

Oberingenieurkreis I 1er arrondissement
d'Ingénieur en chef

Tiefbauamt Office des Ponts et
des Kantons Bern chaussées
du canton de Berne

Vorprojekt

Strassen-Nr.	11	Revidiert	
Strassenbezug	Vanel – Saanen - Zweisimmen	Projekt-Nr.	20061
Gemeinde	Saanen	Plan-Nr.	
Projekt vom	11.11.2020	Format	A4

Mitwirkungsbericht

Sanierung Ortsdurchfahrt Schönried



Projektverfassende

weber + brönnimann
ingenieure und planer usic landschaftsarchitekten bsia
morillonstrasse 87 3007 Bern
telefon 031 370 92 11
info@webroe.ch www.webroe.ch

Mitwirkung

Impressum

Projektnummer:	7393		
Projektphase:	Vorprojekt	Stand:	12.02.2021
Berichtsversion:	1		12.02.2021
	1.1 Zwischenstand		25.03.2021
	2		30.04.2021
	2.1 Endfassung		25.05.2021

Berichtsverfasser: Simon Ryser, Bruno Flückiger Lektorat: René Wüthrich, OIK I

Inhaltsverzeichnis

1	Informationen zur Mitwirkung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Ablauf der Mitwirkung	4
1.3	Eingeladene Fachstellen	5
1.4	Zusammenfassendes Ergebnis der Mitwirkungseingaben	5
1.5	Überblick der Eingaben	6
2	Auswertung der schriftlichen Eingaben und Stellungnahmen	9
2.1	Eingaben von Privatpersonen, Unternehmen und Organisationen	9
	1 Motorisierter Verkehr / Verkehr allgemein	9
	2. Parkierung / Anlieferung	15
	3. Langsamverkehr (Fussgänger / Schulweg / Velo)	23
	4. Gestaltung	24
	6. Baustelle	29
	7. Allgemeine Eingaben	30
2.2	Stellungnahmen Amts- und Fachstellen	32

1 Informationen zur Mitwirkung

1.1 Ausgangslage

Die Ortsdurchfahrt Schönried weist heute verschiedene Schwachstellen und Defizite auf. Aufgrund der Erkenntnis, dass die Situation entlang der Dorfstrasse für Fussgänger mit verschiedenen Gefahrenquellen verbunden ist, wurde im Jahr 2011 ein Erheblichkeitsantrag an die Gemeindeversammlung gestellt. Der für die Kantonsstrasse zuständige Oberingenieurkreis I und die Gemeinde Saanen haben gemeinsam eine Planungsstudie für die Ortsdurchfahrt und die angrenzenden Gemeindestrassen in Auftrag gegeben.

Das in enger Zusammenarbeit mit der aus Interessenvertretern verschiedener Institutionen bestehenden Begleitgruppe erarbeitete "Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept" wurde im Jahr 2016 der Öffentlichkeit zur 1. Mitwirkung vorgelegt.

Aufgrund der unterschiedlichen Bewilligungsverfahren von Kantons- und Gemeindestrassen wurde das Projekt für die Weiterbearbeitung auf die jeweiligen Strasseneigentümer aufgeteilt. Zwischenzeitlich haben Kanton und Gemeinde das Konzept je auf Stufe Vorprojekt weiterbearbeitet und legten im November 2020 die aktuellen Projektstände der Öffentlichkeit zur 2. Mitwirkung vor.

Ziel ist es, eine attraktive Ortsdurchfahrt mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Benutzergruppen wie Anwohner, Durchreisende, Touristen, usw. zu schaffen und die Verkehrssicherheit gegenüber heute zu verbessern und somit den unmittelbaren Bedürfnissen der verschiedenen Anspruchsgruppen, die an den Strassenraum gestellt werden, mit angemessenen Mitteln Rechnung zu tragen. Damit kann die Strasse funktionstüchtig gehalten, die Gefahrenstellen beseitigt und den wirtschaftlichen Interessen des lokalen Gewerbes und der Gastrobetriebe Rechnung getragen werden. Die Sanierung soll somit dauerhaft zu einer Verbesserung der Lebensraum- und Aufenthaltsqualität im Dorf führen und die wirtschaftliche und touristische Entwicklung im Dorfzentrum von Schönried unterstützen.

Der Kanton beabsichtigt, das Projekt nach Vorliegen der kantonalen Strassenplan- und Kreditgenehmigung und in Übereinkunft mit den Projektpartnern in den kommenden drei bis fünf Jahren umzusetzen.

1.2 Ablauf der Mitwirkung

Mit dem Abschluss der Vorprojekte und bevor der Kanton und die Gemeinde die Planungen in das Bauprojekt überführen, wurden die beiden Projekte der breiten Öffentlichkeit vorgelegt und zur öffentlichen Mitwirkung aufgerufen. Die Mitwirkungsverfahren wurden zeitgleich, jedoch separat je Strasseneigentümer geführt. In diesem Bericht wird spezifisch auf das Mitwirkungsverfahren des kantonalen Projekts «Sanierung Ortsdurchfahrt Schönried» eingegangen. Für das Gemeindeprojekt, «Sanierung Ortsdurchfahrt Schönried - Weiterführende Verkehrsmassnahmen Gemeindestrassen und Umgestaltung Bahnhofplatz» existiert ein separater Mitwirkungsbericht.

Eine öffentliche Orientierungsveranstaltung vor Ort konnte aufgrund der aktuellen COVID-19 Pandemie nicht durchgeführt werden.

Die Pläne zum Vorprojekt wurden vom 16. November bis 15. Dezember 2020 auf der Bauverwaltung Saanen öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt. Zeitgleich waren die Unterlagen ebenfalls elektronisch auf der Webseite der Einwohnergemeinde Saanen einsehbar. Die Bevölkerung war eingeladen und berechtigt, bis zum Ablauf der Auflage ihre Anregungen und Hinweise, aber auch ihre Kritik dem Auflageort oder dem Oberingenieurkreis I in Thun, schriftlich mitzuteilen.

Das Mitwirkungsverfahren dient einerseits der Information über die Ziele und das Ergebnis der bisherigen Planung, andererseits gibt es der Bevölkerung die Möglichkeit, die Behörden auf Punkte aufmerksam zu machen, die bei der weiteren Planung geprüft und wo möglich und sinnvoll berücksichtigt werden sollten.

Das Mitwirkungsossier als Grundlage zur Stellungnahme beinhaltet folgende Unterlagen:

- Übersichtsplan, Mst. 1:5000
- Situation Ost und West, Mst. 1:200
- Längenprofil, Mst. 1:500
- Querprofile, Mst. 1:50
- Landerwerbsplan, Mst. 1:500
- Technischer Bericht
- Ist-Zustand Situation, Mst. 1:500
- Signalisation und Markierung, Mst. 1:500
- Normalprofile/Ansicht, Mst. 1:50
- Gestaltungsplan, Mst. 1:500
- Werkleitungsplan Ost und West, Mst 1:200

Die planende Behörde nimmt in diesem Bericht zu den wesentlichsten Fragen und Anregungen zusammenfassend Stellung. Sie trägt, soweit dies möglich und sinnvoll ist, den Beiträgen bei der Erarbeitung der weiteren Planung Rechnung.

Grosser Dank geht an alle, die sich die Zeit genommen haben, ihre Wünsche, Anregungen, Zustimmungen oder Einwände mitzuteilen.

1.3 Eingeladene Fachstellen

Im Rahmen der Mitwirkung wurden auch folgende 11 Ämter und Fachstellen konsultiert und um eine Stellungnahme gebeten:

- Tiefbauamt des Kantons Bern
- Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Kreis Bern – Mittelland
- Jagdinspektorat
- Fischereiinspektorat
- Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern
- Amt für Kultur/Denkmalpflege
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination des Kantons Bern
- PostAuto AG
- Kantonspolizei Bern, Fachbereich Verkehr / Verkehrsberatung
- Strasseninspektorat Oberland West
- Obergerienieurkreis I, Wasserbau und Naturgefahren

Alle aufgelisteten Ämter und Fachstellen haben eine Stellungnahme abgegeben, vgl. Kapitel 2.2

1.4 Zusammenfassendes Ergebnis der Mitwirkungseingaben

Die beschriebenen Probleme und der Handlungsbedarf werden von den Mitwirkenden mehrheitlich anerkannt und die Bestrebungen um eine Verbesserung der Situation begrüsst.

Zustimmung erhalten mehrheitlich die baulichen Massnahmen zur Temporeduktion, die Einrichtung sicherer Querungshilfen, die verbesserte Behindertengerechtigkeit und die Neugestaltung von Baumpflanzungen.

