

Oberingenieurkreis I

Ile arrondissement
d'Ingénieur en chef

Tiefbauamt
des Kantons Bern

Office des Ponts et
chaussées
du canton de Berne

Orientierende Unterlage

Strassen-Nr.	Nr. 6
Strassenzug	Spiez - Interlaken
Gemeinde	Spiez
Projekt vom	Februar 2010

Revidiert	
Projekt-Nr.	10213
Plan-Nr.	90417
Format	

Bericht zur Mitwirkung

Umgestaltung Ortsdurchfahrt Spiez; Oberlandstrasse



Projektverfassende

Team: let's swing per Adresse:

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

Plangenehmigung

Auftraggeber

Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis I
Schlossberg 20
3600 Thun
Projektleiter: Matthias Brönnimann

Verfasser

Projektteam „**let's swing**“

- Roduner BSB + Partner AG, Ingenieure und Planer, Schliern
- Ehrenbold Schudel Architektur, Bern
- Planetage GmbH, Landschaftsarchitektur, Zürich
- Reflexion, Lichtplanung, Zürich

per Adresse: Roduner BSB + Partner AG, Ingenieure und Planer
Schaufelweg 21, 3098 Schliern
Tel. 031 978 00 78
Fax 031 978 00 79
E-Mail: s.kummer@roduner-bsb-partner.ch
Stephan Kummer

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorhaben	4
1.1.	Allgemeines	4
1.2.	Projektziel	4
1.3.	Projektbeschreibung	4
1.4.	Weiteres Vorgehen	5
2.	Mitwirkungsverfahren	6
2.1.	Eingeladene Fachstellen	6
2.2.	Eingegangene Stellungnahmen	7
2.3.	Auswertung der Stellungnahmen	9
2.4.	Zusammenfassung / Fazit	9
2.5.	Bemerkungen	9
3.	Auswertung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Mitwirkung	10
3.1.	Umgestaltung Oberlandstrasse ja oder nein ?	10
3.2.	Ziele der Umgestaltung	14
3.3.	Generelle Beurteilung des Projekts	19
3.4.	Verkehrslösung Lötschberplatz	23
3.5.	Umgestaltung Lötschbergplatz	30
3.6.	Verkehrslösung Oberlandstrasse	34
3.7.	Umgestaltung Oberlandstrasse	40

1. Vorhaben

1.1. Allgemeines

Seit dem Abbruch des Verkehrsversuchs ist die Umgestaltung der heute wenig attraktiven Oberlandstrasse in Spiez immer wieder ein Thema. Im Herbst 2006 haben der Oberingenieurkreis I und die Gemeinde Spiez einen neuen Projektanlauf genommen. Zusammen mit einer 25-köpfigen Begleitkommission, welche die unterschiedlichen Interessen der Spiezer Bevölkerung vertritt, haben sie die Anforderungen an eine Umgestaltung der Oberlandstrasse festgelegt und einen Studienauftrag ausgeschrieben. Die Begleitkommission hat als Teil der Jury alle Entscheide mitgeprägt.

Durch die Umgestaltung der Oberlandstrasse soll ein attraktives Zentrum entstehen, das günstige Voraussetzungen für die Läden, und gute Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer bietet (Verträglichkeit und Sicherheit). Gleichzeitig sollen durch das Projekt Anreize für die Hauseigentümer geschaffen werden, ihre Liegenschaften ebenfalls aufzuwerten.

Aus dem Wettbewerb wurde die Lösung „let's swing“ zum Siegerprojekt gekürt.

1.2. Projektziel

Mit dem Projekt „Let's swing“ soll das Spannungsfeld zwischen Verkehr und Zentrumsentwicklung in ein überzeugendes Gesamtprojekt eingebunden werden.

1.3. Projektbeschreibung

Rücksichtsvoll

Im Projekt des Teams „let's swing“ rollt der Verkehr wie bisher in beiden Richtungen über die Oberlandstrasse. Vom Kronenplatz bis zur Einmündung der Turnhallenstrasse gilt Tempo 30. Diese Massnahme unterstützt die Verstetigung des Verkehrs und erleichtert das Einbiegen aus den untergeordneten Seitenstrassen. Dadurch, dass die Fussgänger nicht an feste Querungsorte gebunden sind, ist gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmern unabdingbar. Der Strassenraum wird so für alle gut und sicher nutzbar.

Vernetzt

Das Spiezer Zentrum besteht nicht nur aus der Oberlandstrasse: Das „grüne Dreieck“ zwischen der Bahnhof-, der Oberland- und der Seestrasse ist ein bedeutendes Merkmal und Potenzial von Spiez. Der Grünraum soll aufgewertet werden und neue Wegverbindungen von der oben gelegenen Promenade zur unten liegenden Einkaufsstrasse anbieten. Das Queren wird deshalb auf der Oberlandstrasse zu einer wichtigen Bewegungsrichtung. „Tanzende“, quer zur Fahrbahn verlaufende Streifen zeigen den Autofahrern auch optisch, dass die Fussgänger hier oft und gerne die Strasse queren. Der Lötschbergplatz wird wieder zum Platz und besser ins Zentrum integriert.

Beschwingt

Zur Strasse gehören nicht nur die Fahrbahnen und Trottoirs, sondern der ganze Raum von Fassade zu Fassade mit seinen ganz unterschiedlichen Häusern und Situationen. Der Fahrbahnbereich schwingt im Strassenraum leicht hin und her. Es entstehen mal grössere und mal kleinere Vorbereiche, was beiden Strassenseiten zu Gute kommt. Das Projekt macht Vorschläge für den öffentlichen Strassenraum und zeigt, wie die Umgestaltung auf die privaten

Vor- und Nebenbereiche ausgedehnt werden könnte. Wenn sich die Hauseigentümer vom Schwung der Umgestaltung anstecken lassen und ihre Vorbereiche ebenfalls aufwerten, wird die Einkaufsstrasse enorm an Attraktivität gewinnen.

1.4. Weiteres Vorgehen

In der nächsten Projektphase gilt es, verschiedene Aspekte wie die Ausgestaltung der Mittelzone, die Parkplatzoptimierung, die Farbgebung der „tanzenden“ Streifen, die Fahrbahnbreiten und Details der Strassenbeleuchtung noch vertiefter zu betrachten und ein breit abgestütztes Projekt auszuarbeiten. Die Kommission Oberlandstrasse wird die Planungsarbeiten weiterhin begleiten.

Die Terminierung sieht vor, dass bis im Spätherbst 2010 das Bauprojekt vorliegt. Die während der Mitwirkungsphase eingegangenen und positiv beurteilten Eingaben werden dabei vertieft geprüft und nach definitivem Gutheissen in der weiteren Planung berücksichtigt. Im Rahmen eines nächsten Orientierungsanlasses wird die Begleitkommission das fertiggestellte Bauprojekt prüfen und gegebenenfalls Ergänzungs- und / oder Änderungswünsche anbringen.

Im Anschluss daran wird das Projekt für die öffentliche Planaufgabe fertiggestellt.

2. Mitwirkungsverfahren

Am 25. Mai 2009 wurde das Ergebnis des Studienauftrags, und somit das Siegerprojekt, der Öffentlichkeit vorgestellt und anschliessend, gestützt auf Art. 58 des kantonalen Baugesetzes, zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Die Mitwirkung erfolgte unter der Leitung des Oberingenieurkreises I, im Einvernehmen mit der Einwohnergemeinde Spiez.

Die Pläne mit dem Erläuterungstext konnten zwischen dem 25. Mai und dem 12. Juni 2009 auf der Gemeindeverwaltung eingesehen werden. Das Mitwirkungsverfahren endete am 26. Juni 2009.

Die Gelegenheit zur Optimierung des Projekts wurde rege genutzt. Bis dato sind bei der Gemeinde Spiez 66 Mitwirkungseingaben (Nummerierung: A1 bis A66) eingegangen.

Am 13. Januar 2010 fand eine Orientierung der Begleitkommission bezüglich der eingegangenen Eingaben und dem weiteren Vorgehen statt.

Das Mitwirkungsverfahren wurde im Amtsblatt des Kantons Bern publiziert.

2.1. Eingeladene Fachstellen

Folgende Fachstellen waren bereits bei der Jurierung der Projekte dabei:

- Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr des Tiefbauamts des Kantons Bern
- Fachstelle Verkehrsmanagement des Tiefbauamts des Kantons Bern

Im Weiteren sind in der Begleitgruppe die nachfolgend aufgelisteten Organisationen vertreten:

- Touring Club Schweiz (TCS)
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS)
- Pro Velo
- STI und Postauto AG, als Betreiber des öffentlichen Verkehrs

Im Sinne eines optimalen Projektablaufs, werden in der laufenden Projektphase die Interessen der weiteren, für das Projekt massgebenden, Fachstellen in die Projektierungsarbeit integriert.

2.2. Eingegangene Stellungnahmen

Bei der Gemeinde Spiez gingen insgesamt 66 schriftliche Stellungnahmen ein.

Davon: 35 Private (P)

18 Firmen / Geschäfte (G)

13 Organisationen (O)

Nr.	Eingegangene Stellungnahme von:
A1	G Orthomedio GmbH, Batt, Oberlandstrasse 2, 3700 Spiez
A2	O Provelo Region Spiez, Radsportfreunde Spiez, Binggeli Kurt Gygerweg 9, 3700 Spiezwiler
A3	P Binggeli Urs, Sonnenrain 15, 3700 Spiez
A4	P Blum-Strauss Corinne & Michael, Höhenstrasse 30, 3646 Einigen
A5*	P Burri R. + Ch., 3702 Hondrich
A6	P Bögli Markus, Breitenweg 4, 3700 Spiez
A7	P Erbgemeinschaft Champoud, Oberlandstrasse 2, 3700 Spiez
A8	P Dietrich Martin, Spiezbergstrasse 30, 3700 Spiez
A9	P Eberhart Monika + Roland, Stutzstrasse 36, 3702 Hondrich
A10	G Bäckerei Felder Markus, Oberlandstrasse 23, 3700 Spiez
A11	P Fischer Thomas, Neumattstrasse 1A, 3700 Spiez
A12	G Blütenmehr, Flück (-Peter) Barbara, Krattigstrasse 106, 3700 Spiez
A13	P Frick-Fisch Roman, Spiezbergstrasse 30A, 3700 Spiez
A14	P Fuchs Max General-Guisanstr. 21, 3700 Spiez
A15	O Agenda 21, Spiez-Aktiv, Glücki Fritz, Bürgring 7, 3700 Spiez
A16	P Glücki Verena, Bürgring 7, 3700 Spiez
A17	O SP Spiez, Grandjean Irma, Studweidstrasse 15, 3700 Spiez
A18	O Spiez Aktiv als Vertreter Spiez Zentrum, Grünig Andreas, Oberlandstrasse 7, 3700 Spiez
A19	P Haldimann Ueli, Eichhalde 4, 3700 Spiez
A20	P Heimberg Dora, dipl. Psychomotoriktherapeutin, Dipl. Erwachsenenbildnerin, Seestrasse 38, 3700 Spiez
A21	P Heiniger Walter & Marianne, Krattigstrasse 78, 3700 Spiez
A22	O Umwelt- u. Planungskommission, Holderegger Martin, 3700 Spiez
A23*	O Spiezaktiv, Huber Ueli, Buchenweg 21, 3700 Spiez
A24	P Huber Ursula, Buchenweg 21, 3700 Spiez
A25*	O Sicherheitskommission, Hürlimann Chr. / Heiniger Renato, Postfach 119, 3700 Spiez
A26	P Itten Hans, Studweidstrasse 4F, 3700 Spiez
A27	O EVP, freiw. Rotkreuzfahrer, Kiener Markus, Faulenbachweg 3, 3700 Spiez
A28	G Goldschmiede Atelier, Krauss Günter, Oberlandstrasse 13, 3700 Spiez
A29	P Künzi Martin, Stegweidstrasse 16, 3702 Hondrich
A30	P Leuthold Hans, Föhrenweg 18, 3700 Spiez
A31*	G Viktor Burri Architekten AG, Alcasar AG, Luginbühl Roman, Biergutstrasse 1, 3608 Thun
A32	P Luginbühl-Wiedmer Trudy, Obere Bahnhofstr. 6, 3700 Spiez

- A33 P Luginbühl-Wiedmer Fred, Obere Bahnhofstr. 6, 3700 Spiez
- A34 P Luginbühl Beatrice, Guggerweg 29, 3700 Spiez
- A35 P Marti Rudolf, Tannenweg 52, 3700 Spiez
- A36* P Erbgemeinschaft Lörtscher Eigentümer Oberl.str. 20/21/22,
Meyer-Lörtscher Karl, Obere Bahnhofstr. 12, 3700 Spiez
- A37 P Morell-Batt Claudia, Leimernweg 11, 3700 Spiez
- A38 P Müller Franz, Stockhornstrasse 17, 3700 Spiez
- A39 G Drogerie-Apotheke, Neuenschwander P., Oberlandstrasse 13, 3700 Spiez
- A40 P Paravicini Giovanna, Sonnenrain 15, 3700 Spiez
- A41 P Paravicini Leander, Sonnenrain 15, 3700 Spiez
- A42* P Reich Hansueli, Haselweg 8, 3700 Spiez
- A43 P Rohner Urs + Franziska, Gygerweg 37A, 3700 Spiez
- A44 G Coiffure Seepark, Rüfenacht E., Oberlandstrasse 13, 3700 Spiez
- A45 G Bücherperron Schläfli & Maurer AG,
Schläfli & Maurer, Oberlanstrasse 2, 3700 Spiez
- A46 O Schläpfer Treuhand, Stockwerkeigentümergeinschaft, Center Bubenbergr,
Oberlandstrasse 6, 3700 Spiez
- A47* P Liegenschaft Oberlandstrasse 27,
Schwab-Hartmann Therese, Oberlandstrasse 27, 3700 Spiez
- A48 G Praxis Blütenknospe, Schöni Elsbeth, Oberlandstrasse 18, 3700 Spiez
- A49 G Schöni Handels AG, Schöni Hans Rudolf, Oberlandstrasse 18, 3700 Spiez
- A50* G Atelier für Signaletik und Räume, Schück Urs F., eidg. dipl. Signaletiker,
Tannenweg 17, 3700 Spiez
- A51 P Siegenthaler Werner, Oberlandstrasse 13, 3700 Spiez
- A52 O Umwelt- u. Planungskommission, Sopranetti A.
- A53 G Treuhandbüro, Spring Markus, dipl. Wirtschaftsprüfer,
Oberlandstrasse 10, 3700 Spiez
- A54 P Trachsel Adrian, Oberlandstrasse 15, 3700 Spiez
- A55 G turtschi-spiez.ch,
Turtschi Jürg Stephan, Thunstrasse 96/Oberlandstrasse 1, 3700 Spiez
- A56 P Töndury Erhard / Traber Töndury Beatrice, Oberlandstrasse 15, 3700 Spiez
- A57* O Umwelt- u. Planungskommission, Vassalli Mario, Stockhornstrasse 4, 3700
Spiez
- A58 O Umwelt- u. Planungskommission, Wagner Marc, Haselweg 24 3700 Spiez
- A59 G McOptik (Schweiz) AG, Weinert Thomas, Oberlandstrasse 10, 3700 Spiez
- A60 G Blütenmehr (ab 1.10.09), Weinlein Ursula, Innere Ringstrasse 12, 3600 Thun
- A61 G Dipl. Arch. ETH SIA, Winiger Hans, Seestrasse 38, 3700 Spiez
- A62 O Pro Velo Region Spiez, Zeller Rudolf, Burgstrasse 12B, 3700 Spiez
- A63 P Zenhäusern René, Stockhornstrasse 23, 3700 Spiez
- A64 P Zimmermann Philipp, Krattigstrasse 44, 3700 Spiez
- A65 G Zimmermann AG, Zimmermann Walter, Oberlandstrasse 3, 3700 Spiez
- A66 G Elektro Zurbrügg AG, Zurbrügg Hansueli, Rüttistrasse 4, 3702 Hondrich

Die mit A...* gekennzeichneten Stellungnahmen wurden mit Begleitbrief abgegeben.