Viele Eingebenden kritisieren das Konzept der Geschwindigkeit: es sei widersprüchlich und nicht nachvollziehbar, die Strasse enger und für Tempo 30 zu projektieren, jedoch im Betrieb Tempo 50 zu signalisieren; es wird befürchtet, dass sich ohne Signalisation Tempo 30 die gefahrene Geschwindigkeit nicht in den Bereich von Tempo 30 senken liesse und aufgrund der verminderten Sichtweiten und der aufgehobenen Fussgängerstreifen die Sicherheit eher sinke, als dass sich diese erhöhen würde.

Die Vorschläge, wie die Strasse inskünftig zu betreiben sei, gehen in gegenteilige Richtungen: es wird sowohl konsequent Tempo 30 mit verbindlicher Signalisation gefordert als auch Tempo 50 mit breiteren Fahrbahnflächen zu Lasten von Trottoirs propagiert. Mehrere Eingebenden fordern derweil, wenn dereinst Tempo 30 nicht signalisiert werde, seien die drei bestehenden Fussgängerstreifen zu belassen und mit einem zusätzlichen Fussgängerstreifen im Bereich Saanen Bank/Molkerei zu ergänzen. Die Querungen ohne Fussgängerstreifen werden daher tendenziell als unsicher empfunden.

Auffällig scheint in diesem Zusammenhang, dass im Gegensatz zur ersten Mitwirkung, die positive Wirkung von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit kaum noch in Frage gestellt wird. Viele Eingebenden sprechen sich demgegenüber sogar dafür aus, noch konsequentere und auch über den Projektperimeter hinausgehende Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs umzusetzen. Einige beurteilen die Gewichtung der Parkierung zu Lasten der schwachen Verkehrsteilnehmer im vorliegenden Projekt kritisch. So teilen beispielweise viele die Haltung der Begleitgruppe nicht, dass ein bestehendes Trottoir vis-à-vis des Hotel Restaurant Kernen zugunsten von Parkplätzen der anliegenden Geschäfte und Gastronomie aufgehoben werden solle und dadurch insbesondere auch Schüler Umwege und zusätzliche Gefahren in Kauf nehmen müssten.

Erwartungsgemäss werden die Aufhebung von nicht rechtskonformen privaten Parkplätzen zugunsten öffentlich bewirtschafteter Längsparkplätze sowie der Landerwerb für sichere Fussgängerverbindungen von den jeweiligen Grundeigentümern kritisch beurteilt und teilweise abgelehnt. Viele Eigentümer signalisieren dem Kanton jedoch Gesprächsbereitschaft in dieser Sache.

1.5 Überblick der Eingaben

Neben den Stellungnahmen der Amts- und Fachstellen sind insgesamt 45 schriftliche Eingaben von Privatpersonen (31), Unternehmen (9) und Organisationen/Vereinen (5) eingegangen.

Nr.	Herkunft:	Eingegangene Eingabe von:	
1	U	Lutz Ambros, Baud Philippe	Hotel Ermitage
2	U	Brand Max, Gruber Thomas	Rütti Bau AG
3	P	Gruber Thomas + Sabine	
4	U	Hauswirth Martin	BuureMetzg AG
5	U	Siegrist Reto	Molkerei Schönried (Geschäftsführer)
6	P	Bütschi Bernhard	
7	U	Schopfer Hansruedi	Molkerei Schönried (Präsident)
8	U	Kübli Erhard	Molkerei Schönried (Milchlieferant)
10	P	Frautschi-Perreten Cornelia	

12	P	Frautschi Ernst B.	
13	V	Albrecht Suzanne	VCS Verkehrs-Club der Schweiz
17	P	Reichenbach Matthias	
18	U	Gfeller-Walker Walter	Schneeberger Sport + Mode AG (Hauseigentümer)
19	P	Lüthy Bernhard	
21	P	Bach Marcel	
22	P	Riedi Laura + Flurin	
24	P	Haldi Toni	
26	V	Dorforganisation Schönried, Gstaad Saanenland Tourismus	Zeitungsartikel im Anzeiger von Saanen
27	P	Jörg Urs	Stockwerkeigentümerschaft Lig. 3758
28	P	Schwander-Neuhaus Verena + Ulrich	
31	P	Narayanan-Schwander Linda + Sathya	
32	P	Waltenspühl Louis, eG Familie Gros	Stockwerkeigentümerschaft 6349-1/6349-3
33	P	Rudin-Stettler Christian + Monika	
34	P	Bürki Johannes + Renata	
35	P	Hefti Martin	
36	V	Riedi Flurin	Gstaad Saanenland Tourismus (Tourismusdirektor)
38	P	Schär Hans	
39	P	Barrois Virginie	
40	V	Stähli Martin	Schule S-G-S (Schulleiter)
41	U	Eichenberger-Wehren Caroline, Wehren Andrea	Chnusper Becke AG
43	P	Eggermann Karina	
44	U	Wehren Paul	Wehren Treuhand AG
45	P	Marc von Felten, Griessen Elian	Chalet Carlina, Chalet Nancy (Verwaltung)
47	P	Frautschi-Züger Cornelia + Thomas	
49	P	Zbären Katharina	
50	P	Frautschi Gyger Madeleine Ch., Gyger Maria	
53	P	Frautschi Kathrin	
54	P	Familie Horn	
55	P	Haldi Clewi, Haldi Cristan, Haldi Fabri	
56	P	Schwenter Olivia	

59	V	Schwenter Rolf	Dorforganisation Schönried (Präsident)
60	P	Schwenter Mary	
63	P	Schwenter Belinda	
64	P	Schwenter Rolf	
67	P	Schwägli Katharina	

Herkunft: Privat (P) / Unternehmen (U) / Verein/Organisation (V)

Bei nicht aufgeführten Nummern handelt es sich um Mitwirkungseingaben zum Gemeindeprojekt «Sanierung Ortsdurchfahrt Schönried - Weiterführende Verkehrsmassnahmen Gemeindestrassen und Umgestaltung Bahnhofplatz».

Die Zusammenstellung der Eingaben ist zusammen mit den Antworten der Planungsbehörde auf den folgenden Seiten in Tabellenform aufgeführt.

2 Auswertung der schriftlichen Eingaben und Stellungnahmen

2.1 Eingaben von Privatpersonen, Unternehmen und Organisationen

Die Eingaben, mit besonderem Fokus auf den kritischen Punkten, sind in der folgenden Tabelle aufgeführt und thematisch dem jeweiligen Unterkapitel zugeordnet. Die Antworten der Planungsbehörde sowie deren Entscheid für die weitere Projektbearbeitung sind jeweils rechts davon aufgeführt.

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich

1 Motorisierter Verkehr / Verkehr allgemein

1.1	Die Verminderung des Lärmpegels der Strasse wird begrüsst. (01 / 39)	Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
1.2	Anstatt einem strikten Temporegime sollte, wie auf der Autobahn üblich, dynamische Geschwindigkeitsregelungen eingeführt werden. (03 / 04)	Dynamische Geschwindigkeitsanzeigen mit Wechselsignalen sind theoretisch möglich. Sie sind jedoch in der vorliegenden Situation aufgrund des vielseitigen Betriebs und der Gestaltung nicht notwendig und daher nicht vorgesehen. Bei dichtem Verkehr werden sich die gefahrenen Geschwindigkeiten trotz signalisiertem Tempo 50 stark reduzieren, eine angepasste Fahrweise ist deshalb per se notwendig. Mit einer Wirkungskontrolle nach der Realisierung werden die Massnahmen auf Ihre Wirksamkeit hin und die Verkehrssicherheit überprüft. Sollten sich dabei sicherheitsrelevante Defizite aufzeigen, ist der Kanton als Strasseneigentümer jedoch zur Umsetzung von verbessernden Massnahmen verpflichtet.		X	