2.3. Auswertung der Stellungnahmen

Sämtliche Punkte der Mitwirkungseingaben wurden eingehend beurteilt und hinsichtlich einer möglichen Berücksichtigung im Projekt geprüft.

Die Auswertung der Eingaben gliedert sich nach dem Fragebogen aus der Mitwirkung. Ähnliche und gleiche Stellungnahmen wurden, wo sinnvoll, zusammengefasst.

Um die Akzeptanz des Projekts zu visualisieren, wurden die Resultate aus der Auswertung, mittels Balkendiagrammen, auch grafisch dargestellt.

Dabei gilt:

grün	= hohe Akzeptanz
rot	= tiefe Akzeptanz
grau	= keine Angabe

Folglich steigt die Projektakzeptanz mit zunehmendem grünem Balkenanteil.

Die Resultate der Auswertung können den nachfolgenden Kapiteln entnommen werden. Die jeweilige Angabe der Nummer zeigt auf, wer sich zum entsprechenden Thema geäußert hat.

2.4. Zusammenfassung / Fazit

Die Mitwirkung hat gezeigt, dass das vorgeschlagene Konzept auf eine breite Akzeptanz in der Spiezer Bevölkerung stösst. Geäußerte Bedenken sind hauptsächlich in der reduzierten Anzahl an Parkplätzen und in der damit zusammenhängenden kürzeren Parkzeit zu finden.

Als weiterer sich wiederholender Kritikpunkt ist das vorgesehene Verkehrs- bzw. Temporegime auszumachen. Einerseits weil die Oberlandstrasse künftig als vortrittsberechtigter Hauptstrasse funktionieren soll, andererseits weil die fehlenden Fussgängerstreifen als gefährlich beurteilt werden.

2.5. Bemerkungen

Die Eingaben A5 und A50 konnten in der Auswertung nicht berücksichtigt werden, da die Bewertung auf den Fragebögen nicht ausgefüllt wurden. Die im Begleitbrief genannten Punkte werden aber zur Kenntnis genommen.

3. Auswertung der Stellungnahmen aus der öffentlichen Mitwirkung

3.1. Umgestaltung Oberlandstrasse ja oder nein ?

Frage: „Finden Sie es nötig, den Lötschbergplatz und die Oberlandstrasse umzugestalten und aufzuwerten?“

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private					Firmen / Geschäfte					Organisationen				
ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.
22	2	5	5	1	11	4	2		1	12	1			
35					18					13				



Auswertung gesamt

	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.
Total	45	7	7	5	2



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

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				① bereits berücksichtigt / vorgesehen	② berücksichtigen	③ Näher prüfen / Gespräch suchen	④ Verwerfen / nicht berücksichtigen
1.1	Es wird vorgeschlagen, das Projekt im Rahmen eines Verkehrsversuchs auf seine Tauglichkeit hin zu prüfen. Die Dauer des Testlaufs wird auf 3 – 5 Monate beschränkt.	A1, A55	Die Idee eines praktischen Versuchs wäre im Sinne einer 1:1-Simulation interessant. Allerdings ist ein solcher Versuch ohne bauliche Massnahmen nicht möglich. Zudem wird ein solcher Probelauf kein schlüssiges Resultat liefern, da die Gesamtwirkung des Projekts fehlt.				X
1.2	Am Lötschbergplatz wird eine Kreisellösung gefordert.	A1, A37, A57	Das mehrstufige Planungsverfahren hat die Kreisellösung untersucht und verworfen. Begründungen: Mit der Kreisellösung müsste die Beziehung von der Thunstrasse in die Spiezbergstrasse aufgehoben werden. Durch die Massnahme würden wichtige Verbindungen zu Kirche, Friedhof, Parkhaus Gemeindezentrum, Gemeindeverwaltung, etc. erschwert.				X
1.3	Der bisherige Zustand war nie eine Lösung oder im besten Fall, eine Verlegenheitslösung	A2	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.4	Die Topographie der Oberlandstrasse ist speziell, daher benötigt das Dorf mehr Parkplätze, mehr attraktive Läden...	A7, A36, A45, A66	Die Neugestaltung beinhaltet eine attraktive Lösung mit einem Mehrwert für alle. Die Parkplätze werden reduziert dafür besser geordnet. Durch die gleichzeitige Halbierung der Parkzeit wird das entstehende Manko ausgeglichen. Die gesamte Parkplatzproblematik wird in der nächsten Bearbeitungsstufe aufgegriffen und nach Möglichkeit optimiert.			X	
1.5	Die Gemeinde hat es verschlafen, als das Baudienstgebäude der BLS gebaut wurde, ein entsprechendes Projekt zu Planen	A9	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.6	Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist eine Umgestaltung des Lötschbergplatzes unbedingt erforderlich. Die derzeitige Ampelsteuerung mit Konfliktgrün generiert ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Fussgänger und Linksabbiegende Fahrzeuglenker. Eine gute Lösung ist dringend nötig für alle Verkehrsteilnehmer.	A11, A24	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.7	Die Umgestaltung des Strassenabschnitts wird als richtig erachtet (Visitenkarte von Spiez)	A14, A16, A17, A23, A27	Wird zur Kenntnis genommen.				X

1.8	Die Bäume werden erst in 20 Jahren wie im Plan dargestellt sein. Das Licht muss zudem einfach und zweckmässig sein, und weniger.	A19	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.9	Nebst dem Kreisel und der Bahnunterführung ist der Lötschbergplatz der 2. Eintritt ins Dorf.	A20	Es handelt sich um den Eintritt in den eigentlichen Dorfkern.				X
1.10	Eine Verschönerung der Oberlandstrasse ist dringend nötig. Die Läden müssen jedoch die Idee eines attraktiven Zentrums mittragen.	A21	Dies ist sehr wünschenswert. Die Ladenbesitzer werden in der nun laufenden Projektphase diesbezüglich kontaktiert.	X			
1.11	Für eine ganzheitliche Betrachtung des "Zentrums" ist der Perimeter auszuweiten (Bahnhofstrasse Lötschbergplatz-Bahnhof-Terminus/Niesenbahn sowie Abschnitt Seestrasse zw. Terminus und Kronenplatz) Ziel: einheitliches gegenseitig abgestimmtes Konzept, ggf. gestaffelte Umsetzung	A22	In der ersten Phase des Wettbewerbs wurde das Projekt in einem grösseren Kontext betrachtet. Die entsprechenden Vorschläge sind vorhanden, werden aber im Rahmen dieses Projekts nicht weiterverfolgt.				X
1.12	Unter diesen Voraussetzungen und Zielsetzungen: Nein.	A26	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.13	Für die meisten Autofahrer wird es schwierig sein, sich einzuordnen. Seit es Autos gibt, wurden sie im Verkehr privilegiert. Es ist höchste Zeit, dies zu ändern. 30 km/h Geschwindigkeit durchs Dorf ist auch für mich eine unangenehme Einschränkung. Aber es wird mehr Wohnqualität zur Folge haben. Weiter so!	A28	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.14	Es wird eine heute gut funktionierende Lösung einer teuren (Steuergelder) Utopie "geopfert", dadurch werden neuerlich Kosten generiert.	A34, A41	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.15	eher ja für die Umgestaltung Lötschbergplatz, eher nein für die Umgestaltung Oberlandstrasse, vor allem wenn die Hälfte der bestehenden Parkmöglichkeiten aufgehoben werden soll.	A36	Die gesamte Parkplatzproblematik wird in der nächsten Bearbeitungsstufe aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert. Die Anzahl der Parkplätze wird reduziert. Durch die verkürzte Parkzeit wird das entstehende „Manko“ ausgeglichen. Parallel zur Projektbearbeitung beabsichtigt die Gemeinde Spiez, für den Ort ein Parkplatzkonzept auszuarbeiten. Daraus können Parkzeitbeschränkungen in der Oberlandstrasse (und auch anderswo) abgeleitet werden. Zusätzlich erwägt der Gemeinderat von Spiez die Durchführung einer Planungsstudie zur Erstellung eines neuen Parkhauses im Bereich Kronenplatz (Vorbehaltlich Kreditbewilligung).			X	
1.16	Als Fussgänger ist diese Ampellösung nicht sehr freundlich	A38	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.17	nach der breit abgestützten Vorbereitung wünsche ich dem Projekt eine gute Chance	A39	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.18	Der Ist-Zustand ist vor allem verkehrstechnisch bedeutend besser als die Umgestaltung	A42	Die im Rahmen des Wettbewerbs durchgeführten Simulationen zeigten, dass das Gegenteil der Fall ist.	X			
1.19	Eine Umgestaltung ist erforderlich, aber es soll nicht diese Variante weiterverfolgt werden.	A46	In dem mehrstufigen Verfahren wurden die möglichen Varianten studiert und bewertet. Das vorliegende Konzept erzielte dabei das beste Resultat.				X

1.20	Durch das neue Projekt sieht alles viel freundlicher aus für Auto, Mensch und Tier wird alles angenehmer	A49	Wird zur Kenntnis genommen.				X
1.21	Die Umgestaltung wird begrüsst, sofern die Strasse mit einer genügenden Anzahl Einlaufschächten ausgerüstet wird. Heute dient die Strasse bei Starkregen als „Bachbett“.	A54	Die Strassenentwässerung wird im Rahmen des Bauprojekts erarbeitet und wird den Anforderungen mit Sicherheit genügen.		X		
1.22	Die Aufwertung der Oberlandstrasse ist eines der zentralen Projekte für Spiez in den nächsten Jahren. Die Initiative des Kantons ist zu begrüssen. Es ist zu hoffen, dass dieses Engagement ebenso stark durch ein Engagement der Gemeinde im Zusammenhang der Vorplatzbereiche sowie des "Bermudadreieckes" mit Bahnhofstrasse und Seestrasse ergänzt wird.	A58	Die Vorplatzbereiche werden, soweit sie im öffentlichen Raum liegen, im Projekt integriert. Weitergehende Massnahmen werden mit den betroffenen Liegenschaftsbesitzern besprochen. In der ersten Phase des Wettbewerbs wurde das Projekt in einem grösseren Kontext betrachtet. Die entsprechenden Vorschläge sind vorhanden, werden aber im Rahmen dieses Projekts nicht weiterverfolgt.				X
1.23	Die Stauwartezeiten während der Stosszeiten morgens und abends sind momentan sehr lang. Als Fussgänger wartet man beim Übergang Landi zum Hirschi ewig auf grün. Aus der Oberen Bahnhofstr. Nach links Richtung Thun abzubiegen ist während der Stosszeiten kaum möglich und fast gefährlich. Hier sollte das neue Konzept deutlich Abhilfe schaffen	A59	Durch die Umgestaltung und die neue Vortrittsregelung ist eine deutliche Verbesserung zu erwarten.				X
1.24	Sehr nötig; zur Zeit handelt es sich um eine stark verkehrsorientierte Strasse mit einer „langweiligen“ Kreuzung	A61	Wird zur Kenntnis genommen.				
1.25	Es sollte durch die Umgestaltung auch verhindert werden, dass Autos überall, auch auf nicht dafür vorgesehenen Plätzen, abgestellt werden.	A62	Die neuen Parkplätze sind gekennzeichnet. Bei der weiteren Bearbeitung wird es sich zeigen, ob bauliche Massnahmen gegen wildes Parkieren notwendig sind.		X		
1.26	Die heutige Situation mit Ampellösung genügt vollauf	A63	Die im Rahmen des Wettbewerbs durchgeführten Simulationen haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Lösung eine gleichwertige bze. sogar höhere Verkehrskapazitäten aufweist.				X

3.2. Ziele der Umgestaltung

Mit der Umgestaltung der Oberlandstrasse und des Lötschberplatzes soll ein attraktives Zentrum entstehen, das günstige Voraussetzungen für Läden und gute Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer bietet (Verträglichkeit und Sicherheit) sowie Anreize für die Hauseigentümer schafft, ihre Liegenschaften oder zumindest Vorplatzbereiche ebenfalls aufzuwerten.

Frage: „Sind Sie mit den Zielen der Umgestaltung zufrieden?“

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die nachfolgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private					Firmen / Geschäfte					Organisationen					
ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	
20	4	4	6	1	10	4		2	2	10	2			1	
35					18					13					66



Auswertung gesamt

	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.
Total	40	10	4	9	3



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

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				① bereits berücksichtigt / vorgesehen	② berücksichtigen	③ Näher prüfen / Gespräch suchen	④ Verwerfen / nicht berücksichtigen
2.1	Die formulierten Ziele machen die Probleme nicht kleiner, für das Gewerbe wird es erst recht schwierig. Ein paar Bäume und eine Strassenverbreiterung machen noch kein attraktives Zentrum. Fehlplanung	A1	Wird zur Kenntnis genommen.				X
2.2	Wichtig ist, gute Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Dies sollte nebeneinander und nicht gegeneinander realisierbar sein.	A2	Dies ist ein Grundanliegen der vorliegenden Planung. Gemeinsam genutzter Raum mit gegenseitiger Rücksichtnahme.		X		
2.3	Zu viele Parkplätze werden aufgelöst und die Leute werden animiert sich anderweitig zu orientieren. Unter günstigen Voraussetzungen verstehe ich prioritär genügend Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Läden.	A9, A18, A19, A34, A36, A44, A46, A55	Die gesamte Parkplatzproblematik wird in der nächsten Bearbeitungsstufe aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert. Die Anzahl der Parkplätze wird reduziert. Durch die verkürzte Parkzeit wird das entstehende „Manko“ ausgeglichen. Parallel zur Projektbearbeitung beabsichtigt die Gemeinde Spiez, für den Ort ein Parkplatzkonzept auszuarbeiten. Daraus können Parkzeitbeschränkungen in der Oberlandstrasse (und auch anderswo) abgeleitet werden. Zusätzlich erwägt der Gemeinderat von Spiez die Durchführung einer Planungsstudie zur Erstellung eines neuen Parkhauses im Bereich Kroneplatz (Vorbehaltlich Kreditbewilligung).			X	
2.4	Um die grösst mögliche Sicherheit für Fussgänger sicherzustellen, muss bei der Aufwertung der Vorplatzbereiche unbedingt die Trottoirbreite von 1,80 m gewährleistet bleiben, ggf. durch Nutzungseinschränkung dieser Vorplatzbereiche.	A11, A25	Die nutzbare Trottoirbreite von 1.80 m, kann im gesamten Perimeter gewährleistet werden. Gestaltungselemente werden nur dort geplant, wo die Platzverhältnisse dies zulassen.	X			
2.5	Die herkömmlichen Trottoirs werden aufgehoben. Keine Absätze mehr, sehr gut.	A19	Wird zur Kenntnis genommen				X
2.6	Die Läden müssen die Idee des attraktiven Zentrums durch einheitliche Öffnungszeiten (z.B. Samstagnachmittag, langer Freitag, Abendverkauf ect.) und zusätzliche Aktivitäten/ Anlässe unterstützen.	A21	Dies ist im Sinne einer attraktiven Ladenstrasse wünschenswert, ist aber nicht Gegenstand des Projekts.				X

2.7	"Entschleunigen" und Aufwertung der Oberlandstrasse. Es soll eine Freude werden, hier einzukaufen.	A24	Wird zur Kenntnis genommen.				X
2.8	Ein beträchtliches Verkehrsaufkommen muss über den Lötschbergplatz geführt werden; dies weil das Spiezberg-, Bucht-, Schachen- und Bürgquartier sowie Faulensee keinen ostseitigen Autobahnanschluss Richtung Thun/Bern haben. Wenn die A8/Leimertunnel gesperrt ist, wird auch dieser Verkehr über den Lötschbergplatz und die Oberlandstrasse umgeleitet. Dies sind sicher keine guten Voraussetzungen zur Gestaltung eines Platzes für Fussgänger, Einkaufsstr., Zentrum....	A26	Die vorliegende Planung basiert auf den aktuell vorliegenden Verkehrszahlen. Das heisst, dass die in der Eingabe aufgeführten Verkehrsströme im vorliegenden Projekt berücksichtigt wurden. Der aufkommende Mehrverkehr, im Falle einer Störung auf der Umfahrungsstrasse, wird temporär zu einer zusätzlichen Belastung des Dorfzentrums führen, was aber nicht gegen die geplante Umgestaltung spricht.				X
2.9	Wo soll eigentlich das Zentrum von Spiez sein: Lötschbergplatz, Kronenplatz, oder Bahnhof/Terminus?) / Die geographischen Gegebenheiten von Spiez ermöglichen kein Zentrum.	A26, A34	Die erwähnten Strassen und Plätze sollen als Ganzes gut miteinander verknüpft sein und eine Einheit bilden. Die Hauptader stellt die Achse Oberlandstrasse Thunstrasse dar.				X
2.10	Die Umgestaltung wird erst dann befriedigend sein, wenn fast alles in dieses Konzept eingebunden und verwirklicht wird. Das kostet, und das sind meine Bedenken. Wer soll das bezahlen? Ich hoffe, dass alle Beteiligten einen Schritt in die Zukunft von Spiez machen werden.	A28	Da es sich dabei um eine Kantonsstrasse handelt, werden die Kosten hauptsächlich vom Kanton Bern getragen. Zudem handelt es sich um ein anerkanntes Agglo-Projekt des Bundes. Folglich wird sich die Eidgenossenschaft ebenfalls an den Kosten beteiligen. Die Höhe dieser Beteiligung wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.				X
2.11	Wie sieht es aus mit der Verkehrsberuhigung, Staus etc.?	A29	Durch die Umgestaltung wird der Verkehrsstrom verstetigt, dies wird zu einer Verbesserung führen wird.				X
2.12	Die definierte Zielsetzung ist Wunschenken.	A42	Wird zur Kenntnis genommen.				X
2.13	spezielle, kostengünstige Angebote für Hausbesitzer (Vorschläge, Ideen für ihre Liegenschaft) offerieren	A48	Die betroffenen Liegenschaftsbesitzer können davon profitieren, indem das TBA des Kantons Bern einen Teil der Planungs- und Verfahrenskosten übernimmt. Dies gilt allerdings nur, sofern die Projektierung und Umsetzung im Rahmen des Gesamtprojekts erfolgen kann. Die Höhe des Beitrags wird zu einem späteren Zeitpunkt verhandelt. Zudem können für den Einzelnen auch die anfallenden Baukosten optimiert werden, da der Baumeister und die Geräte bereits auf Platz sind.		X		
2.14	Ich besitze das Geschäft Oberlandstr. 18. Als absolut direkt Betroffener hat mir das Projekt sehr gut gefallen	A49	Wird zur Kenntnis genommen				X
2.15	Die Prioritäten sind falsch gesetzt: 1. Verträglichkeit und Sicherheit für Fussgänger und Velo 2. Anreize für Hauseigentümer 3. Günstige Voraussetzungen für Läden	A52	Die Aufzählung im Fragebogen ist nicht als Prioritätenliste zu verstehen. Es wird versucht, möglichst allen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die Massnahmen werden aber nie zu Lasten der Sicherheit gehen.		X		
2.16	Vorplatzbereiche sind zum Teil abzuändern, Etliche sind zu hoch.	A54	Die individuellen Lösungen werden im Rahmen des Bauprojekts erarbeitet.		X		
2.17	Die Frage kann erst nach einer Testphase beurteilt werden.	A55	Die Idee eines praktischen Versuchs wäre im Sinne einer 1:1-Simulation interessant. Allerdings ist ein solcher Versuch ohne bauliche Massnahmen nicht möglich. Zudem wird ein solcher Probelauf kein schlüssiges Resultat liefern, da die Wirkung des Gesamtprojekts fehlt.				X

2.18	Trotz abgesenkten Randsteinen muss sichergestellt werden, dass bei Starkregen kein Wasser von der Strasse in die Liegenschaften dringt.	A56	Der Abfluss des Regenwassers ist Teil der technischen Planung und wird in das Projekt einfließen. Wenn immer möglich werden die Gefällsverhältnisse von den Gebäuden weg in Richtung Strasse gelegt.		X		
2.19	Die (ziemlich allgemein gehaltene) Zielsetzung stimmt. Im Mittelpunkt sollte eine Attraktivierung für die Fussgänger sowie ein adäquates Parkierungssystem stehen	A58	Die Parkierungsproblematik wird im Bauprojekt wieder aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).		X		
2.20	In meinen Augen fehlt die übergeordnete Betrachtungsweise im Sinne, einerseits eines Verkehrsrichtplanes und andererseits eines Parkierungssystems.		Die Gemeinde Spiez verfügt bereits über einen gültigen Verkehrsrichtplan. Die Parkplatzproblematik wird im Bauprojekt, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).		X		
2.21	Verkehrsrichtplan: Wo fließen welche Hauptverkehrsströme (alle Verkehrsträger) durch Spiez? Ist es möglich, durch entsprechende Steuerungsmassnahmen die Oberlandstrasse (=Einkaufs- und Flanierstrasse?) vom Verkehr zu entlasten (Verkehr Richtung Krattigen/Faulensee via Bahnhofstr., Gegenrichtung via Oberlandstr.)?		Im Rahmen des durchgeführten Wettbewerbs konnte aufgezeigt werden, dass eine Änderung des Verkehrsregimes nicht sinnvoll ist.				X
2.22	Mit der vorgeschlagenen Lösung auf dem Lötschbergplatz, wird die bevorzugte Verkehrsrichtung auf der Oberlandstrasse weiter gefestigt. Wie ist die Prognose für die nächsten 10-15 Jahre (Mehrverkehr Zentrum durch div. Bauvorhaben)?		Eine Abschätzung geht davon aus, dass die Verkehrszunahme in den nächsten 10 – 15 Jahren, bei ca. 1% jährlich liegen wird. Dadurch wird für den umgestalteten Abschnitt kein Problem entstehen.				X
2.23	In welcher Weise stellt die Gemeinde eine erweiterte Umsetzung des Gestaltungskonzepts auf die Bahnhofstrasse und Seestrasse sicher?		Zum jetzigen Zeitpunkt sollen die Massnahmen nur im betrachteten Perimeter umgesetzt werden. Eine Ausweitung des Konzepts auf andere Strassen ist momentan nicht vorgesehen.				X
2.24	Parkierung: Ein Vorteil von Spiez gegenüber den grösseren Zentren (hier insbesondere Thun) ist das nahe und unkomplizierte Parkieren bei Geschäften. Die entfallenden Parkplätze dürften ins Gewicht fallen. Die Reduktion der Parkzeit auf eine halbe Stunde bringt meines Erachtens nicht viel gegenüber dem heutigen Zustand, da schon jetzt viele Kurzparkierer sind und jemand der etwas länger hat, lässt seinen Wagen ohnehin entsprechend etwas länger stehen		Die Parkierungsproblematik wird im Rahmen des Bauprojekts wieder aufgegriffen (sh. auch unter Punkt 1.15).		X		
2.25	Die verloren gehenden Parkplätze müssen damit in nächster Nähe neu geschaffen werden (Bereich Kronenplatz) Die best. Parkierungsmöglichkeiten sind heute schon häufig (Stosszeiten) ausgelastet bzw. zu weit weg. Ein einfaches ParksysteM könnte zudem auch weiterhelfen	Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts wird nach einer Optimierung der Parkplatzsituation gesucht (sh. auch unter Punkt 1.15).		X			
2.26	Die Zwischenräume der einzelnen Läden sind viel zu gross, Vorplatz Schöni ist unansehnlich.	A61	Dies soll dank dem Einbezug der Haus- und Ladenbesitzer verbessert werden.		X		
2.27	Liegenschaftsbesitzer und Hauseigentümer sollten an der Umgestaltung mitmachen. Treppen sollten verschwinden, wo diese nicht nötig sind. Rampen für Rollstühle und Rollatoren wären an einigen Stellen wünschenswert	A62	Die Anliegen werden in die weitere Planung aufgenommen und nach Möglichkeit umgesetzt.	X			
2.28	Die Dorfstrasse als Flanierzone ist ungeeignet (Steigung, Laden-	A63	Wird zur Kenntnis genommen.				X

	angebote)					
2.29	Vor allem für Fussgänger und Velofahrer soll die Situation verbessert bzw. die Attraktivität gesteigert werden.	A64	Das vorliegende Projekt verbessert insbesondere die Situation für die Fussgänger.			X

3.3. Generelle Beurteilung des Projekts

Frage: „Erfüllt das ausgewählte Projekt Ihrer Meinung nach diese Ziele?“

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die nachfolgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private					Firmen / Geschäfte					Organisationen					66
ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	
9	13	4	8	1	9	4	2	2	1	5	7		1	13	
35					18					13					



Auswertung gesamt

	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	
Total	23	24	6	11	2	66



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

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				① bereits berücksichtigt / vorgesehen	② berücksichtigen	③ Näher prüfen / Gespräch suchen	④ Verwerfen / nicht berücksichtigen
3.1	Die Probleme werden hausgemacht: Parkplätze entweder rationalisiert oder unbrauchbar gemacht, Einbiegen wird ungemein erschwert und für Schüler sehr gefährlich, Rückstau Bahnhofstr. und Obere Bahnhofstr. sind vorprogrammiert etc.	A1	Das Projekt funktioniert dann, wenn sich die Verkehrsteilnehmer mit gegenseitiger Rücksichtnahme begegnen. Zum Thema Rückstau zeigen die durchgeführten Simulationen, dass sich der Verkehr im betrachteten Abschnitt verstetigen und das Einbiegen dadurch vereinfacht wird. Zum Thema Parkplätze sh. unter Punkt 1.15				X
3.2	Wenn man das Lädelerben vorantreiben will "ja". Es sollten mehr Parkplätze geschaffen werden.	A7	Das Ziel der Umgestaltung ist eine Aufwertung des Ortes. Die gesamte Parkplatzproblematik wird in der nächsten Bearbeitungsstufe aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).		X		
3.3	Die Oberlandstrasse wird begünstigt und alle anderen einmündenden Strassen werden benachteiligt.	A9	Die Achse Thunstrasse / Oberlandstrasse bekommt die Funktion der eigentlichen Hauptverkehrsader zu. Die Begründung liegt in der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, welcher durch die Oberlandstrasse geführt wird (Einhaltung Fahrplan, Verhinderung unvorhersehbarer Bremsmanöver).				X
3.4	Mit der Aufhebung der Fussgängerstreifen, welche in Tempo-30-Zonen nur bei besonderen Vortrittsbedürfnissen für Fussgänger angebracht werden dürfen, erhöht sich das Sicherheitsrisiko durch querende Fussgänger. Dies vorallem im Bereich Coop. Das besondere Vortrittsbedürfnis der Fussgänger (gemäss bfu auch auf stark frequentierten Schulwegen anwendbar) ist an dieser Stelle mit der Querung von der Landi zum ehemaligen Warenhaus Hirschi vergleichbar	A11	Die für die Strasse signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es den Fussgängern, die Strasse auch in Bereichen ohne Zebrastreifen zu queren. Die Begründung liegt in der allgemein langsameren und aufmerksameren Fahrweise der motorisierten Verkehrsteilnehmer. Die Bewegungs- und Querungsfreiheit der Fussgänger wird dadurch erhöht. Die erfolgreiche Umsetzung des Konzepts erfordert die gegenseitige Rücksichtnahme sämtlicher Verkehrsteilnehmer. Die Forderung nach einem zusätzlichen Fussgängerübergang vor dem Coop wird nicht weiterverfolgt, weil sie dem Grundsatz einer T30-Zone widerspricht.				X
3.5	Ein Schritt in die richtige Richtung. Doch hängt vieles an der Mithilfe und Unterstützung der Liegenschaftsbesitzer und dem Engagement weiterer Kreise (Marktführer, Ladenbetreiber...), da bestehen noch Zweifel	A12	Es wäre dem Erscheinungsbild sicherlich zutragend, wenn möglichst viele der direkt betroffenen Liegenschaftsbesitzer das Projekt mittragen und unterstützen würden. Aus verkehrstechnischer Sicht erzielt das Projekt aber auch ohne den Miteinbezug von Privatparzellen eine Verbesserung der Gesamtsituation.				X
3.6	Leider erst ab 2013. Mutige, innovative Lösung	A13	Wird zur Kenntnis genommen				X