Index	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
Nr.			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
		Um das Nachrüsten von Wechselsignalen als Option offen zu halten, werden im Projekt vorerst die erforderlichen Leerrohre für die elektrischen Anschlüsse der Signalisation aufgenommen.			
1.3	Die Gestaltungs- und Sicherheitsaspekte auf Tempo 30 auszulegen, jedoch weiterhin Tempo 50 signalisieren, stellt einen Widerspruch dar und verringert die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer. (03 / 10 / 12 / 13 / 17 / 28 / 31 / 33 / 41 / 44 / 47 / 49 / 50 / 53 / 67)	<p>Auf Grund der zukünftigen Ausgestaltung des Strassenraums, welche bewusst auf das Geschwindigkeitsverhalten einwirkt, kann davon ausgegangen werden, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten nach dem Umbau im Bereich von 30km/h liegen werden. Dementsprechend können auch die Projektierungsgeschwindigkeit und die Sichtweiten auf 30km/h ausgelegt werden.</p> <p>Während der Planungsstudie wurde eine Motion gegen Tempo 30 auf Kantonsstrassen eingereicht, welche jedoch vom Regierungsrat des Kantons Bern im Februar 2018 abgelehnt wurde. Im Weiteren wurde bei der Einwohnergemeinde Saanen eine Petition mit über 2'000 Unterschriften gegen Tempo-30-Zonen in Schönried eingereicht. Die zu signalisierende Geschwindigkeit wurde deshalb in der weiteren Projektbearbeitung innerhalb der Begleitgruppe besprochen und gemeinsam mit der Gemeinde definiert.</p> <p>Mit einer Wirkungskontrolle nach der Realisierung werden die Massnahmen auf Ihre Wirksamkeit und die Verkehrssicherheit hin überprüft. Sollten sich dabei sicherheitsrelevante Defizite zeigen, ist der Kanton als Strasseneigentümer jedoch zur Umsetzung von verbessernden Massnahmen verpflichtet. Die vorgesehenen Umgestaltungsmassnahmen erlauben es, bei Bedarf eine Tempo 30 Signalisation nachträglich als eine mögliche Massnahme ohne weitere bauliche Massnahmen zu installieren.</p>	X		

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
1.4	Bei der Dorfeinfahrt von Saanenmöser herkommend soll ein wirksames Element eingebaut werden, damit der Verkehr abgebremst wird. (06 / 34)	Eine bauliche Optimierung der Pfortneranlage, beinhaltend Anpassungen der Mittelinsel sowie der bergseitigen Fahrbahninsel wird geprüft. Zusätzlich werden die Zufahrten der Kantonsstrasse in den Kernbereich mit Vertikalversätzen versehen, damit die Geschwindigkeit wirksam abgesenkt wird. Dieses Konzept wurde unter anderem bereits bei der Ortsdurchfahrt Wilderswil erfolgreich angewendet.		X	
1.5	An verschiedenen Stellen sollen zusätzliche Fussgängerstreifen zur sicheren Querung der Dorfstrasse beitragen. (06 / 43)	Massgebend für eine sichere Querung der Strasse ist nicht a priori das Vorhandensein eines Fussgängerstreifens (Signalisation / Markierung / Vortrittsrecht), sondern die bauliche Ausgestaltung einer Querungsstelle (Warteräume, vorhandene Sichtweiten, Beleuchtung, usw.) und die vorhandene Fussgängerfrequenz. Der Fussgängerstreifen im Bereich Schulhaus (Schulweg) wird deshalb an optimiertem Standort beibehalten. Falls die Wirkungskontrolle einen Bedarf aufzeigt, können weitere Fussgängerstreifen unter Berücksichtigung der geltenden Normen bei den Querungshilfen geprüft und nachmarkiert werden. Wenig begangene Fussgängerstreifen führen zu negativen Routinen, weil Fahrzeugführer auf Fussgängerstreifen aus Gewohnheit nicht mit Fussgängern rechnen. Aus diesem Grund werden Fussgängerstreifen nur noch markiert, wenn auch tatsächlich eine Erhöhung der Sicherheit erreicht wird. Dies ist nur der Fall, wenn nebst den baulichen Voraussetzungen die Fussgängerfrequenz genügend hoch und gleichmässig über den Tag verteilt ist. Zudem beanspruchen Fussgänger den Streifen bei niedrigem Verkehrsaufkommen zwischen den Spitzenstunden seltener bzw. überqueren neben diesem die Strasse, auch wenn nur geringe Umwege notwendig sind (> 10 m).			X

Index	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
Nr.			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
		<p>Fehlen die Voraussetzungen für das Anbringen eines Fussgängerstreifens, ist der Sicherheit der Fussgänger mehr gedient, wenn sie in Kenntnis ihres fehlenden Vortrittsrechts die Fahrbahn mit der notwendigen Vorsicht überqueren. Bei Querungsstellen ohne Fussgängerstreifen und ohne Vortrittsrecht der Fussgänger werden Schulkinder von der Verkehrspolizei vor der Inbetriebnahme instruiert. Auch beim Queren ohne Fussgängerstreifen gilt nach wie vor „warte, luege, lose, loufe“.</p> <p>Es werden an neuralgischen Stellen im Bereich der gut frequentierten Wunschlinien mit Pollern sogenannte Querungshilfen mit gesicherten Warteräumen und genügender Sichtweite eingerichtet. Mit "Füsschen-Markierungen" am Boden wird verdeutlicht, an welcher Stelle Kinder die besten Querungsverhältnisse vorfinden. Dass dieses Konzept - sei es als FussgängerIn oder als AutomobilistIn - funktioniert, ist beispielsweise auch in Interlaken an verschiedenen Orten und auf der Bahnhofstrasse in Unterseen zu beobachten.</p>			
1.6	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum Tempo 30 eingeführt werden soll. Tempo 50 soll bestehend bleiben. (06)</p>	<p>Es sei darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Projekt dereinst nur die baulichen Massnahmen bewilligt werden. Die Signalisation wird in einem separaten, nachfolgenden Verfahren verfügt und publiziert. Tempo 30 wird jedoch dereinst nur signalisiert werden, wenn dies aufgrund der Wirkungskontrolle, welche ein Jahr nach der Realisierung durchgeführt wird, nötig erscheint und keine besseren Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Herabsetzung der Geschwindigkeit führen können.</p> <p>Mit der Projektierungsgeschwindigkeit von 30km/h im Ortskern von Schönried können die Fahrbahnbreiten auf 6.20m und die Sichtweiten auf die Strasse reduziert werden, dies zugunsten von komfortablen Parkplätzen und Trottoirflächen.</p>	X		

Index	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
Nr.			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
		<p>Mit baulichen Massnahmen wird der Durchfahrtswiderstand erhöht und eine angepasste Fahrweise und Geschwindigkeit erreicht, die wesentlich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Bei projektierten und gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich von Tempo 50 würde das Projekt nach wie vor Sicherheitsmängel und einen Handlungsbedarf aufweisen und weitergehende bauliche und kostenintensivere Massnahmen im Projekt erforderlich machen.</p> <p>In Kombination mit Tempo 30 sind die baulichen Eingriffe zudem geringer, da aufgrund der tieferen Geschwindigkeit weniger hohe Anforderungen an die Sicherheit und die Sichtweiten gestellt werden (Anmerkung: die Verbesserung der Sichtverhältnisse lässt sich bei Tempo 50 nur durch bauliche Massnahmen erreichen (Rückbau von Bauwerken, Einfriedungen, Rückschneiden von Hecken, usw.), was unter Umständen einen erheblichen Eingriff in privates Eigentum / Landerwerb bedeutet und deshalb nicht einfach und nur mit wenig Verständnis bei den Betroffenen umsetzbar ist).</p>			
1.7	<p>Sanierung und Umgestaltung der Dorfstrasse auf ein Minimum beschränken (siehe 7.1) Die Gefahren auf der übrigen Strecke sind mittels Signalisation zu minimieren. Bei der Molkerei ist eine Beschilderung «Werksverkehr» anzubringen. (05 / 07 / 08)</p>	<p>Das Strassengesetz verpflichtet den Kanton, die Strassen sicher zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben. Sicherheitsdefizite können grundsätzlich nicht mit Gefahrensignalen als alleinstehende Massnahme, sondern nur im Zusammenspiel mit der Beseitigung der Gefahrenstellen nachhaltig behoben werden. Insbesondere Kinder verstehen die Gefahrensignale nicht.</p> <p>Das blosses Aufstellen von zahlreichen Signalen führt dazu, dass deren Wirksamkeit generell herabgesetzt wird und bewirkt, dass die Beachtung generell verloren geht, insbesondere aber auch bei besonderen Gefahrensituationen, in denen auch mit baulichen Massnahmen die Situation zu wenig erkennbar ist.</p>			X

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
1.8	Sofortige temporäre Massnahmen zur Temporeduktion, mittels Geschwindigkeitsanzeige (Smiley), beim Dorfeingang Ost (Seite Saanenmöser), bis zur Fertigstellung der geplanten Sanierungsarbeiten der Ortsdurchfahrt Schönried. (10 / 12 / 13 / 17 / 27 / 28 / 31 / 33 / 36 / 47 / 50 / 53 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64 / 67)	Die Gemeinde ist im Besitz von mobilen Geschwindigkeitsanzeigen und setzt diese nach Rücksprache mit der Verkehrstechnik des Kantons Bern zur Sensibilisierung bereits sporadisch auf der Ortsdurchfahrt Schönried ein.	X		
1.9	Zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer auf die Geschwindigkeit wird die Installation einer permanenten Geschwindigkeitsanzeige (Smiley) beim Dorfeingang Ost (Seite Saanenmöser) gefordert. Dafür Verzicht auf die Bodenwellen (siehe 4.10). (36 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64)	Die mobilen Anzeigen sind wirkungsvoller als permanente Anzeigen. Diese kommen nur im Ausnahmefall und als eine mögliche Massnahme an schwierigen Standorten mit sehr hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen in Frage (vergleiche auch Antwort zu Eingabe 1.8). Betreffend Bodenwellen vergleiche auch Antwort zu Eingabe Nr. 1.4			X
1.10	Mit der Umsetzung der baulichen Massnahmen soll zwingend eine rechtsverbindliche Tempo 30 Signalisation eingeführt werden. (10 / 12 / 13 / 17 / 26 / 28 / 31 / 33 / 34 / 36 / 44 / 47 / 49 / 50 / 53 / 55 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64 / 67)	Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 1.3		X	
1.11	Falls Tempo 30 nicht signalisiert wird, müssen die 3 bestehenden Fussgängerstreifen belassen und mit einem zusätzlichen Fussgängerstreifen im Bereich Saanen Bank/Molkerei ergänzt werden. (13 / 17 / 26 / 32 / 38 / 39 / 40 / 45 / 55)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 1.5			X
1.12	Die baulichen Massnahmen (Fahrbahnverengung) zur Temporeduktion werden begrüsst. (10 / 12 / 13 / 22 / 28 / 31 / 33 / 36 / 47 / 50 / 53 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64 / 67)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
1.13	Mit drei Fussgängerstreifen (zwei zusätzlich zum Projektvorschlag) ist Tempo 50 bei wenig Verkehr plausibel. Bei viel Verkehr und im Winter wird das Tempo automatisch bei höchstens 30 liegen. (35)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 1.5			X
1.14	Es wird Tempo 40 vorgeschlagen. (44)	Die Signalisation Tempo 40 entspricht für diese Situation nicht den kantonalen Standards.			X

2. Parkierung / Anlieferung

2.1	Die drei geplanten öffentlichen Längsparkplätze vor dem Hotel Ermitage werden Lärm und Abgas verursachen und werden als nicht opportun empfunden. (01)	Nebst den beiden Hauptzielen, eine attraktive Ortsdurchfahrt zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu verbessern, sollen insbesondere auch den wirtschaftlichen Interessen des lokalen Gewerbes und der Gastrobetriebe Rechnung getragen werden. Damit einhergehend sollen nach Ansicht der Begleitgruppe möglichst viele Parkplätze erhalten werden. Die bestehenden Senkrechtparkplätze des Hotels verstossen gegen die geltenden Vorschriften und Normen; die drei erwähnten Parkplätze wurden als in Gehdistanz erreichbares Ersatzangebot vorgesehen. Vergleiche auch Antwort zu Eingabe Nr. 2.13		X	
2.2	Das bergseitige Trottoir zwischen Frautschi Sport und der Saanen Bank darf nicht zu Gunsten öffentlicher Parkplätze aufgehoben werden. (02 / 03 / 35 / 36 / 38 / 40 / 43 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64)	Bereits in der ersten Mitwirkung wurde kritisch vermerkt, dass das nordseitige Trottoir als Schulwegverbindung diene und Schüler von Osten herkommend neu 1x mehr die Strasse queren müssten, da es inskünftig keine Trottoirverbindung an genanntem Ort mehr gebe. Dies widerspreche auch der Analyse, wonach fehlende Trottoirs wie etwa bei der Buure Metzg ergänzt werden sollten.		X	

Index	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
Nr.			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
		<p>Die Frage wo und in welcher Art Gehwegflächen angeboten und realisiert werden sollen, richtet sich innerorts nach dem Bedarf an Längsverbindungen für Fussgänger, der Bebauungssituation, den zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen, anderen Nutzungen und der Verhältnismässigkeit.</p> <p>Gegenüber dem Hotel Kernen ist grundsätzlich keine direkt angrenzende Bebauung mit Zugängen zur Strasse vorhanden. Weiter besteht auf der Strassenseite Hotel Kernen - auf derjenigen Strassenseite, welche Erdgeschossnutzungen aufweist - eine sichere und adäquate Trottoirlängsverbindung.</p> <p>Aufgrund der vorgenannten ersten Mitwirkungsingabe hat in der Begleitgruppe erneut eine Abwägung stattgefunden: Nach Ansicht der Begleitgruppe sind Parkplätze entlang der bestehenden Mauer für die Geschäfte und Gastronomie unerlässlich. Der Schulweg könne über die bestehende Treppe in die Alte Hubelstrasse oder weiter via Hubelgrabe in die Hubelstrasse erfolgen. Nach der Entschärfung der kritischen Situation für Fussgänger auf dem Molkereivorplatz, welche für die Begleitgruppe vordringlicher ist, wird diese Wegführung für Schüler und Fussgänger als zumutbare und sichere Alternative zum südseitigen Trottoir erachtet.</p>			
2.3	Die Gewichtung der Parkierung zu Lasten der schwachen Verkehrsteilnehmer ist im vorliegenden Projekt kritisch hoch / zu hoch. (02 / 03)	Vergleiche Antworten zu den Eingaben Nr. 2.1, 2.2 und 2.13		X	
2.4	Auf die öffentlichen Längsparkplätze ist im Bereich zwischen der Saanen Bank und Haldi Design zu verzichten und das Trottoir entlang des Strassenrandes zu führen. Die bestehenden privaten Parkfelder bleiben privat. (02 / 03)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Für einen sicheren Betrieb müssen in erster Linie die heute senkrecht angeordneten Parkplätze entfernt werden. Die genaue Lage der Neuordnung längs zur Strasse ist von den örtlichen Verhältnissen sowie von der Art der Nutzung der betreffenden		X	

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
		<p>Parkplätze abhängig und wird im weiteren Verlauf der Planung geklärt werden.</p> <p>Grundsätzlich sollen Parkplätze, die häufig frequentiert oder von Kunden benutzt werden längs der Strasse angeordnet werden, damit der Gehweg nicht überfahren und damit keine Gefährdung der Zufussgehenden entsteht. Da diese Parkplätze vor dem Trottoir und dementsprechend auf öffentlichem Grund liegen, sind sie nicht privat und zu bewirtschaften. Umgekehrt bedeutet dies, dass Parkplätze unter anderem nur dann hinter dem Gehweg angeordnet werden können, wenn sie ausschliesslich durch die Eigentümer mit eigenem Fahrzeug und nicht als Kunden- oder Besucherparkplätze benutzt werden.</p>			
2.5	Es darf kein einziger Parkplatz aufgehoben werden / Der Verlust von vorhandenen Parkplätzen ist zu vermeiden. (04 / 21)	Vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 2.13			X
2.6	Die Parkplätze bei/vor den lokalen Geschäften und Gastronomiebetrieben sollen erhalten bleiben, um Gehdistanzen zu minimieren. (06 / 18)	Vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 2.13			X
2.7	Auf die beiden Längsparkplätze direkt vor dem Hotel Kernen ist zu verzichten, um einen ausreichenden Gehweg von min. 2.00m Breite zur Verfügung zu stellen. (10 / 12 / 13 / 28 / 31 / 33 / 47 / 50 / 53 / 67)	<p>Die Lichtschächte vor dem Hotel Kernen werden auf das Trottoirniveau versetzt, mit neuer Abdeckung versehen und dadurch stufenlos begehrbar ausgeführt. Dadurch entsteht lokal eine minimale, jedoch zumutbare Breite des Gehwegs von 1.60m.</p> <p>Die Eingabe wird geprüft, da auch die beiden Parkplätze auf Höhe der Terrasse des Hotel Kernen eine Verengung des Trottoirs verursachen.</p> <p>Vergleiche auch Antwort zu Eingabe Nr. 2.2</p>		X	