3.7	Die Grünbepflanzungen gefallen mir besonders gut. Sie animieren zum Bummeln und Verweilen. Bitte bei der Umgestaltung immer auch an Kinder, Behinderte (zu Fuss oder im Rollstuhl) und alte Menschen denken.	A17	Sicherheitsaspekte und Nutzerfreundlichkeit bilden die Basis für eine erfolgreiche Strassenumgestaltung. Die Interessen der Behinderten werden dadurch berücksichtigt indem die kant. Fachstelle für hindernisfreies Bauen begrüsst und zu einer Stellungnahme eingeladen wird.	X			
3.8	Projekt als Ausgangsbasis gut- Parkplatzprobleme nicht gelöst: im oberen Teil der Oberlandstrasse haben wir zur Zeit ca. 20 Parkplätze, die meistens besetzt sind (Coop), im Projekt wären es nur noch 8.	A18	Die Parkplatzproblematik wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung aufgegriffen und nach Möglichkeit optimiert. (sh. auch unter Punkt 1.15)			X	
3.9	u.a. der Hinweis Brunnen- Spiez hat einen Bezug zum Wasser, generell könnten die Brunnen aufgewertet werden. Deshalb wird ein weiterer Brunnen an der Oberlandstrasse vorgeschlagen. Daraus kann der „Brunnenweg Spiez“ entstehen (touristisch wirksam).	A20	Der Hinweis wird im Verlauf der nächsten Projektphase geprüft. Aus bautechnischer Sicht ist die Umsetzung des „Brunnenwegs Spiez“ denkbar.			X	
3.10	Die folgenden Punkte sind vertieft zu betrachten: Abgrenzung und Einbezug/Übergang zu den Privatliegenschaften.	A22	Diese Fragen werden im Rahmen des Bauprojekts geklärt. Zu diesem Zweck werden auch Gespräche mit den betroffenen Liegenschaftbesitzern stattfinden.	X			
3.11	Es sind bestimmt noch Anpassungen auszuführen, z.B. gut überlegen, wie lange man parkieren darf z.B. 45 Min. statt nur 30 Min.. Trottoirränder für Sehbehinderte gut markieren.	A24	Die Parkplatzproblematik wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung aufgegriffen und nach Möglichkeit optimiert (sh. auch unter 1.15).			X	
3.12	Das Projekt hat nur Erfolg und die Verkehrssicherheit kann nur erhöht werden, wenn die Geschwindigkeit tatsächlich auf Tempo 30km/h reduziert werden kann.	A25	Die erfolgreiche Einführung einer Tempo 30-Zone basiert auf der Voraussetzung, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Notfalls muss deren Einhaltung mit Hilfe von Kontrollen durchgesetzt werden.		X		
3.13	Weder als Verkehrslösung (Durchgangsstrasse) noch als Einkaufsstrasse erfüllt die Lösung die Ziele. Die Kombination dieser beiden Anforderungen bedeutet m.E. die Quadratur des Kreises	A26	Wird zur Kenntnis genommen				X
3.14	Gute Bedingungen für "Einkäufer"?? Der Parkplatzsuchverkehr wird zunehmen.	A27	Die Parkplatzproblematik wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung aufgegriffen und nach Möglichkeit optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
3.15	Die verlorenen Parkplätze sind eine Knacknuss. Ist da nicht eine andere Lösung denkbar? (nicht besser). Eventuell mehr, aber unbedingt Kurzparkzeit (meine Idee 45 Min.) Alles andere gefällt mir sehr gut. Es ist wünschenswert, dass die meisten Anlieger sich in dieses Projekt einbinden. Das Projekt wird eine grosse Wertsteigerung der Oberlandstrasse zur Folge haben (ein Argument!). Glückwunsch zu diesem Konzept	A28	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Parkplatzproblematik wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung aufgegriffen und nach Möglichkeit optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
3.16	Wieso Baubeginn erst 2013? Kostenverteiler: Gemeinde, Kanton?	A29	Der Baubeginn wird durch die verschiedenen gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungsstufen und die einzuhaltenden Fristen diktiert. Auch die Erarbeitung eines Projekts (unter Berücksichtigung möglichst vieler Anliegen) bedarf noch einiger Zeit. Da es sich dabei um eine Kantonsstrasse handelt, werden die Kosten hauptsächlich vom Kanton Bern getragen. Zudem handelt es sich um ein anerkanntes Agglo-Projekt des Bundes. Folglich wird sich die Eidgenossenschaft ebenfalls an den Kosten beteiligen. Die Höhe dieser Beteiligung wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.				X

3.17	Viel geringere Verkehrssicherheit. (Einmündende Strassen sind nicht berücksichtigt) Utopisches Projekt.	A34	In den durchgeführten Simulationen wurden die einmündenden Strassen, mit aktuellen Verkehrszahlen hinterlegt, berücksichtigt. Bei korrektem Verhalten der Verkehrsteilnehmer, wird die Verkehrssicherheit zunehmen.				X
3.18	Ohne Autos wunderschön, mit Autos schwierig vorstellbar.	A35	Dass dieses Verkehrskonzept in der Praxis funktionfähig ist, kann an bereits umgesetzten Strassenabschnitten (z. Bsp. Ortsdurchfahrt Köniz) beobachtet werden. Bedingung ist das korrekte Verhalten der Verkehrsteilnehmer.				X
3.19	Es ist nicht den Tatsachen angepasst, dass die Verkehrssicherheit für Schwache Teilnehmer gewährleistet ist und für die Gewerbetreibenden die Kunden erhalten bleiben (Bequemlichkeit). Es ist eine Umgestaltung nur für das Auge.	A37	Das Projekt bietet sämtlichen Verkehrsteilnehmern Sicherheit, sofern sich die Teilnehmer mit gegenseitiger Rücksichtnahme und Respekt begegnen. Die Parkplatzproblematik wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
3.20	Super!	A38	Wird zur Kenntnis genommen.				X
3.21	Parkplatzproblematik noch vertieft studieren und Lösung suchen	A39	Die Parkplatzproblematik wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung aufgegriffen und nach Möglichkeit optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
3.22	Dieses Projekt erfüllt die Ziele nicht. Hauptstrasse durchgehend mit Tempo 30 ist problematisch.	A46	Das mehrstufige Verfahren und die Begleitgruppe kamen zum Schluss, dass es sich dabei, unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte, um den effizientesten Lösungsvorschlag handelt.				X
3.23	Beidseitig kann gelaufen werden. Keine Privatparkplätze werden gestrichen.	A49	Die entstehenden Fussgängerbereiche sind beidseitig der Strasse grosszügig. Die Möglichkeit, die Strasse an einer beliebigen Stelle zu queren (T 30-Zone) erhöht die „Freiheit“ der Fussgänger zusätzlich. Privatparkplätze können höchstens vom Liegenschaftsbesitzer selbst verändert werden.				X
3.24	Sicherheit: Die gelben Markierungen werden als Fussgängerstreifen fehlinterpretiert (Kinder, alte Menschen) bieten aber nicht dessen Sicherheit - weglassen	A52	Die Grösse, Lage und Anordnung der Streifen machen die Unterscheidung erkennbar. Zudem wird die Farbgebung so gewählt, dass eine Verwechslung mit einem Fussgängerstreifen ausgeschlossen werden kann.				X
3.25	Projekt 2, das an der Orientierung 08 vorgestellt wurde	A54	Entspricht dem vorliegenden Projekt, welches umgesetzt werden soll.				X
3.26	Es ist schade, dass rund die Hälfte der Parkplätze wegfallen soll. Der Verkehr wird künftig noch zu nehmen. Die maximale Parkzeit von 30 Min. ist zu kurz, wenn die Kundschaft mehrere Läden aufsucht oder zum Arzt oder Notar oder Optiker geht. Es wird mehr Parkplatzsuchverkehr und mehr wildes Parkieren (auch auf Privaten Parkplätzen) geben.	A56, A66	Die Parkplatzproblematik wird im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh auch unter Punkt 1.15).			X	
3.27	Das Ergebnis kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht so leicht eingeschätzt werden (Theorie und Praxis)	A59	Vergleichbar umgestaltete Strassenabschnitte sind bereits erfolgreich in Betrieb.				X
3.28	Spiez wird nicht attraktiver. Neue Bauten im Spiezwiler nehmen dem Dorf die Attraktivität als Einkaufsmeile. Spiez wird nie ein "Bälliz"	A63	Die Umgestaltung der Oberlandstrasse wird zur Identitätsbildung von Spiez beitragen. Dies wird sich auch auf die Attraktivität des Ortes auswirken.				X
3.29	Die Attraktivität des Projekts hängt mit davon ab, ob die Privaten Grundstücke entsprechend mitgestaltet werden. Darauf soll grosses Gewicht gelegt werden- ganzheitliche Lösung	A64	Die Mitgestaltung der Privatgrundstücke ist wünschenswert, kann aber nicht erzwungen werden. Die Liegenschaftsbesitzer werden zu diesbezüglichen Gesprächen eingeladen.	X			

3.4. Verkehrslösung Lötschberplatz

Die Verkehrslösung für den Lötschbergplatz sieht den Verzicht auf die Lichtsignalanlage vor, dafür Tempo 30 auf dem Platz und Vortritt auf der Thunstrasse, eine ausreichende Mittelzone für Abbiegemanöver und Querungen (vor allem zum Schutz der Velofahrer und Schulkinder) sowie den Erhalt der meisten Linksabbiegemöglichkeiten.

Frage: „Begrüssen Sie diese Verkehrslösung für den Lötschbergplatz?“

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die nachfolgenden Resultate:

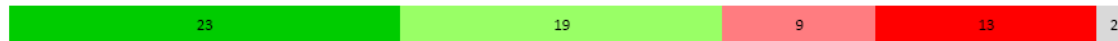
Auswertung pro Gruppierung

Private					Firmen / Geschäfte					Organisationen					66
ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	
12	9	3	10	1	6	5	5	1	1	5	5	1	2		13
35					18					13					



Auswertung gesamt

	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	
Total	23	19	9	13	2	66



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

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				① bereits berücksichtigt / vorgesehen	② berücksichtigen	③ Näher prüfen / Gespräch suchen	④ Verwerfen / nicht berücksichtigen
4.1	Solange der Verkehrsversuch nicht erfolgt ist (Tempo 30 ab Landi und temp. Streichen der Parkplätze) kann man noch so viele Animationen zeigen. Die Wahrheit darüber, ob die Planung etwas taugt, wird erst aus einer Versuchsphase ersichtlich. (Ampel auf gelb schalten und einen 3-6 monatigen Verkehrsversuch machen und auswerten, dann planen!	A1	sh. unter Punkt 1.1.				X
4.2	Das einzige grössere Problem sehe ich eigentlich nur für Linkseinbieger von der oberen Bahnhofstrasse in die Thunstrasse. Wenn diesem Problem ausgewichen wird, entsteht zwangsläufig Mehrverkehr durch die obere Bahnhofstrasse und/oder durch das Chorenweidli. Wir fragen uns ob die Verantwortlichen im Feierabendverkehr schon einmal an der Kreuzung gestanden sind?	A2, A9	Den durchgeführten Simulationen liegen die aktuellsten Verkehrszahlen zugrunde und lassen daher eine positive Beurteilung der Gesamtsituation zu.				X
4.3	Tempo 30 genügt ab Beginn der Gestaltungsmaßnahmen, nicht bereits ab dem Spiezmooskreisel.	A6	Die T 30-Zone beginnt erst unmittelbar vor den Einmündungen Turnhallenstrasse / Obere Bahnhofstrasse.				X
4.4	Vor den Geschäften Batt und RMS müssen die Parkplätze erhalten bleiben.	A7	Die Parkplatzsituation wird im Rahmen des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
4.5	Die eingeschränkten Sichtweiten erlauben eine Regelung mit Rechtsvortritt offenbar nicht. Die Aufhebung der LSA bei der Verzweigung Bahnhofstrasse/Thunstrasse wird bei dichtem Querverkehr aber ein gefahrloses Einmünden möglicherweise erschweren (Wartezeiten, Rückstaus). Ein besonderes Augenmerk ist auf die Torwirkung bei der Einfahrt in die "Zone 30" des aus Richtung "Mooskreisel" herannahenden Verkehrs zu richten.	A11	Die Problematik liegt nicht in der fehlenden Sichtweite (die ist genügend). Es ist die Verteilung der Verkehrsbelastung auf den einzelnen Ästen, welche gegen eine Rechtsvortrittsregelung spricht (zwei sich überschneidende starke Verkehrsströme). Um eine Durchmischung von Vortrittsregelungen im Strassenabschnitt zu verhindern, wird die Bevorzugung der Achse Thunstrasse / Oberlandstrasse durchgezogen. Dies wiederum hilft dem öffentlichen Verkehr bei der Einhaltung ihres Fahrplans..				X
4.6	vermutlich noch Knackpunkt, Sicherheit aller steht an erster Stelle. Zone 30 hat generell Rechtsvortritt- Machbar?	A12	Zone 30 mit Rechtsvortritt ist grundsätzlich machbar. Aufgrund der Verkehrsströme in Spiez aber nicht empfehlenswert (sh. auch unter Punkt 4.5).				X

4.7	Der tanzende Querstreifen beim Coop könnte noch breiter sein.	A13	Eine Verbreiterung des Querstreifens ist möglich und wird geprüft.			X	
4.8	Möglichst "einfache" Lösungen sind häufig die Wirkungsvollsten	A16	Wird zur Kenntnis genommen				X
4.9	Als Versuch für ca. 2 Jahre. Tempo 30 ab Hirschihaus. Genügend Platz auf Mittelquerungen. Die Pflöcke auf den Querungen nochmals überdenken. Sie können auch hinderlich für den Verkehr sein resp. zu viel Platz beanspruchen	A17	Die Querungen und die Elemente werden im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung geprüft und, wenn nötig, überarbeitet.		X		
4.10	Einfahrt Spiezbergstrasse aufheben mit Umlegung der Einfahrt Parkhaus Lötschberg - Gewinn eines schönen Vorplatzes beim Lötschbergplatz mit direktem Zugang der Parkhausbenutzer zur Oberlandstrasse.	A18	Der Vorschlag wurde im Rahmen des Wettbewerbs geprüft und verworfen. Die Idee wird nicht weiterverfolgt.				X
4.11	Überall werden Kreisel gebaut, auch hier ist es möglich. Er muss nicht rund sein, sondern länglich. Tempo 30 muss weiter vorne anfangen ca. Firma Sollberger. Für alle Velofahrer wird es gefährlicher mit den Mittelzonen. (Ich fahre täglich 4x über den Lötschbergplatz)	A19	Verkehrssimulationen haben gezeigt, dass ein Kreisell, unter den gegebenen Umständen, eine geringere Kapazität aufweist als die vorliegende Lösung. Eine Verlängerung der T 30-Zone wird nicht empfohlen, da die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt.				X
4.12	Eine fehlende Lichtsignalanlage und fehlende Fussgängerstreifen sind zum Nachteil der Fussgänger. Eine sichere Querung des Lötschbergplatzes/Oberlandstrasse ist trotz Tempo 30 für ältere und gehbehinderte Personen sowie für Kinder nicht mehr gewährleistet. Beim Coop benutzen zusätzliche Personen (Bahnbenutzer) vom oder zum Bahnhof heute den Fussgängerstreifen. Die Sicherheit ist im Winterhalbjahr zusätzlich gefährdet, da es früher eindunkelt.	A21	Das Projekt bietet sämtlichen Verkehrsteilnehmern Sicherheit, sofern sich die Teilnehmer mit gegenseitiger Rücksichtnahme und Respekt begegnen. Durch die optimale Ausleuchtung des Abschnitts kann auch die Gefährdung während der Dämmerungsphase reduziert werden.				X
4.13	Weiter wird sich mit grosser Wahrscheinlichkeit der Verkehr vom Bahnhof resp. von der Kirche zurückstauen (Kein Vortritt).		Die Querungen und die Elemente werden im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung geprüft und wenn nötig überarbeitet.		X		
4.14	Die Mittelzone ist u.a. für Abbiegemanöver geplant und ist mit Betonblöcken versehen. Zwischen den einzelnen Betonblöcken ist scheinbar lediglich Platz für 1 Fahrzeug. Wie verhalten sich weitere Fahrzeuge, welche abbiegen wollen? Warten diese auf der normalen Fahrspur und halten den übrigen Verkehr auf? Kann der Winterdienst der Gemeinde oder des Kantons diese Abbiegezonen problemlos vom Schnee räumen?		Der für die Schneeräumung verantwortliche Unterhaltsdienst des Kantons Bern wird auch künftig die Fahrbahn räumen. Die Mittelzonen können, aufgrund der Fahrzeugdimensionen, nicht vom Kanton Bern geräumt werden. Es kann daher Zeiten geben, in denen die Zwischenzonen nicht schwarz geräumt sind. Es ist aber denkbar, dass der Winterdienst der Gemeinde wichtige Abschnitte der Mittelzone räumt (zB. im Zuge der Räumung der Querstrassen). Die Querungen und die Elemente werden im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung geprüft und wenn nötig überarbeitet.		X		
4.15	Können die Fahrzeuge von Postauto sowie andere grössere Fahrzeuge, welche vom Kronenplatz zum Lötschbergplatz fahren, problemlos Richtung Bahnhof abbiegen?		Diese Abbiegemanöver wurden mit Hilfe von Schleppkurven geprüft. Die Abbiegemanöver sind möglich.				X

4.16	Die T 30-Zone muss in Richtung Spiezmoos verlängert werden (...) Vortrittsregelung in der 30-Zone muss für alle Verkehrsteilnehmer klar und eindeutig sein (die proj. Lösung ist ein "Gemisch" von 30 Zone und Hauptstrasse mit reduzierter Geschwindigkeit mit Vortritt. Dem Velo- und Schülerverkehr ist besondere Beachtung zu schenken (noch vertiefen)	A22	Eine Verlängerung der T 30-Zone wird nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt. Die vorgesehene Vortrittsregelung wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss aus und dient insbesondere auch dem öffentlichen Verkehr durch die Oberlandstrasse.				X
4.17	Vortrittsregelung und Funktion von Fussgängerstreifen sind kritisch zu prüfen.	A23	Die vorgesehene Vortrittsregelung wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss aus. Erfahrungen zeigen, dass die Automobilisten den eigentlich nicht vortrittsberechtigten Fussgänger die Strasse überqueren lässt.				X
4.18	Weshalb wird "kein Vortritt" von der Bahnhofstrasse nicht aufgehoben? Innerhalb der 30 Zone sollten alle Strassen gleichberechtigt sein; so hat man bei Strassenverkehr vom Bahnhof her kaum Chance in die Oberlandstrasse einzufädeln.	A24	Von der Bahnhofstrasse her wird ein sehr starker Verkehrsstrom über den Lötschbergplatz geleitet. Wenn dieser nun gegenüber dem Verkehr auf der Achse Thunstrasse / Oberlandstrasse bevorzugt wird, überschneiden sich zwei sehr starke Ströme, was zu Konflikten führt.				X
4.19	Die Torwirkung (Eingangspforten) sind auf der Verkehrsfläche noch zu verstärken (analog Einfahrten wie in den Dörfern Lätterbach oder Kandergrund). Die Einführung von einer Tempo 30 Zone wird bevorzugt (Minimierung Signalisationswald). Bei Tempo 30 muss jeweils nach jeder Einmündung die Signalisation wiederholt werden. Wir verweisen auf die beiliegende bfu-Fachbroschüre "Tempo 30-Zonen" sowie insbesondere auf Art. 108 Signalisationsverordnung (SSV).	A25	Die Erzielung einer Torwirkung wird im Rahmen der Möglichkeiten (Platzverhältnisse) erfolgen. Die Signalisation wird gemäss den gültigen Verordnungen erfolgen.	X			
4.20	Die vorgeschlagene Lösung ist m.E. die schlechteste aller möglichen Varianten: 1) Kreisel, 2) Lichtsignalanlage, 3) Vorschlag Die Verhältnisse bei Matsch auf der Strasse/mit Schnee und Regen/in Dämmerung sehen, gerade für Auswärtige Verkehrsteilnehmer (Umleitung A8), anders aus, als auf den hellen Animationen. Für die vielen Radfahrer (Schulzentrum Längenstein) stellt der Vorschlag ein beträchtliches Sicherheitsrisiko dar.	A26	Wird zur Kenntnis genommen.				X
4.21	Grundsätzlich gute Idee - für Fussgänger, Velos, Behinderte, und für die Geschäfte ist das super! Es fragt sich nur ob die neue Lösung den vorhandenen Verkehr bewältigen kann, zudem müssen diejenigen, die keinen Vortritt haben (Seitenstrassen) länger warten - sprich Rückstau?!	A29, A43	Durch die tiefere Fahrgeschwindigkeit, erhöht sich die Kapazität des Strassenabschnitts. Durch das langsamere Fahren auf der Hauptachse, wird auch das Einbiegen aus einer Seitenstrasse ermöglicht.				X
4.22	Ja, sofern Mittelzone für Abbiegemanöver und Querungen genügend breit sind und insbesondere für Velofahrer keine Gefahr darstellen	A30	Sämtliche Breiten werden nach den gültigen Empfehlungen und Richtlinien geplant und ausgeführt.	X			
4.23	Die Links- und Rechtsabbieger in die Turnhallenstrasse sind nicht mehr vorhanden. Weitere Ausführungen siehe Schreiben Viktor Burri AG vom 25.6.09	A31	Wird zur Kenntnis genommen				X

4.24	Verkehrssicherheit in keiner Weise sichergestellt. Obere Bahnhofstr. ist blockiert, was heute schon der Fall ist. Einfädeln nur möglich wenn Signalanlage bedient wird. Haben die älteren Bürger noch die Möglichkeit die Strasse zu überqueren? In Hauptverkehrszeiten Kolonne bis Kreisel Moos. Umleitung Autobahn auf Thunstrasse. Ganzes Problem überdenken, auch in der Realität.	A33	Wird zur Kenntnis genommen.				X
4.25	Es muss Rechtsvortritt eingeführt werden (Kein Vortritt auf der Thunstrasse) sonst haben diejenigen aus den Seitenstrassen keine Chance. Ist Fussgängerstreifen in Zone 30 zulässig?	A35	Die vorgesehene Vortrittsregelung wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss aus. Insbesondere der öffentliche Verkehr profitiert davon.				X
4.26	Der Wegfall der Lichtsignalanlage ist absolut begrüssenswert. Ob sich die Verkehrssituation z.B. für Benützer der Oberen Bahnhofstrasse damit verbessert, bleibt aber wohl fraglich.	A36	Die Ergebnisse der Studie und Verkehrssimulationen lassen auf eine Verbesserung schliessen.				X
4.27	für mich ist das illusorisch, vom Bahnhof her oder von Obere Bahnhofstrasse wird ein langes Warten erfolgen und es ist trotzdem gefährlich für Velofahrer.	A37	sh. unter Punkt 4.26				X
4.28	Diese Lösung ist wie der Obama Effekt in Amerika, eine tolle Strasse. Für diese Lösung werden andere Gemeinden auch nachziehen und sich das ansehen.	A38	Wird zur Kenntnis genommen.				X
4.29	Der Verzicht auf die Lichtsignalanlagen bringt Unsicherheit für die Fussgänger. Einbiegen von Bahnhofstrasse in Thunstrasse ist wegen schlechter Sicht nach rechts kritisch.	A42	sh. unter Punkt 4.26				X
4.30	Die vorgesehene Regelung scheint etwas blauäugig.	A45	Wird zur Kenntnis genommen.				X
4.31	Die Mittelzone mit den Betonblöcken ist nicht Sinnvoll. In Thun an der Frutigenstrasse wurden diese für teures Geld wieder entfernt. In den Stosszeiten ist ein reibungsloses, effizientes Durchkommen der Feuerwehr, Polizei und Krankenwagen sehr schlecht möglich. In den Hauptverkehrszeiten ist ein Überholen der Kolonnen nicht möglich. Die Fahrbahn ist zu schmal. Das Problem ist nur auf dem Papier gelöst. Ferner gibt es nur noch einen geführten Fussgängerstreifen bei der Landi/Hirschi.	A46, A53, A62	Die Befahrbarkeit des Strassenabschnitts ist für Notfallfahrzeuge bei dichtem Verkehr, trotz Betonblöcken, gewährleistet. Die über die ganze Projektlänge abgesenkten Randabschlüsse ermöglichen Ausweichmanöver in den eigentlichen Fussgängerbereich.				X
4.32	Fahre schon jetzt Umwege wenn die Ampeln ausgeschaltet sind, da das Linksabbiegen zeitweise sehr schwierig ist.	A48	Die durchgeführten Verkehrssimulationen zeigen, dass die vorgeschlagene Lösung gut funktionieren wird.				X
4.33	Ich finde dies eine sehr gute Lösung	A49	Wird zur Kenntnis genommen.				X
4.34	Tempo 30 nur auf der Kreuzung und Oberlandstrasse nachher wieder 50 km auf der Thunstrasse	A51	Die genauen Zonenübergänge sind aus heutiger Sicht richtig gewählt. Die T30-Zone endet nach den Einmündungen Turnhallenstrasse / Obere Bahnhofstrasse				X
4.35	Auch auf den Mittelzonen werden die PW dominieren, zu viel Abbiegeverkehr und in den Stoss-Zeiten problematisch für Linksabbieger aus der Bahnhofstrasse	A52	Die Mittelzonen dienen nur punktuell als Abbigehilfe. Diese ermöglichen es den links abbiegenden Fahrzeugen, Die Thunstrasse „etappiert“ zu queren.				X
4.36	Test abwarten	A55	sh. unter Punkt 1.1.				X

4.37	Wie sollen die Kinder bis ca. 8 Jahren verstehen und sich korrekt Verhalten, wenn nur noch ausserhalb des Projekts Fussgängerstreifen sind und innerhalb überall die Kinder Vortritt haben. Die bestehenden Fussgängerstreifen müssen bestehen bleiben, auch für die Kindergärten.	A54, A56	In der Zone Tempo 30 sind nur in unmittelbarer Nähe zu Schulhäusern und Heimen Fussgängerstreifen zulässig. Zudem werden Kinder im Verkehrsunterricht tiptop auf das richtige Verhalten vorbereitet und kommen damit gut zurecht. Die eigentlichen Risikogruppen sind die 20 bis 50 jährigen Personen.				X
4.38	Die vorgeschlagene Umgestaltung ist sehr attraktiv, damit sicher eine Chance, verkehrstechnisch jedoch ziemlich ambitiös.	A58	Es wird ein angemessenes Verhältnis von Gestaltung und verkehrstechnischer Lösung angestrebt. Mit gegenseitiger Rücksichtnahme wird das Konzept funktionieren.				X
4.39	Im normalen Tagesverlauf funktioniert der Knoten sicher so wie er vorgeschlagen ist. Fraglich ist die Funktionalität der seitlichen Einmünder (Rückstaus) während der Stosszeiten (Ausflugverkehr an schönen Wochenenden, Feierabendverkehr; fehlende bzw. minimale Einspurstrecken für Linksabbieger). Diese Frage ist mittels Verkehrssimulation während der Planung sauber zu prüfen.		Die geforderten Simulationen wurden bereits durchgeführt und die vorgeschlagene Lösung gestärkt.				X
4.40	Es sollte vermieden werden, dass hier ein Grossversuch durchgeführt wird. Die Multifunktions- Mittelstreifen und allgemeine Verkehrsberuhigung durch 30-Zone helfen hier sicher weiter, ob sie genügen? Die Knoten dürften insbesondere auch für ungeübte Verkehrsteilnehmer (Einfahrt von Seitenstrassen) schwierig sein.		Die durchgeführten Simulationen zeigen, dass der Verkehrsfluss im Strassenabschnitt verbessert wird. Das dabei ungeübte Automobilisten den Verkehrsfluss kurzfristig behindern können, ist nicht von der Hand zu weisen. Aber die Routine wächst mit jedem Einbiegemanöver.				X
4.41	Schülersicherheit (Velo)/ Fussgängerquerungen: Der Knoten ist insgesamt relativ komplex. Schüler sind zwar lernfähig, aber häufig auch unkonzentriert und abgelenkt. Falls sich herausstellt, dass die Querung für Schüler zu unsicher ist, sollte das Projekt so ausgelegt sein, dass es einfach und verständlich mit Fussgängerstreifen /LSA erweitert werden könnte. Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit?		Die Leistungsfähigkeit des Strassenabschnitts wird mit dem vorliegenden Konzept erhöht. Inwieweit eine Rückfalleben (LSA) geschaffen werden soll, wird im Zuge der weiteren Bearbeitung geprüft.			X	
4.42	Allerdings würde ich eine Rechts vor Links Lösung für die Obere Bahnhofstrasse besser finden, da Fahrer aus Richtung Thun dann gezwungen wären, umsichtiger zu fahren und wirklich das Tempo 30 zu drosseln. Man hat sonst kaum eine Chance, aus der Oberen Bahnhofstrasse nach links Richtung Thun abzubiegen. Und so oft müssen Fahrer aus Richtung Thun den Vortritt ja nicht gewähren, so dass im gesamten der Verkehr trotzdem flüssig laufen sollte.	A59	Der Verkehrsstrom aus der Bahnhofstrasse ist sehr stark. Eine Überschneidung des aus Thun kommenden Stroms, welcher noch stärker ist, würde zwangsläufig zu Konflikten führen. Bei Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Thunstrasse / Oberlandstrasse, bieten sich den Fahrzeugen aus der Bahnhofstrasse Zeitfenster zum Einbiegen in die Hauptstrasse.				X
4.43	Die Idee begrüsse ich, bezweifle aber, dass die Sicherheit gewährleistet ist. Auf die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer kann man leider nicht zählen.	A60	Das Konzept funktioniert nur bei gegenseitiger Rücksichtnahme. Ein Grossteil der Verkehrsteilnehmer wird diese auch aufbringen.				X
4.44	Da es wenige Beispiele dieser Art gibt, ist eine Beurteilung schwierig.	A61	Nebst bekannten und funktionierenden Projekten wurde für das Projekt in Spiez eine Verkehrssimulation durchgeführt.				X