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
2.8	Das bergseitige Trottoir zwischen Frautschli Sport und der Saanen Bank soll trotz den neuen öffentlichen Parkplätzen, mittels Verschiebung der Stützmauer oder Bau von Rampen, bestehend bleiben. (17 / 36 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64)	Die vorgeschlagenen baulichen Massnahmen wären nur mit erheblichem Aufwand realisierbar. Die Verhältnismässigkeit als Projektvoraussetzung ist nicht gegeben, da für die Zufussgehenden zumutbare Alternativrouten bestehen. Die Finanzierung müsste daher durch Dritte erfolgen. Vergleiche auch Antwort zu Eingabe Nr. 2.2			X
2.9	Auf die baulichen Massnahmen vor der Molkerei muss aus verschiedenen Gründen verzichtet werden. Um zu der Molkerei zu gelangen, müssen Lieferanten immer über die benachbarten Parzellen fahren. Dies kann zu grossen Streitigkeiten führen. (08)	Die heute praktizierte Anlieferung bei der Molkerei mit Rückwärtsmanövern auf die Kantonsstrasse und teilweiser Parkierung auf dem Gehweg und auf der Strasse stellt ein erhebliches Sicherheitsdefizit dar. Die Situation kann in dieser Form nicht belassen werden. Die Manöver und die Parkierung müssen inskünftig abseits der Kantonsstrasse durchgeführt werden. Die in den Plänen aufgezeigte Situation ist als möglicher Lösungsvorschlag anzusehen, welcher die rechtlichen Anforderungen einhält, die Sicherheit der Zufussgehenden gemäss den Normen und Standards des Kantons als Strasseneigentümer erfüllt. Er wurde unter Konsultation der Geschäftsführung der Molkerei weiter optimiert. Der Kanton ist mit der Molkerei in Kontakt und sucht gemeinsam nach einer einvernehmlichen Lösung. Die Benutzung der benachbarten Grundstücke für eine sichere und betrieblich gute Zu- und Wegfahrt sollte mit einer Dienstbarkeit geregelt werden. Diesbezüglich wird das Gespräch mit den Nachbarn gesucht.			X
2.10	Bezüglich der problematischen Situation während der Milchannahme im Bereich der Molkerei wird ein Vorschlag mit drei beinhaltenden Massnahmen M1-M3 gemacht (siehe Eingaben 2.11/2.12):	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und an die Molkerei weitergeleitet. Aufgrund unseres Wissensstands ist dies gemäss der Aussage der Molkerei nicht möglich.			X

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
	M1 - Milchannahme über die Alte Hubelstrasse organisieren. Weiterfahrt anschliessend über die Hubelstrasse zurück auf die Dorfstrasse. (36 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64)				
2.11	M2 - Fahrverbot auf alter Hubelstrasse (Zubringer gestattet). (36 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64)	Am Verkehrsregime an der alten Hubelstrasse ändert sich nichts. Eine Einbahnstrasse in Fahrtrichtung bergwärts (verbotene Einfahrt für talwärts fahrende Fahrzeuge ab dem Knoten Hubelstrasse / alte Hubelstrasse) ist im Projekt vorgesehen. Aufgrund der Mitwirkung wurde die Zulassung von Radfahrenden im Einbahnverkehr noch einmal geprüft; die minimale Breite für Begegnungsfälle ist nicht gegeben, dementsprechend werden Radfahrende im Gegenverkehr nicht gestattet.			X
2.12	M3 – Einbahnstrasse in alter Hubelstrasse ab Höhe altes Schulhaus (Hubelstrasse 9). (36 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64)	Vergleiche Antwort zu Eingabe 2.11			X
2.13	Entlang der Dorfstrasse sollten im ganzen Dorf möglichst viele Parkierungsmöglichkeiten für Kunden der lokalen Geschäfte und Restaurants erhalten/geschaffen werden. (17)	Die heutige Parkplatzanordnung entlang der Dorfstrasse verstösst in verschiedenen Bereichen gegen die geltenden Vorschriften und Normen (rückwärts Ausparkieren, Sichtbehinderungen, Parkieren im Strassenraum oder auf Gehwegfläche, etc.). Sinnvollerweise werden solche sicherheitsrelevanten Mängel wie in Schönried die Parkplatzsituation im Rahmen der anstehenden Gesamtsanierung behoben. Sämtliche Senkrechtparkplätze werden somit aufgehoben und durch eine Längsparkierung ersetzt. Die Grössenordnung der Parkplatzanzahl kann dabei im Ortskern beibehalten werden. Vergleich auch Antwort zu Eingabe Nr. 2.4	X		
2.14	Es wird beantragt, dass die zuständige Behörde mit dem Betriebsleiter und dem Vorstand der Molkerei nach einer verträglichen Lösung sucht.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und an die Molkerei weitergeleitet.	X	X	

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
	Vorschlag: die Parkplätze vor der Saanen Bank werden während der Zeit der Milchannahme vorübergehend zum Warteraum für aufkolonisierte Milchlieferanten. (17)	Der Kanton ist mit der Molkerei in Kontakt und sucht gemeinsam nach einer einvernehmlichen Lösung. Vergleiche auch Antwort zu Eingabe zu Nr. 2.9			
2.15	Die Neuordnung der bestehenden Parkplätze in Längsparkplätze wird begrüsst. (10 / 12 / 13 / 22 / 28 / 31 / 33 / 36 / 47 / 50 / 53 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64 / 67)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
2.16	Die Neugestaltung im Bereich Dorfstrasse 53 soll nicht ausgeführt werden, der Ist-Zustand ist aufgrund folgender Punkte zu belassen: Mit der Aufhebung der beiden seitlichen Parkplätzen kann kein ungehinderter Warenumschlag für das Gewerbelokal mehr stattfinden. Die Lage des bestehenden Heizölkraums macht eine Umgestaltung des Vorplatzes unmöglich. Das Ladenlokal muss einen ebenerdigen, behindertengerechten Zugang gewährleisten. Parkierte Autos beeinträchtigen die Sicht auf die Schaufenster des Gewerbelokals. (27)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und geprüft. Die beiden erwähnten bestehenden Parkplätze sind bei der Gemeinde nicht vermerkt.		X	
2.17	Die Verbreiterung des Trottoirs, zur Errichtung von drei neuen öffentlichen Parkplätzen im Bereich des Chalets Carlina (Grubenstrasse 159) ist inakzeptabel und macht keinen Sinn, da es kein Gewerbe in unmittelbarer Nähe gibt. Zudem werden hochstämmige Bäume gefällt, welche	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und geprüft. Der Kanton ist als Eigentümer der Strasse in erster Linie daran interessiert, das Trottoir in ausreichender Breite auszubauen. Weiter wurde gemäss den mit der Begleitgruppe erarbeiteten Projektzielen angestrebt, möglichst viele konforme, öffentlich bewirtschaftete Parkplätze im Projektperimeter zu erstellen.		X	

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
	eine essenzielle Lärm- und Sichtschutzfunktion gegenüber der Parzelle haben. (32 / 45)				
2.18	Alle Parkplätze entlang der Kantonsstrasse sind auf 30 Minuten Parkdauer zu beschränken (Einkaufen) Wer ins Restaurant will, kann die nah gelegenen Parkplätze (Kernen Bahnhof, Alpin Nova und Bistro Dach «altes Feuerwehmagazin», Ermitage Parkhaus oder Schulhaus) nutzen. (35)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
2.19	Könnten die Milchlieferanten nicht längs, parallel dem Trottoir entlang parkieren? Trottoir für Fussgänger wie Schüler würde frei bleiben. (38)	Der erwähnte Lösungsvorschlag ist in Prüfung mit der Molkerei. Vergleiche auch Antwort zu Eingabe zu Nr. 2.9		X	
2.20	Während der Milchannahme bei der Molkerei könnte eine Warnlampe die Verkehrsteilnehmer warnen und diese würden automatisch langsamer fahren. (38)	Vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 1.7			X
2.21	Selbstverständlich kommt eine externe Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund nicht in Frage. (41)	Vergleiche Antworten zu Eingaben Nr. 2.4 und 2.13	X		
2.22	Die bisherige Parkierungssituation vor dem Chnusper Beck ist nicht gefährlich. Für eine Änderung der bewährten Situation besteht kein Anlass. (41)	Die Analyse in der Vorstudie hat klar ergeben, dass aufgrund der Senkrechtparkierung Gefährdungsbilder bestehen. Beobachtungen vor Ort und auch ein polizeilich registrierter Unfall bestätigen den Handlungsbedarf.			X