4.45	Bei viel Verkehr hat die Bahnhofstrasse einen Nachteil. Unsicherheit für Fussgänger (Vortritt) siehe Interlaken Höhenweg.	A63	Bei korrekter Benützung wird die Wartezeit gegenüber dem Ist-Zustand nicht zunehmen. Wichtig für querende Fussgänger ist der Blickkontakt mit dem Automobilisten. Wenn dieser hergestellt und die Verständigung erfolgt ist, kann auch die Sicherheit gewährleistet werden.				X
4.46	Die Gestaltung gefällt mir sehr gut, eventuell wäre es von Vorteil, trotz Tempo 30 klar markierte Querungszonen für Fussgänger zu schaffen (zusätzliche Sicherheit)	A64	Die Bewegungsfreiheit für Fussgänger ist eine Stärke des Projekts. Diese ist aber nur ohne eigentliche Fussgängerstreifen möglich. Zudem sind Fussgängerstreifen, im Zusammenhang von T30-Zonen, nur in Bereichen von Schulen und Heimen anzuordnen.				X

3.5. Umgestaltung Lötschbergplatz

Bei der vorgeschlagenen Verkehrslösung braucht der Verkehr deutlich weniger Fläche als heute. Der gewonnene Raum geht in Form grosszügiger Vorbereiche an die Fussgänger, die Läden und Restaurants. Die zahlreichen Bäume verstärken die Wirkung als Platz.

Frage: „Gefällt Ihnen dieser Gestaltungsvorschlag für den Lötschbergplatz?“

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die nachfolgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private					Firmen / Geschäfte					Organisationen					66
ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	
18	5	5	6	1	12	3	1	1	1	8	4		1	1	
35					18					13					



Auswertung gesamt

	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	66
Total	38	12	6	8	2	



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

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				① bereits berücksichtigt / vorgesehen	② berücksichtigen	③ Näher prüfen / Gespräch suchen	④ Verwerfen / nicht berücksichtigen
5.1	Dort wo es keine Gewerbe/Dienstleister betrifft oder eine potentielle Gefährdung für Fußgänger- Velofahrer eher noch verstärkt, kann man die Umgestaltung machen	A1	Aus der Umgestaltung wird keine verstärkte Gefährdung von Velofahrern und Fussgängern resultieren.				X
5.2	Aufgehängte Beleuchtung wirkt störend	A4	Das kommt stark auf den Standpunkt an. Eine Stärke dieses Beleuchtungskonzepts liegt in der Einsparung der Beleuchtungsmasten und dem dadurch gewonnenen frei gestaltbaren Raum auf Strassenniveau.				X
5.3	Bäume gehören in die Natur	A7	Bäume stellen auch eine Möglichkeit dar, Strassenräume zu gestalten und die Natur in Ortszentren zu bringen.				X
5.4	Da das Verkehrsvolumen gleich bleibt ist diese Aussage fraglich	A9	Wird zur Kenntnis genommen				X
5.5	Der Fussgängerbereich ist unbedingt zu respektieren (s.Ziff. 2). Die ohnehin nicht optimalen Sichtbedingungen könnten durch die Bäume noch mehr eingeschränkt werden. Eine Platzierung der Bäume auf privatem Grund wird wohl auch noch von der Zustimmung der Grundeigentümer abhängig sein.	A11	Liegenschaftsbesitzer können nicht dazu gezwungen werden, Bäume auf ihren Grundstücken zu akzeptieren. Es werden diesbezüglich rechtzeitig Gespräche mit den Eigentümern erfolgen. Die Bäume werden in jedem Fall so angeordnet, dass keine Einschränkung bezüglich der Sichtverhältnisse auftreten. Im Zweifelsfall wird auf geplante Bäume verzichtet.		X		
5.6	Die Präsentation des grünen Lötschbergplatzes gefiel mir sofort. Ich finde, der Platz erhalte so eine enorme, attraktive Aufwertung.	A17	Wird zur Kenntnis genommen.				X
5.7	Gestaltung gefällt, aber Alltagstauglichkeit muss vorher mit einem Provisorium getestet werden (zu enge Platzverhältnisse für Schwerverkehr, Linksabbieger und überquerende Velofahrer)!	A18	Im Zuge der Projekterarbeitung wurde festgelegt, welche Begegnungsfälle im künftigen Strassenquerschnitt möglich sein sollen. Daraus resultiert die gewählte Strassenbreite.				X
5.8	Die Fussgänger können überall überqueren; was am Infoabend betreffend der Kinder gesagt wurde stimmt bestimmt nicht. Sie lernen, dass das Autorad still stehen muss, bevor sie loslaufen. Die Kinder sind so überfordert.	A19	Erfahrungen zeigen, dass eher das Gegenteil der Fall ist. Es bedarf „lediglich“ einer Sensibilisierung der Kinder im Verkehrsunterricht. Anschliessend werden sie problemlos mit den geltenden Regeln umgehen können.			X	

5.9	Fraglich ist, ob die vorgesehene Gestaltung das tendenziell zunehmende Verkehrsaufkommen "schlucken" kann, ev. grossräumige Verkehrslenkungsmassnahmen prüfen.	A22	Durch die Verstetigung des Verkehrsflusses (Tempo 30) wird die Kapazität der Strasse zunehmen. Zudem fehlt die Möglichkeit, den anfallenden Verkehr auf Alternativrouten umzuleiten.			X	
5.10	Blöcke auf der Strasse gefallen mir gar nicht. Unfallgefahr! Keine Ausweichmöglichkeit.	A24	Diese werden in der weiteren Projektbearbeitung auf ihre Tauglichkeit überprüft und gegebenenfalls ersetzt.		X		
5.11	Wahl der Baumart: Die Verkehrssicherheit darf nicht beeinträchtigt werden= Laubfall! Das Setzen der Bäume wird aus Erfahrung auf privatem Grundstück schwierig sein; realistisch? Zustimmung der Grundeigentümer nötig (Bsp. Landi/ Tankstellenshop!)	A25	Bei der Auswahl der Baumart wird darauf geachtet, dass möglichst unterhaltsarme Bäume angepflanzt werden. Die Auswahl erfolgt in Absprache mit den zuständigen Unterhaltsdiensten. Liegenschaftsbesitzer können nicht dazu gezwungen werden, Bäume auf ihren Grundstücken zu akzeptieren. Es werden diesbezüglich rechtzeitig Gespräche mit den Eigentümern erfolgen.		X		
5.12	Über den Lötschbergplatz / Oberlandstrasse führt die Hauptverkehrsachse von Spiez und die Umleitung der A8. Der Lötschbergplatz ist kein Dorfplatz - wer will schon freiwillig in den Autoabgasen sitzen?	A26, A43	Die Verstetigung des Verkehrs (Vermeiden von Staus) und die verbreiterten Vorzonen ergeben eine bessere Aussenraumqualität.				X
5.13	Könnte attraktiv wirken, Tauglichkeit muss die Praxis zeigen.	A27	Wird zur Kenntnis genommen.				X
5.14	Unverständliche Idee. Wie viele Läden und Restaurants hat es in Spiez noch?	A33	Die heutige Anzahl soll mindestens erhalten oder erhöht werden.				X
5.15	Grösserer Bereich für Fussgänger ist begrüssenswert. Die vielen Bäume sind schön, können aber auch nachteilig sein (Blätterfall, Rutschgefahr)	A35	Bei der Auswahl der Baumart wird darauf geachtet, dass möglichst unterhaltsarme Bäume angepflanzt werden.		X		
5.16	Das Neupflanzen von Bäumen in den Vorbereichen halten wir für nicht sinnvoll.	A36	Wird zur Kenntnis genommen.				X
5.17	Aber es ist nur für das Auge	A37	Das Projekt basiert auf einem Gesamtkonzept, welches Gestaltung und Technik berücksichtigt.				X
5.18	Es sollten aber bei Fussgängerwegen keine Blumentröge ect. stehen. Wege sollten frei bleiben. Sitzgelegenheiten usw. sind sehr gut.	A38	Wo die nötigen Platzverhältnisse nicht zur Verfügung stehen, werden keine Pflanzentröge und dgl. versetzt. Die Standorte und die Anzahl der Möblierungselemente werden in der weiteren Planung überprüft und optimiert.		X		
5.19	führt die Regelung zu einer Verflüssigung des Verkehrs, sprich weniger Stau?	A45	Durch die Verstetigung der Verkehrsströme wird der Verkehr besser fließen. Dass es punktuell weiterhin zu Stausituationen kommen wird, kann nicht vermieden werden; auch nicht mit einer anderen Lösung.				X
5.20	Für die Fussgänger sicher sehr ideal. Für den Verkehrsfluss sehr schlecht. Die Variante Bäume hatten wir schon mal. Diese mussten damals wieder entfernt werden. Dort wo die Bäume eingezeichnet wurden sind mehrheitlich sämtliche Leitungen im Boden. Alle diese zu versetzen liegt sicher aus Kostengründen nicht im Budget. Die Baumwurzeln schaden mit der Zeit den Leitungen. Es entstehen dadurch späte kostenspielige Renovationsarbeiten. Zum anschauen sehr schön und freundlich aber nicht zweckmässig.	A46	Es ist Teil des Planungsauftrags, die vorgesehenen Bäume so zu platzieren, dass deren Standorte nicht im Konflikt mit bestehenden Werkleitungen stehen. Es ist zudem denkbar, dass im Zusammenhang mit der Projektrealisierung bestehende Medien ersetzt werden. Dies bietet wiederum die Chance, die Werkleitungen in einem „Wunschtrasse“ neu zu verlegen.	X			

5.21	Hirschi-Gebäude in Parkhaus umwandeln.	A48	Die Parkhausfrage wird im Zusammenhang mit der Parkplatzproblematik aufgegriffen (sh. unter Punkt 1.15).			X	
5.22	Test abwarten	A55	sh. unter Punkt 1.1.				X
5.23	Es ist zu hoffen, dass die nächtlichen Nachtruhestörer nicht noch mehr zunehmen, weil die Bänke zum Verweilen, Trinken, Verschmutzen und Randalieren einladen.	A56	Vandalismus ist ein weitverbreitetes Problem. Es wäre jedoch ein falsches Zeichen, wenn aus diesem Grund auf jegliche Art von Gestaltung verzichtet würde. Bei der Auswahl der Möblierung wird aber darauf geachtet, dass deren Beschaffenheit nicht zu Vandalenakten einlädt.		X		
5.24	Die Gestaltung / Gestaltungsmöglichkeiten durch den reduzierten Verkehrsraum sind perfekt! Hoffentlich können sie entsprechend den Ideen / Plänen auch umgesetzt werden (Koordination mit Anrainern). Das kann zu einer echten Visitenkarte und Eingangspforten zu Spiez werden.	A58	Wird zur Kenntnis genommen.				X
5.25	Die Verkehrsdichte wird sich dadurch sicher nicht verringern. Die Einsicht in die Thunstrasse von der Oberen Bahnhofstr. aus sollte trotz Bäumen gewährleistet sein. Ansonsten gute Idee, dass "Tor" zum Erholungsort Spiez durch diese Massnahmen mehr zur Geltung bringen.	A59	Sämtliche in die Oberland- oder Thunstrasse einmündenden Strassen werden über genügend Sichtweite verfügen. Die Verkehrsdichte wird allerdings nicht verringert, da der vorhandene Verkehr weiterhin vorhanden ist. Das Projekt wird aber eine Verstetigung des Verkehrsflusses bewirken.		X		
5.26	Wichtig! Auf Plätzen, welche für Fussgänger vorgesehen sind muss das Parkieren von Autos verunmöglicht werden!	A62	Es wird geprüft, ob dazu bauliche Massnahmen nötig sind.		X		
5.27	Spiez hat Durchgangsverkehr den man nicht einfach wegzaubern kann, indem man ihn behindert. Mehr Vorplatz Restaurants/Pubs= mehr Nachtlärm was ja in Spiez sehr erwünscht ist als "Schlafort"	A63	Das Projekt geht nicht davon aus, dass der Verkehr im betrachteten Abschnitt abnehmen wird. Ziel des Projekts ist es, den vorhandenen Verkehr zu verstetigen.				X

3.6. Verkehrslösung Oberlandstrasse

Die Verkehrslösung für die Oberlandstrasse sieht Tempo 30, im Interesse der bergauf fahrenden Radfahrer eine relativ komfortable Fahrbahnbreite, weniger öffentliche Parkplätze, dafür mit 30-Minuten-Beschränkung und guter Anordnung fürs Einparkieren und „tanzende Querstreifen“ als Querungshilfen für die Fussgänger und als Element zur Unterstützung von Tempo 30 vor.

Frage: „Begrüssen Sie diese Verkehrslösung für die Oberlandstrasse?“

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die nachfolgenden Resultate:

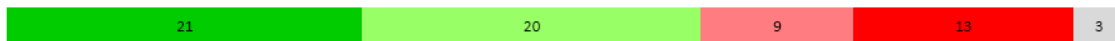
Auswertung pro Gruppierung

Private					Firmen / Geschäfte					Organisationen					
ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	
10	9	6	9	1	7	4	2	3	2	4	7	1	1		
35					18					13					66



Auswertung gesamt

	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.
Total	21	20	9	13	3



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

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				① bereits berücksichtigt / vorgesehen	② berücksichtigen	③ Näher prüfen / Gespräch suchen	④ Verwerfen / nicht berücksichtigen
6.1	Wenn öffentliche Parkplätze verschwinden und die Verbleibenden eine Beschränkung von 30 Min. erhalten, wird das Gewerbe erst recht benachteiligt. Die Kunden fahren dann nach Thun in die Zentren. Zudem unkontrolliertes Fussgängerqueren der Strasse.	A1	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15). Das freie Queren der Fussgänger ist Teil des Konzepts und eine Stärke des Projekts.			X	
6.2	Jede Verbesserung zu Gunsten der Radfahrer ist zu begrüssen. Wird das Radfahren für die Spiezer attraktiver, so vermindert das den "hausgemachten" Motorfahrzeugverkehr.	A2	Wird zur Kenntnis genommen				X
6.3	tanzende Querstreifen könnten bezüglich Vortrittsregelung Missverständnisse werden.	A4	Die Anordnung und Farbgebung wird so gewählt, dass Missverständnisse, sprich Verwechslungen mit Fussgängerstreifen, ausgeschlossen werden können.		X		
6.4	Ich denke, dass die Reduktion der Parkplätze durch die Parkzeitbeschränkung nicht ausgeglichen wird. m.E. gehen zu viele Parkplätze verloren. Keine PP reduzieren (oder so wenig wie möglich)	A6, A31, A55, A65, A66, A42	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
6.5	Tempo 30 finde ich gut. 30 Min. ist etwas knapp zum Einkaufen. Reduktion der PP sehr schlecht. Das A+O für die Gewerbetreibenden sind Parkplätze.	A7, A56	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
6.6	Ähnliche Lösung vergangener Zeit entpuppte sich bereits als untauglich	A9	Wird zur Kenntnis genommen				X
6.7	Es kann nicht sein, dass man die Hälfte der PP streicht. Man findet schon jetzt manchmal schwer einen PP. Diejenigen, die jetzt parkieren brauchen mehr als 30 Min. zum Parkieren. Man geht vielleicht in 3-4 Geschäfte zum einkaufen, oder zum Arzt. Da ist die blaue Zone schon manchmal zu kurz. Ein Coiffeurbesuch dauert auch um 1 Stunde. Sicher hat es an der Oberlandstr. nicht Leute, die da spazieren wollen. Und wenn einer behauptet, dass man die Leute dazu erziehen kann, in ein Parkhaus zu gehen, dass 300 m entfernt ist, dann muss ich sagen, er soll weiter träumen.	A10, A30, A44	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	

6.8	Diese PP sind für die Oberlandstr. überlebenswichtig. Denn die Oberlandstr. ist nun mal eine besondere Strasse. Sie ist nicht mit dem Thuner Bälliz und nicht mit der Visper Bahnhofstr. Zu vergleichen.	A10, A30, A44	Trotz anderen Rahmenbedingungen erlauben wir uns den Vergleich mit Thun: Als das untere Bälliz verkehrsfrei gestaltet werden sollte, hatten die Ladenbesitzer ebenfalls Angst vor Einbussen wegen ausbleibender Kundschaft. Die Geschichte zeigt, das Gegenteil ist der Fall.				X
6.9	Wir hatten schon genug schlechte Beispiele was unseren Umsatz betrifft, wenn die Kundschaft nicht vor dem Geschäft parkieren kann. Wenn Sie dieses Projekt durchziehen, wage ich zu behaupten, das etliche Geschäfte das nicht überleben. Ich werde mich mit allen Mitteln dagegen wehren, dass unsere Parkplätze gestrichen werden!					X	
6.10	Die "tanzenden Querstreifen" als Querungshilfen könnten den Fussgängern suggerieren, an diesen Stellen vortrittsberechtigt zu sein und sie zu unvermitteltem Betreten der Fahrbahn verleiten. Anstelle der weder in der SSV noch in den VSS-Normenblättern zu findenden Bemalung sollten die Fussgängerstreifen an den neutralgischen Stellen belassen werden (s.Ziff.3). Die Schaffung einer für viele Verkehrsteilnehmer unklare Situation analog des Bahnhofplatzes Thun muss unbedingt vermieden werden.	A11, A30, A42	Die Querstreifen sind jeweils im Bereich von seitlichen Einmündungen platziert und dienen dazu, die Fahrzeuge auf der Hauptstrasse optisch auf eine Knotensituation hinzuweisen. Die Querstreifen dienen nicht als Querungshilfen im Sinne eines Fussgängerstreifens. Um diesbezüglichen Missverständnissen vorzubeugen, wird eine entsprechende Farbgebung gewählt. Durch die „unklare“ Situation werden die Verkehrsteilnehmer zu erhöhter Aufmerksamkeit gezwungen und müssen sich gegebenenfalls mit Blickkontakt und Handzeichen verständigen.				X
6.11	Ich hoffe, dass sich die Parkplatzbewirtschaftung so bewährt, wie sie vorgesehen ist. Ein Parkhaus unter der Post wäre eine gute Lösung. Gut die Fussgängerpassagen von der Bahnhofstrasse her.	A12	Wird zur Kenntnis genommen (sh. auch unter Punkt 1.15).				X
6.12	Bei Tempo 30 sollte die gegenseitige Rücksichtnahme funktionieren.	A16	Die gegenseitige Rücksichtnahme bildet die Voraussetzung, dass dieses Konzept funktioniert.				X
6.13	Die 30 Minuten Beschränkung der PP ist zu kurz. Will ich zu Fuss vom Kronenplatz zum Lötschbergplatz und zurück, meinen Einkauf beim Beck, in der Käserei und der Metzgerei tätigen, so brauche ich ca. eine Stunde Zeit. Also Beschränkung der Parkzeit auf eine Stunde setzen.	A17, A26	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
6.14	Tempo 30 gut/ tanzende Querstreifen auf Plan schön anzusehen, in Realität kaum wahrnehmbar (s. Quadrat Kronenplatz). Weniger PP inakzeptabel, da schon heute im Schnitt kaum länger als 30 Min. parkiert wird und somit durch eine 30 Min. Beschränkung ein besserer Umlauf nur marginal bewirkt wird.	A18	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
6.15	Das Verschwinden von 19 Parkplätzen stört mich. Es entsteht Mehrverkehr zum suchen eines freien PP.	A19, A36	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh auch unter Punkt 1.15).			X	
6.16	Tempo 30 ist eine gute Lösung. Eine Beschränkung der Parkdauer ist nicht im Sinne von Punkt 2 des Fragebogens, da ein zusätzlicher Verkehr für die Parkplatzsuche entstehen kann. Mit dieser Lösung reicht es z.B. knapp zu einem Fussmarsch vom Auto zum Coop, einen schnellen Einkauf und einen Rückmarsch zum Auto. Falls weitere Einkäufe getätigt werden müssen, muss das Auto umparkiert werden.	A21	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	

6.17	Für die sichere Querung der Oberlandstr. müssen auch weiterhin Fussgängerstreifen vorhanden sein. Besonders für ältere oder gehbehinderte Fussgänger oder für Kinder, aber auch bei Dunkelheit ist eine sichere Querung der Oberlandstr. bereits heute nicht mehr einfach (trotz Tempo 30). Einem flüssigen und daher umweltfreundlichen motorisierten Verkehr ist es weiter abträglich, dass künftig die Haltestellen für STI-Bus, Postauto ect. direkt auf der Fahrbahn und nicht wie geplant in separaten Haltebuchten sind.	A21	Die gegenseitige Rücksichtnahme bildet die Voraussetzung, dass dieses Konzept funktioniert. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmern hoch ist. Zudem sind Fussgängerstreifen in T30-Zonen nur in unmittelbarer Nähe zu Schulen und Heimen zulässig. Indem der Bus die Fahrspur für kurze Zeit blockiert, bietet sich den aussteigenden Passagieren die Möglichkeit, die Fahrspur vor bzw. hinter dem Bus zu überqueren. Erfahrungsgemäss lassen die Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn die Fussgänger ebenfalls queren.				X
6.18	Die Umsetzung der 30 Minuten Parkzeit bedingt eine klare/vorausschauende Orientierung der PP-Nutzer, ebenfalls muss die Benutzung der angrenzenden PP-Häuser und -Plätze deutlich verkürzt werden (Verkehrslenkung), Ziel: PP-Suchverkehr im Zentrum drastisch reduzieren.	A22	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).				X
6.19	45 Minuten Beschränkung	A24	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).				X
6.20	Zwischen Coop und Turtschi ist eine Querungshilfe/Mittelinsel anzubringen (starker Fussgängerstrom); dient zusätzlich als Pforte. "Tanzende Querstreifen"= unklare Situation für Fussgänger (falsche Sicherheit); diese dürfen nicht als Fussgängerstreifen verwechselt werden; gelbe Farbe ist zu vermeiden (Vorschlag: Spiezerblau) Die Kurzzeitparkplätze werden begrüsst (Rotation)	A25, A52	Auf eine Querungshilfe und Trenninsel wird auch in diesem Bereich bewusst verzichtet. Die Farbe der Querstreifen wird so gewählt, dass keine Verwechslungen mit Fussgängerstreifen möglich sind.				X
6.21	Als freigew. Rotkreuzfahrer müssen wir häufig Patienten (oft gehbehindert!) in die Praxen an der Oberlandstr. fahren. Schon heute ist ein Kurzparkieren zum Ausladen und Begleiten zum Arzt vielfach schwierig. Wie geht es mit noch weniger Parkplätzen? Es müssen dringend gelbe Parkfelder für solche Dienstleistungen eingeplant werden.	A27	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).				X
6.22	Ev. 30-Zone verlängern bis Thunstr. 20, nicht nur die Oberlandstr.	A29, A38	Eine Verlängerung der T 30-Zone wird nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt.				X
6.23	Fahrbahnbreite für Velos. Heute bestehen bereits viel zu wenig PP daher günstig für das Gewerbe. Kunden verreisen nach Thun und Interlaken.	A33	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).				X
6.24	30 Min. Beschränkung falsch (zu kurz) Für Fussgänger Situation eher unklar (wie bei Bahnhof Thun)	A35	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh auch unter Punkt 1.15). Die „unklare“ Situation erfordert gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation (Blickkontakt, Handzeichen).				X

6.25	für die Gewerbebetreibenden bestimmt sehr schädlich. Diese Strasse ist und bleibt eine Durchgangsstrasse, solange es keine Umfahrungsmöglichkeit gibt und diese Tatsache ist leider nicht zu ändern, so ist es widersinnig eine Art Wohn-Lebe-Strasse daraus machen zu wollen.	A37	Wird zur Kenntnis genommen				X
6.26	Weniger PP zwingt uns, das Konsumverhalten zu ändern. Kürzlich traf ich eine Kollegin im Dorf und wir tranken spontan eine Tasse Kaffee im schönen neuen Felder-Laden. Solche Spontanität kann man in Zukunft vergessen- der Parkwächter lässt grüssen. Wir brauchen mehr PP, um Spiez zu beleben - mehr blaue Zonen, mehr PP die nach Benützungsdauer bezahlt werden können und nicht im Voraus. Es ist eine Illusion zu glauben, dass die Leute mit dem ÖV einkaufen gehen.	A43	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
6.27	Wie wird 30 Minuten Regelung durchgesetzt?	A45	Wenn sich bei der weiteren Projektbearbeitung zeigt, dass die 30 Minuten Regelung umgesetzt werden soll, wird sie mittels Parkkontrollen durchgesetzt werden müssen.				X
6.28	Dieser Vorschlag ist sehr schön, aber nicht geeignet für eine Durchgangsstrasse. Es verschwinden zu viele Parkplätze (50%). Die meisten Kunden machen im Coop mit dem Auto Grosseinkäufe. Dies ist so nicht mehr möglich, Parkzeiten und Parkgebühren vernünftig festsetzen. Privaten Grundbesitz bei der Planung respektieren.	A46	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15). Der private Grund wird respektiert. Die betroffenen Liegenschaftsbesitzer werden während den nächsten Planungsstufen zu Gesprächen eingeladen. Zur Teilnahme an der Umgestaltung wird kein Liegenschaftsbesitzer gezwungen.			X	
6.29	Parkplatzproblem nicht gelöst	A47, A51	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
6.30	Gute Idee	A49	Wird zur Kenntnis genommen.				X
6.31	Wenn PP wegfallen muss das Parking Lötschbergzentrum besser beschildert und attraktiver gestaltet werden. Parking ausserhalb der Parkfelder muss geahndet werden.	A53	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
6.32	Die verlorenen PP sollten kompensiert werden. Wie ist die rechtliche Lage bzgl. der Querungshilfen? Der Fahrverkehr hat in der 30_er Zone Vortritt. Führen die Querungstreifen nicht zu Verwirrung? Wie werden den verschiedenen Nutzern die Vortrittsrechte klar? Wie ist die Haftungsfrage bei einem Unfall? Haben sich solche Markierungen andernorts langfristig bewährt? Qualität der Markierungen (Erfahrung Kronenplatz)?	A58	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15). Die Querstreifen werden so gestaltet (auch farblich), dass Missverständnisse ausgeschlossen werden können. Erfahrungen haben gezeigt, dass Verkehrsunterricht in Schulen und Altersheimen die offenen Fragen zu klären vermag. Das Konzept steht und fällt mit der Bereitschaft zur gegenseitigen Rücksichtnahme.			X	
6.33	30 Min. sind für unsere Kunden, teils ältere Leute, welche auch nicht mehr gut zu Fuss sind, zu wenig. Der Verkauf einer Brille, inkl. Sehschärfepfung, Fassungs- und Glasberatung oder eine Kontaktlinsenanpassung dauern deutlich länger. Vielen älteren Kunden wäre der Weg von den öffentlichen PP-/ Häusern zu weit. Es wird jetzt schon teilweise so gemacht, dass die Kunden zwischendurch die Parkscheibe einfach weiterdrehen.	A59	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	

6.34	Die Lösung mit den Doppelparkplätzen ist sehr gut, da weniger Probleme beim Parkieren.	A61	Wird zur Kenntnis genommen.				X
6.35	Auch für Velofahrer ist das eine gute Lösung. Zweiradabstellplätze und Veloabstellplätze sollten deutlich markiert werden	A62	Die Markierung von Zweiradabstellplätzen wird im Zuge der weiteren Projektbearbeitung geprüft.			X	
6.36	Warum morgens um 3 Uhr Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse. Verlangsamter Verkehrsfluss (Stau). Heute Tags mit Tempo 30 ja oft zu sehen in der Rush Houer.	A63	Durch die Verstetigung des Verkehrsstroms wird die Kapazität des Strassenquerschnitts erhöht. Die Staugefahr nimmt folglich ab. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier, daher ist es einfacher, wenn bei Tag und bei Nacht ein einheitliches Geschwindigkeitsregime gilt.				X

3.7. Umgestaltung Oberlandstrasse

Wichtige Elemente im Umgestaltungskonzept sind der geschwungene Strassenverlauf, der auf beiden Strassenseiten attraktive Vorbereiche schafft, das grosszügige Erscheinungsbild dank Einbezug des ganzen Strassenraums von Fassade zu Fassade und einheitlicher Gestaltungselemente (Sitzbänke, Bäume, Treppen, „tanzende“ Streifen).