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
2.23	Längs- oder evtl. Schrägparkieren bei der Molkerei und der Buure Metzg, sowie weiterhin Parkplätze längs der Bahnhofstrasse Ost werden vorgeschlagen. (44)	Längsparkierungen sind dort wo möglich geplant. Schrägparkierungen sind aufgrund der ungenügenden Sicht beim Rückwärtsausfahren auf die Kantonsstrasse nicht geeignet.	X		
2.24	Schrägparkieren (ohne Bäume) westlich des Hotels Kernen wird vorgeschlagen. (44)	Vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 2.23			X
2.25	Längsparkplätze werden vermehrt zu Verkehrsbehinderungen führen, da ein(e) durchschnittlich begabte(r) Autofahrer(in) länger braucht, um zu parkieren. Zudem wird es vermehrt zu 180°-Wenden auf der Strasse kommen, wenn Verkehrsteilnehmer in dieselbe Richtung zurückwollen, aus der sie gekommen sind. (54)	Bewirtschaftete Parkplätze werden parallel zur und direkt an der Fahrbahn in Zweierpaketen - mit entsprechendem Manövrierraum zwischen den Parkplätzen - und mit der höchsten Komfortstufe in angemessener Breite von 2.00m angeordnet. Dies erlaubt ein zügiges, sicheres und komfortables Manövrieren ohne Behinderung des Verkehrs und ohne gefährliche, zwingendermassen durchzuführende Rückwärtsmanöver auf die Strasse. Die Neuordnung führt zudem nicht zu mehr Wendemanövern; im Gegenteil wird die Anzahl der gefährlichen Fahrmanöver, bei denen unzureichende Sicht für die Fahrzeugführer besteht, reduziert; die Ausfahrt aus dem Parkplatz ermöglicht den Fahrzeugführenden ein Wendemanöver an geeigneter Stelle, an der andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden.	X		
2.26	Die Reduktion der Parkplätze im östlichen Dorfbereich (Molkerei/Metzgerei), sollte aufgrund der grossen Nachfrage in diesem Bereich vermieden werden. (55)	Vergleiche Antworten zu Eingabe Nr. 2.13.	X		

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
2.27	Anwohner der Dorfstrasse, ohne Garage oder Einstellhalle sollten die Möglichkeit erhalten, einen Parkplatz in der Nähe der Wohnung dauerhaft zu mieten. (55)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die neu angelegten Längsparkplätze entlang der Dorfstrasse stehen nicht für die private Nutzung, sondern als öffentlich für Kundenparkplätze zur Verfügung. Es bestehen im Dorf verschiedene Parkiermöglichkeiten für Anwohner und Beschäftigte.			X

3. Langsamverkehr (Fussgänger / Schulweg / Velo)

3.1	Die Erhöhung der Sicherheit der Fussgänger wird begrüsst. (01)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
3.2	Die Errichtung von mit Pollern gesicherten Warteräumen für die Querungshilfen, sowie die Behindertengerechtigkeit der Bushaltestellen wird begrüsst. (10 / 12 / 13 / 22 / 28 / 31 / 33 / 36 / 47 / 50 / 53 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64 / 67)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
3.3	Das Projekt führt insbesondere zur Verminderung der Verkehrssicherheit, namentlich für Schulkinder. (32 / 41 / 43 / 45)	Die bauliche Ausgestaltung der Strasse ermöglicht ein sicheres Benutzen der Strasse für alle Strassenbenutzer. Das Projekt erfüllt die diesbezüglichen Normen und die kantonalen Standards für Kantonsstrassen. Mit einer Wirkungskontrolle nach der Realisierung werden die Massnahmen auf Ihre Wirksamkeit hin und die Verkehrssicherheit überprüft. Sollten sich dabei sicherheitsrelevante Defizite aufzeigen, ist der Kanton als Strasseneigentümer zur Umsetzung von verbesserten Massnahmen verpflichtet.			X

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
3.4	Das Begehen des Trottoirs bei vielen Geschäften (Molkerei etc.) für Kinder und Erwachsene gleicht momentan einem Spiessrutenlauf. (34)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
3.5	Alle ehemaligen Fussgängerstreifen könnten wieder aktiviert werden. (38)	Vergleiche Antworten zu Eingaben Nr. 1.5. 1.11 und 1.13			X
3.6	Die beiden Fussgängerstreifen über die Dorfstrasse und die Hubelstrasse sollen beibehalten werden. Die geplante Situation verringert die Sicherheit der Fussgänger beim Queren der Strassen in diesem Bereich. (43)	Vergleiche Antworten zu Eingaben Nr. 1.5. 1.11 und 1.13			X
3.7	Schüler und Kindergartenkinder sind im Unterricht auf die neue Situation vorzubereiten. (49)	Die Kinder werden von der Verkehrspolizei instruiert. Auch beim Queren ohne Fussgängerstreifen gilt nach wie vor „warte, luege, lose, loufe“. Zusätzlich werden markierte «Füsschen» bei den Querungsstellen angebracht, die den Kindern anzeigen, an welcher Stelle sie die Strasse überqueren sollen.	X		

4. Gestaltung

4.1	Die Strassenbeleuchtung vor dem Hotel Ermitage ist so zu planen, dass sie nicht in die Hotelzimmer leuchtet. (01)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
-----	--	---	---	--	--

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
4.2	Die Bushaltestelle soll auf die Strasse verschoben werden, damit der Lieferanteneingang (Zugang von Lastwagen) nicht verkleinert wird. (01)	Die Haltestellenkante wird im Bereich des Zugangs überfahrbar ausgestaltet; der Zugang zur Liegenschaft wird damit gewährleistet und nicht verkleinert. Die Bushaltestelle wurde ursprünglich im Betriebs- und Gestaltungskonzept als Fahrbahnhaltestelle geplant, aufgrund der in der ersten Mitwirkung geäusserten Befürchtungen von Rückstausituationen auf der Dorfstrasse jedoch als Busbucht belassen.	X		
4.3	Zur Minimierung des Strassenlärms soll ein Flüsterbelag eingebaut werden. (01 / 27)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. In der weiteren Projektbearbeitung werden lärmindernde Beläge geprüft.		X	
4.4	Der Betrachtungspunkt der Sichtachsen im Bereich Molkerei und Dorfstrasse 65 sind nicht realistisch. (02 / 03)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Sichtachsen werden geprüft.		X	
4.5	Der Sicherheitsbereich zwischen Strassenrand und Parkierungsflächen ist mit 50cm zu schmal, besser wären 70-100cm. (03)	Die Anordnung der Parkierung und die geplanten Abstände zur Strasse entsprechen den erforderlichen Sicherheitsanforderungen und sind ausgereizt. Grössere Abstände würden zu Lasten von Gehwegbreiten oder falls genügend Platz vorhanden ist zu mehr Landerwerb führen.			X
4.6	Im Bereich des Chalet Bärgmandli soll ein Fussweg für Fussgänger/Schulkinder den Weg zum Schulhaus vereinfachen. (06 / 07)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und an die Gemeinde weitergeleitet.			X
4.7	Die Strasse durch das Dorf soll verbreitert werden - so breit werden wie die Strasse zwischen Zweisimmen und Saanenmöser. (06)	Eine Verbreiterung der Strasse würde den Zielen des ursprünglichen Erheblichkeitsantrages, der Umgestaltung und dem Strassengesetz des Kantons Bern diametral zuwiderlaufen; sie hätte zur Folge, dass weder Parkplätze noch sichere Bereiche für			X

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
		<p>Fussgänger angeordnet und damit die Gefahrenstellen beseitigt werden könnten. Die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sind aufeinander abzustimmen. Ausbauten sind im begrenzten Querschnitt nicht zielführend.</p> <p>Mit der geplanten Fahrbahnbreite ist eine sichere und wirtschaftliche Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmende sichergestellt.</p> <p>Vergleiche auch Antwort zu Eingabe 4.5</p>			
4.8	<p>Die beiden Vertikalversätze in den Fahrbahnen in den Bereichen der Zufahrten zum Kernbereich sollen mit einer Bodenwelle entsprechend Tempo 30 angepasst werden («verschärfen gegenüber dem Projektvorschlag») damit die Geschwindigkeiten effektiv reduziert werden. (10 / 12 / 28 / 31 / 33 / 47 / 50 / 53 / 67)</p>	<p>Die Ortsdurchfahrt wird mit Tempo 50 signalisiert. Dementsprechend muss auch der Vertikalversatz für diese Geschwindigkeit ausgelegt werden.</p>			X
4.9	<p>Auf die Bodenwellen in den Bereichen der Zufahrten zum Kernbereich soll verzichtet werden. (36 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64)</p>	<p>Um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu reduzieren, wird beidseits des Kernbereichs ein Vertikalversatz gemäss den kantonalen Richtlinien geplant. Aus Platzgründen kann eine vertikale Torsituation mit Bäumen nicht realisiert werden. Die Bodenwellen bestehen aus lärm- und unterhaltstechnischen Gründen aus dem gleichen Belagsmaterial wie der Fahrbahnbelag und werden für den Schwerverkehr und die Unterhaltsfahrzeuge ausgerundet.</p>			X
4.10	<p>Die Neugestaltung durch Baumpflanzungen, sowie die Vertikalversätze bei den Ortseinfahrten wird begrüsst. (10 / 12 / 13 / 22 / 28 / 31 / 33 / 36 / 47 / 50 / 53 / 55 / 56 / 59 / 60 / 63 / 64 / 67)</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>	X		

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
4.11	Bei der Parzelle 3954 (Dorfstrasse 66/68) darf der Landerwerb nur bis an die unterirdische Gebäudegrenze heran gehen, die restliche Fläche muss mit einer Dienstbarkeit belegt werden. (24)	Der dargelegte Sachverhalt ist richtig. Der Landerwerbsplan wird entsprechend angepasst.	X		
4.12	Parzelle 3758: Durch den Landerwerb des Kantons, wird eine Wertminderung der Liegenschaft befürchtet, da dadurch die Ausnützungsziffer reduziert wird und bei einem Neu-/Umbau neue Grenzabstände gelten. Es wird beantragt, dass die Fläche nur zur Nutzung abgetreten werden kann. Ansonsten wird ein Realersatz angrenzend an die Liegenschaft beantragt. Ansonsten sollen wegfallende m2 zukünftig an die Überbauungsziffer angerechnet werden. (27)	Die einzuhaltenden Grenzabstände (Bauverbotsstreifen) beziehen sich auf den Fahrbahnrand und nicht auf die Parzellengrenze. Mit dem Projekt liegt der neue Fahrbahnrand gegenüber der heutigen Situation sogar noch etwas weiter vom Gebäude weg. Gehwege sind Bestandteile der Strasse und sollen deshalb grundsätzlich im Eigentum des Strasseneigentümers sein. Mit dem Projekt soll die heute vorliegende Situation im Grundbuch bereinigt werden. Ein Realersatz auf der westlichen Parzellenseite ist mit dem neuen Anschluss der Alten Hubelstrasse zu prüfen.		X	
4.13	Es wird ein Ersatz der bestehenden Strassenbeleuchtung gewünscht. (27)	Der Ersatz einer neuen Strassenbeleuchtung ist geplant.	X		
4.14	Der Abschnitt mit Tempo 80, zwischen Saanenmöser und Schönried muss zwingend auf Tempo 60 reduziert werden. (34)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen, betrifft aber nicht das vorliegende Projekt.			X

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
4.15	Der Fussgängerstreifen zwischen der gedeckten Infosteile und der Dorfstrasse 30 ist anzupassen, die beiden Bäume vor der Dorfstrasse 28 + 32 müssen aufgrund dessen weggelassen werden. (35)	In diesem Bereich ist im Projekt kein Fussgängerstreifen vorgesehen. Die Strasse kann grundsätzlich überall gequert werden (flächiges Queren).			X
4.16	Der Fussgängerstreifen vor der Dorfstrasse 61 muss auf Höhe Dorfstrasse 60 (Bereich Warenlift) verschoben werden. Konsequenz: Trottoir vor Dorfstrasse 60 muss an die Strasse verlegt werden, die zwei Parkplätze werden hinter das Trottoir verlegt (analog Molkerei). Der Anfahrtschutz des Baumes entfällt. Die beiden Parkplätze vor der Dorfstrasse 61 werden nach Westen bis zum Poller verschoben. (35)	In diesem Bereich ist im Projekt kein Fussgängerstreifen vorgesehen. Die Querungshilfe, markiert mit «Füsschen», zeigt diejenige Stelle auf, an der die Strasse aufgrund ausreichender Sicht gequert werden kann. Die Strasse kann grundsätzlich überall gequert werden (flächiges Queren).			X
4.17	Von einer Fahrbahnverengung im Bereich der Einmündung in die Alte Hubelstrasse sollte abgesehen werden. Zusammen mit dem neuen Parkplatz wird die Verkehrssicherheit in diesem Bereich vermindert. (43)	Die Ausgestaltung einer baulich klaren Trottoirüberfahrt und die Ausbildung seitlicher Gehwege führen zu einer wesentlichen Erhöhung der Sicherheit der Zufussgehenden. Die Fahrbahnbreiten werden nach den geltenden Grundsätzen und den entsprechenden Begegnungsfällen geplant. Vergleiche auch Antwort zu Eingabe Nr. 2.16			X
4.18	Freie Sichtperimeter bei Ein-/Ausfahrten werden gefordert. Bäume und Büsche dürfen die Sicht nicht behindern. (44)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
4.19	Im Bereich Hugelibach-Brücke werden folgende Verbesserungen vorgeschlagen: - Verbesserte Beleuchtung	Eine zusätzliche Beleuchtung im Bereich der Einmündung Sonnigemattenstrasse ist vorgesehen. Die Querung der Sonnigemattenstrasse wird als Trottoirüberfahrt ausgebildet.	X		

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
	- Fussgängerstreifen über Sonnigemattenstrasse und über die Dorfstrasse, Bereich Saali. (44)	Betreffend Fussgängerstreifen Kantonsstrasse vergleiche Antwort zu Eingabe Nr. 7.3			X
4.20	Bei der Grubenstrasse sollte auch eine Trottoirüberfahrt mit Schachbrettmuster gebaut werden. (55)	Trottoirüberfahrten stellen grundsätzlich eine sichere und direkte Querung für die Zufussgehenden dar. Die Grubenstrasse wird stärker frequentiert und durch das Postauto befahren, weshalb Lärm Aspekte und Komforteinbussen bei der Überfahrt deutlicher erscheinen. Im Gegensatz zur Hubelstrasse wurde deshalb nach einer Abwägung innerhalb der Begleitgruppe die Meinung vertreten, keine Trottoirüberfahrt zu realisieren.			X

6. Baustelle

6.1	Die Zugänge zu den lokalen Gewerbelokalen/Hotels/etc. müssen stets gewährleistet sein. (01)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten werden auf das absolute Minimum beschränkt und vorgängig mit den Betroffenen besprochen.	X		
6.2	Aus Rücksicht der Hotelgäste soll der Baubeginn jeweils nicht vor 09:00 Uhr sein. (01)	Die Bauarbeiten erfolgen zu den im Baugewerbe üblichen Arbeitszeiten unter Einhaltung der geltenden Lärmvorschriften von Bund, Kanton und Gemeinde (Art. 37 Baureglement Gemeinde Saanen).			X

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich

7. Allgemeine Eingaben

7.1	Verkürzung des Projekts auf die Strecke von der Einmündung Grubenstrasse bis zum Parkhaus neben dem Hotel Ermitage, da dort die meisten SchülerInnen unterwegs sind. Sanierung der Dorfstrasse ebenfalls auf diese Strecke beschränken. (05 / 07 / 08)	Die Strasse muss aufgrund des dringenden Sanierungsbedarfs grundsätzlich im ganzen Perimeter vollständig und umfassend erneuert werden. Zudem besteht der Handlungsbedarf für die Sicherheitsdefizite auch ausserhalb des vorgeschlagenen Perimeters.			X
7.2	Die vorgesehenen Beruhigungsmassnahmen werden zwar als zielführend jedoch insgesamt äusserst kostspielig und teuer betrachtet. Kosten und Nutzen stehen in einem negativen Verhältnis zueinander. (19)	Da die gesamte Strasseninfrastruktur ohnehin in einem sanierungsbedürftigen Zustand ist, fallen die Neuinvestitionen für die Umgestaltung dadurch entsprechend kleiner und verhältnismässig aus.	X		
7.3	Der Projektperimeter soll im Westen (Seite Saanen) erweitert werden und Tempo 30 bereits vor der Kurve/Brücke signalisiert werden. (19 / 44)	Der Handlungsbedarf ist in diesem Strassenabschnitt nicht in gleichem Ausmass vorhanden (weniger Querungsbedürfnisse, ausgebautes Trottoir, keine Gefährdungen durch Parkiermanöver im Strassenraum). Zudem wurde mit dem bestehenden Pfortner die Geschwindigkeit dorfeinwärts bereits erheblich reduziert.			X
7.4	Die Strategie und die Zielsetzung des Projekts werden grundsätzlich begrüsst. (27)	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
7.5	Das Projekt ist nicht weiterzuverfolgen. (32 / 41 / 44 / 45)	Die Strasse muss aufgrund des dringenden Sanierungsbedarfs vollständig und umfassend erneuert werden. Zudem besteht Handlungsbedarf für die Beseitigung der Sicherheitsdefizite innerhalb des gesamten Projektperimeters.			X