Frage: „Gefällt Ihnen dieser Gestaltungsvorschlag für die Oberlandstrasse?“

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die nachfolgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private					Firmen / Geschäfte					Organisationen				
ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.
15	9	3	6	2	13		2	2	1	8	4		1	
35					18					13				



Auswertung gesamt

	ja	eher ja	eher nein	nein	keine Antw.
Total	36	13	5	9	3



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

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				① bereits berücksichtigt / vorgesehen	② berücksichtigen	③ Näher prüfen / Gespräch suchen	④ Verwerfen / nicht berücksichtigen
7.1	Für unsere Geschäftstätigkeit sehen wir keinen (!) einzigen Vorteil. Und wenn man ein Köniz mit Spiez vergleicht weiss ich nicht was ich überhaupt davon halten soll. (Köniz ist die Stadt-Agglom.) (mit öff. Verkehrsmitteln zu Hauf) im Übrigen hat es dort auch einen Kreisel.	A1	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.2	Ich denke, dass die Reduktion der Parkplätze durch die Parkzeitbeschränkung nicht ausgeglichen wird. m.E. gehen zu viele Parkplätze verloren.	A6	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
7.3	Was wollen Sie mit Vorbereichen wenn noch mehr Kunden die Oberlandstrasse meiden?	A7	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.4	Bei dieser Verkehrsdichte sind Bänke überflüssig. Kaum jemand wird in diesen Abgasen sitzen wollen.	A9	Die Art der Möblierung wird in der laufenden Projektphase festgelegt.			X	
7.5	Ein grundsätzlich gelungenes, aber hinsichtlich Verkehrssicherheit noch anpassungsbedürftiges Konzept. Auf die "tanzenden Streifen" als Querungshilfen sollte verzichtet werden (s. Ziff.6)	A11	Die Querstreifen sind jeweils im Bereich von seitlich einmündenden Fusswegen angeordnet und dienen dazu, die Fahrzeuge auf der Hauptstrasse optisch auf eine Knotensituation hinzuweisen. Die Querstreifen sind nicht als Querungshilfen im Sinne von Fussgängerstreifen gedacht !				X
7.6	Gute Ideen. Ab 1.10.09 werden wir unseren Beitrag zur optischen Aufwertung leisten. "Spiez, die Blumenstadt" hat unsere volle Unterstützung	A12	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.7	tanzende Querstreifen könnten zahlreicher und/oder breiter sein - noch mehr Flanierzonencharakter.	A13	Die Querstreifen sind jeweils im Bereich von seitlich einmündenden Fusswegen angeordnet und dienen dazu, die Fahrzeuge auf der Hauptstrasse optisch auf eine Knotensituation hinzuweisen. Eine Verdichtung der Streifen würde diesem Konzept widersprechen.				X
7.8	Bemerkung eines Schülers Längenstein: Die Sitzbänke vor der Liegenschaft Iseli sind super!	A16	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.9	Sieht in der Präsentation sehr einladend aus, übrigens auch die Strassenbeleuchtung. Spiez wird grün! Gefällt mir. Sehr schön	A17, A49	Wird zur Kenntnis genommen.				X

7.10	Geschwungener Strassenverlauf darf nicht zum Verkehrshindernis werden (s. Verkehrsversuch), sieht auf Plan elegant aus, wirkt aber in der Umsetzung eher kleinlich und einengend.	A18	Der Strassenverlauf wurde durch die Begleitgruppe der Planung sehr positiv bewertet. Der geschwungene Strassenverlauf ermöglicht eine bessere Verteilung der Parkplätze und eine beidseitige Begehrbarkeit entlang der Läden.				X
7.11	u.a. der Hinweis Brunnen- Spiez hat einen Bezug zum Wasser, generell könnten die Brunnen aufgewertet werden. Deshalb wird ein weiterer Brunnen an der Oberlandstrasse vorgeschlagen. Daraus kann der „Brunnenweg Spiez“ entstehen (touristisch wirksam).	A20	sh. unter Punkt 3.9.			X	
7.12	Zur Optimierung, private Anwohner von Beginn weg konsequent einbinden.	A22	Im nächsten Planungsschritt werden die betroffenen Liegenschaftsbesitzer zu Gesprächen eingeladen.	X			
7.13	Umsetzung nur möglich, wenn alle Spiezer an der Oberlandstrasse mitmachen. Solidarität ist nötig.	A24	Es ist wünschenswert, dass sich möglichst viele für das Konzept begeistern und ihren Beitrag leisten würden.				X
7.14	Vorbehalte betreffende "tanzende Querstreifen" = siehe Bemerkungen zu Verkehrslösung Oberlandstrasse. Wahl der Baumart: die Verkehrssicherheit darf nicht beeinträchtigt werden = Laubfall (Rutschgefahr). Das Setzen der Bäume auf Privatgrund wird ein Schwieriges Unterfangen sein = realistisch?	A25	Die Farbe der Querstreifen wird so gewählt, dass keine Verwechslungen mit Fussgängerstreifen möglich sind. Die Auswahl der Bäume erfolgt in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Unterhaltsdienst. Bäume werden nur auf Privatgrundstücken gepflanzt, wenn der Liegenschaftsbesitzer damit einverstanden ist.		X		
7.15	als Einkaufsstrasse ja, als Durchgangsstrasse (der Vorschlag) nein. Ich bezweifle, dass unter diesen Umständen die Besitzer und Investoren an der Oberlandstrasse investieren werden. Das "Lädelsterben" an der Oberland-/Seestr. wird weitergehen	A26	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.16	Keine "Hindernisse" für gehbehinderte Personen und Rollstuhlfahrer aufstellen.	A27	Durch die Absenkung des Randsteins über die gesamte Perimeterlänge, verschwindet ein bekanntes Hindernis für gehbehinderte Personen. Im Weiteren wird darauf geachtet, dass keine Hindernisse geschaffen werden. Die entsprechende kant. Fachstelle wird in die Projektierung miteinbezogen.		X		
7.17	Ich nehme an, dass das ganze Beleuchtungs- und Orientierungskonzept auch überarbeitet wird. Wie sieht es aus mit der Weihnachtsbeleuchtung?	A29	Es ist richtig, dass in dem Rahmen dieses Projektes klar das ganze Beleuchtungs- und Orientierungskonzept überarbeitet wird. Es ist angedacht das Beleuchtungskonzept so auszuführen, dass eine Weihnachtsbeleuchtung integrierbar ist.				X
7.18	Für die Attraktivität benötigt es halt einfach attraktive Geschäfte. Und: der Durchfahrtsverkehr ist halt leider da und offenbar mit keinen Massnahmen zu reduzieren.	A35	Der Verkehr könnte nur dann reduziert werden, wenn eine gleichwertige (oder bessere) Alternativroute zur Verfügung stünde. Im Fall von Spiez ist dies nicht der Fall (abgesehen von der A8 und der A6).				X
7.19	Was nützt ein grosszügiges Erscheinungsbild, wenn wegen mangelnden Parkplätzen die Kundschaft in den Läden ausbleibt?	A36	Die Parkplatzproblematik wird im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
7.20	Es passt nicht zur Funktion dieser Strasse. Bei diesem Verkehr wird wohl kaum jemand gross auf diese Bänke sitzen.	A37	Die Art der Möblierung wird im Zuge der weiteren Bearbeitung festgelegt. Sollte tatsächlich kein Bedürfnis vorhanden sein, kann auf Sitzmöglichkeiten verzichtet werden.		X		

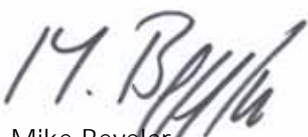
7.21	Es ist nicht mehr eine Hauptstrasse sondern eine "Zone", super Lösung Frage: Warum müssen wir noch so lange warten bis Baubeginn? Sofort beginnen! Danke	A38	Der Baubeginn wird durch die verschiedenen gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungsstufen und die einzuhaltenden Fristen diktiert. Auch die Erarbeitung eines Projekts (unter Berücksichtigung möglichst vieler Anliegen) bedarf noch einiger Zeit.				X
7.22	Mit den Anwohnern, Geschäftsinhaber an der Oberlandstrasse früh Kontakt aufnehmen und konstruktive Vorschläge machen.	A39	Die Liegenschaftsbesitzer werden bereits in der nun anlaufenden Projektphase in die Planung involviert.	X			
7.23	Oberlandstrasse ist eine Durchgangsstrasse. Was passiert wenn Autobahn/Leimerntunnel gesperrt ist?	A43	Die Situation wird sich ähnlich darstellen, wie im vergleichbaren Fall heute. Allerdings ist die Kapazität des Strassenabschnitts, aufgrund der tieferen Geschwindigkeit, höher als heute.				X
7.24	Für eine Nebenstrasse ja, aber nicht für eine Durchgangsstrasse. Eine sehr schlechte Lösung für den Bussbetrieb. Es gibt keine Ausweichstellen für den Bushalt. Der Durchgangsverkehr kommt dadurch noch zusätzlich ins stocken. Keine geeignete Lösung. Die Gemeinde hat das Problem damals beim Bau der BLS-Werkstätten und des Lötschbergzentrums vertan. Jetzt wird die Lötschbergkreuzung ein drittes Mal für teures Geld saniert, ohne eine optimale Lösung zu finden. Wurden die Kosten berechnet? Nach wie vor wäre die Variante Einbahnverkehr die beste und sinnvollste Lösung.	A46	Da auf Busbuchten verzichtet wird, handelt es sich dabei um eine gute Lösung für den öffentlichen Verkehr. Eine Änderung des Verkehrsregimes wurde im Rahmen des Wettbewerbs geprüft und verworfen. Im Rahmen des Bauprojekts wird ein Kostenvoranschlag erstellt.				X
7.25	Unsere Liegenschaft, Oberlandstrasse 27 hat für die Strassenkorrektur anno 1968 eigenes Land hergeben müssen. Wir hoffen, dass sie für die Umgestaltung die Platzverhältnisse für die beiden Geschäfte wieder verbessern können.	A47	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.26	wenn ein einheitliches Bild angestrebt wird, müsste Kommentar bei Punkt "Ziele der Umgestaltung" beachtet werden.	A48	Das einheitliche Bild ist wünschenswert, kann aber auf Privatparzellen nicht durchgesetzt werden.				X
7.27	Niveauunterschied bei Eisenhandlung muss nach Möglichkeit aufgehoben werden.	A53	Ist im Vorprojekt bereits verbessert und wird noch vertieft studiert.	X			
7.28	Treppen und Rollstuhlgängige Auffahrten zugleich.	A54	Wird im Zuge der weiteren Projektierungsarbeit vertieft betrachtet.	X			
7.29	Das Ittenhaus Oberlandstrasse 13 bietet mehr Platz für die Fussgänger. Die Blumenrabatten durch Treppen zu ersetzen, bringt für das Ittenhaus keinen Mehrwert, nur Kosten und evtl. Ärger, weil es mehr "wilden" Abfall geben würde. Brunnen, Bänke, Tische und Stühle - grundsätzlich gut - würde von den nächtlichen Nachtruhestörer missbraucht, teils nur verschmutzt oder beschädigt.	A56	Vandalismus ist ein weitverbreitetes Problem. Es wäre jedoch ein falsches Zeichen, wenn aus diesem Grund auf eine Gestaltung verzichtet würde. Bei der Auswahl der Möblierung wird aber darauf geachtet, dass deren Beschaffenheit nicht zu Vandalenakten einlädt.		X		
7.30	Ob nasse und/oder schmutzige (Kinder laufen darüber, "Roller" benützen sie als "sportliche Hindernisse") Sitzbänke ein Bedürfnis sind, ist fraglich. (Sitzflächen aus Holz sind für "Gravuren" anziehend.)	A57	Die Materialisierung ist noch nicht definitiv erfolgt, wird aber hinsichtlich Benutzerfreundlichkeit erfolgen.		X		

7.31	Die geschwungene Lösung um die sanften Übergänge zu den Randbereichen ist gelungen. Die zentrale Frage zur Erreichung der Gesamtidee ist das Mitmachen der verschiedenen Liegenschaftsbesitzer. Hier ist sicher auch die Gemeinde gefragt. In welcher Weise engagiert sie sich in diesem Zusammenhang? Wie ist der Kostenschlüssel für das Projekt generell? Übernimmt der Kanton die Umgestaltungskosten bis zum Randstein und der Rest ist Sache der Gemeinde und der Liegenschaftsbesitzer? Wenn die Vorplätze +/- so bleiben wie heute, verkommt das Projekt zum Flickwerk!	A58	Da es sich dabei um eine Kantonsstrasse handelt, werden die Kosten hauptsächlich vom Kanton Bern getragen. Zudem handelt es sich um ein anerkanntes Agglo-Projekt. Folglich wird sich die Eidgenossenschaft ebenfalls an den Kosten beteiligen. Die Höhe dieser Beteiligung wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. An den Kosten für die Umgestaltung der Privatparzellen wird sich der Kanton beteiligen, indem er einen Anteil der Planungskosten finanziert.				X
7.32	Die Idee mit dem geschwungenen Verlauf ist sehr gut. Praktisch wie eine Welle oder Fluss passt zum See, bzw. es findet eine Verbindung mit dem Thunersee statt. Habe ein solches Konzept noch nirgendwo anders gesehen. Es würde Spiez zu etwas besonderem machen.	A59	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.33	Spiez- die Blumenstadt, wie am Info- Abend vorgestellt würde ich sehr begrüßen. Mit der Begrünung + Sitzbänke erhalten die Fussgänger mehr Raum.	A60	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.34	Eine Lösung, bei der die Ladenbesitzer am ehesten zustimmen.	A61	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.35	Super!	A62	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.36	Sieht toll aus für einen Touristenort wie Interlaken oder als Fussgängerzone in einer Stadt. Mehr Leute werden ihre Einkäufe nicht tätigen wenn man Ihnen die Parkiermöglichkeiten einschränkt. Oberland Migros, Landi Spiezwiler, Beo Center Bären wird's freuen.	A63	Die Parkplatzproblematik wurde erkannt und wird in der nächsten Projektphase aufgegriffen und, nach Möglichkeit, optimiert (sh. auch unter Punkt 1.15).			X	
7.37	Anwohner müssen zum Mitgestalten bewegt werden, damit ein ganzheitliches Erscheinungsbild entsteht (z.B. mit Treppen von Bahnhofstrasse zu Oberlandstrasse).	A64	Wird zur Kenntnis genommen				X

Schliern, 05. Februar 2010

Rev. -

Für das Planerteam: Roduner BSB + Partner AG, Ingenieure und Planer



Mike Beyeler
90417 / stk



Stephan Kummer