Index Nr.	Eingabe/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
7.6	Eine Erläuterung des Begriffs «vorübergehender Landerwerb» gem. Landerwerbsplan wird gewünscht. (32 / 41 / 45)	Im Gegensatz zum dauernden Landerwerb wird beim vorübergehenden Landerwerb die entsprechende Fläche nur während und für die Bauarbeiten beansprucht. Die Fläche bleibt nach Abschluss der Bauarbeiten im Eigentum des Grundeigentümers.	X		
7.7	Wie sind die Kostenaufteilungen vorgesehen, Kanton und Gemeinde, wer bestellt was? Die Kosten für die Gemeinde sollte vor Baubeginn bekannt sein (+/-10%). (38)	Die Kosten werden im Vorprojekt geschätzt und im Bauprojekt genauer veranschlagt. Die Projekte der Kantonsstrasse und der Verkehrsmassnahmen der Gemeindestrassen / Umgestaltung Bahnhofplatz werden inhaltlich getrennt projektiert und somit auch kostenmässig getrennt erfasst. Die Koordination der Projekte ist jedoch sichergestellt.	X		
7.8	Könnte die Gemeinde auch ohne fix fertiges Projekt Sofortmassnahmen einleiten, um die Sicherheit auf der Dorfstrasse zu verbessern? Kantonsprojekt dauert nun bereits 9 Jahre und es ist immer noch nicht mehrheitsfähig. (38)	Die Gemeinde ist im Besitz von mobilen Geschwindigkeitsanzeigen und setzt diese nach Rücksprache mit der Verkehrstechnik des Kantons Bern zur Sensibilisierung bereits sporadisch auf der Ortsdurchfahrt Schönried ein.	X		

2.2 Stellungnahmen Amts- und Fachstellen

Die projektrelevanten Punkte der Stellungnahmen sind in der folgenden Tabelle, gegliedert nach den mitwirkenden Fachstellen, aufgeführt. Die Antwort der Planungsbehörde ist jeweils rechts davon aufgeführt.

Index Nr.	Stellungnahme/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich

1. Tiefbauamt des Kantons Bern (Fachstelle Langsamverkehr)

1.1	Bei der Wirkungskontrolle zum Projekt wird das Kriterium für Velo längs über dem Standard bewertet. Die Bewertung ist aufgrund der Fahrbahnbreiten auf Standards erfüllt zu korrigieren.	Die Bewertung der Wirkungskontrolle wird angepasst.	X		
1.2	Bei den Trottoirüberfahrten Alte Hubelstrasse, Hubelstrasse und Sonnigemattenstrasse wäre zu prüfen, ob das Trottoir, zur verbesserten Wahrnehmbarkeit der Trottoirüberfahrten auf 2.50m (bei Hubelstrasse 3.00m) verbreitert werden kann. Dies, unter Einhaltung der Sichtweiten auf das Trottoir.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	

2. Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (Ortsbild- und Landschaftsschutz)

2.1	Durch die angestrebte Beruhigung des Durchgangsverkehrs mittels Zone Tempo 30 und der damit einhergehenden verbesserten Situation für den Fussverkehr ist eine Aufwertung dieser zentralen Strassenachse zu erwarten, was sich	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
-----	--	---	---	--	--

Index Nr.	Stellungnahme/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
	positiv auf die Aufenthaltsqualität und die Wahrnehmung des Ortsbildes auswirken wird.				

3. Amt für Landwirtschaft und Natur (Fischereiinspektorat)

3.1	Ein Anschluss an den Vorfluter wird nur bewilligt, wenn nachgewiesen wird, dass das Strassenabwasser im Untergrund nicht zur Versickerung gebracht werden kann oder die Gewässerschutzbestimmungen dies nicht zulassen. In den Unterlagen zur Voruntersuchung sind keine diesbezüglichen Ausführungen ersichtlich. Dieser Punkt ist im Rahmen des Amtsberichtsverfahren in den Unterlagen zu ergänzen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
3.2	Der Hubelgraben ist ein Fischgewässer. Bei der Planung des Bauwerks ist die Gewässersohle so auszugestalten, dass sie den Fischen als Lebensraum dienen kann. Dieser Punkt ist im Rahmen des Amtsberichtsverfahren in den Unterlagen zu ergänzen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		

4. Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern

4.1	Im technischen Bericht und auf den Plänen fehlt die Angabe, in welches Gewässer die Regenabwasserleitungen eingeleitet werden. Zudem fehlt der konkrete Nachweis anhand der	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
-----	---	---	---	--	--

Index Nr.	Stellungnahme/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
	Richtlinie "Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter" über die Zulässigkeit der Einleitung in das Gewässer. Dieser Nachweis ist nachzuliefern.				

5. PostAuto AG

5.1	Die Verhältnisse im Bereich des Abzweigers Dorfstrasse in die Bahnhofstrasse wird als sehr eng eingeschätzt. Zudem wird ein Konflikt mit der Anlieferungsfläche der Gyger Gourmet GmbH befürchtet. Der in diesem Bereich geplante Kandelaber sollte auf jeden Fall aus der Gefahrenzone in den Grünbereich verschoben werden.	Das Projekt führt zu keiner Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation. Die Befahrbarkeit kann auch bei stehender Anlieferung gewährleistet werden, da die Einmündung zur Bahnhofstrasse aufgeweitet wird.	X		
5.2	Vertikalversätze in der Fahrbahn werden von Postautos mit ca. 25-30 km/h überfahren. Für das Anpassen der Geschwindigkeit beim übrigen Verkehr sind sie nutzlos. Eine beidseitige Signalisation für Tempo 30 reicht aus.	Es wird Tempo 50 signalisiert. Betreffend Vertikalversatz vergleiche Antworten zu Eingaben Nr. 4.8 und 4.9.			X

6. Kantonspolizei Bern, Fachbereich Verkehr / Verkehrsberatung

6.1	Der Ort des geplanten Fussgängerstreifens beim Hotel Ermitage wird aus diversen Gründen betreffend die Sicherheit der Fussgänger als problematisch betrachtet. Es wird vorgeschlagen,	Der geplante Fussgängerstreifen befindet sich auf der Wunschlinie. Die Standortkriterien für die Anlage sind erfüllt.			X
-----	---	---	--	--	---

Index Nr.	Stellungnahme/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
	die Querung der Fussgänger geringfügig zu verschieben.				
6.2	Auf den Plänen wurden die Sichtweiten nicht überall korrekt eingezeichnet. Vom Trottoir muss die Messlinie 3.00m dahinter angesetzt werden.	Gemäss SN 640 273a wurden die Beobachtungsdistanzen bei bestehenden Einmündungen auf 2.50m festgelegt.	X		
6.3	Bepflanzungen, welche die Sichtbermen beeinträchtigen sollten im Bereich von Strasseneinmündungen nicht geplant werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
6.4	Die beiden Container für Abfall und Glas bei der heutigen Bushaltestelle (Seite Schulhaus), müssten aus Gründen der Verkehrssicherheit im neuen Projekt entfernt werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde prüft ob die Sammelstelle entfernt / verlegt werden kann.		X	

7. Strasseninspektorat Oberland West

7.1	Bei den Parkplatzausfahrten Station 27, 44 und 60 fehlen im Situationsplan die Sichtlinien.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Sichtlinien werden geprüft.		X	
7.2	Das talseitige Bankett Station 45 - 55 ist nicht zu begrünen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	
7.3	Die Längsentwässerungsleitung ist auf den Neubauabschnitten im Gehweg oder in der Fahrspurmitte anzuordnen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	
7.4	Bei Station 460 ist das Quergefälle im Situationsplan falsch eingetragen (einseitig anstatt Dachgefälle).	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	

Index Nr.	Stellungnahme/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
7.5	Im Bereich der beiden Vertikalversätze ist die Entwässerung zu überprüfen. Wasseransammlungen vor den Kuppen müssen vermieden werden.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	
7.6	Die Beleuchtungsleitung muss möglicherweise ersetzt werden. Zwischen Station 530 - 575 konnte kürzlich ein neues Kabel nur mit grossen Schwierigkeiten eingezogen werden.	Der Ersatz des Trassees ist geplant.	X		
7.7	Die Strassenentwässerung ist auf Fremdanschlüsse zu überprüfen.	Die Gemeinde prüft im Rahmen der Zustandserfassung privater Abwasseranlagen ZPA alle Anschlüsse.	X		
7.8	Im Bereich Hotel Ermitage westseitig sind die Fliessrichtungen der Entwässerungsleitungen zu überprüfen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	
7.9	Für die Randabschlüsse und Pflästerungen sind Natursteinprodukte einzusetzen.	Für die Randabschlüsse und Pflästerungen sind Natursteine vorgesehen.	X		
8. Oberingenieurkreis I, Wasserbau und Naturgefahren					
8.1	Aufgrund der eingereichten Unterlagen ist unklar, inwiefern mit dem Vorhaben neue Gewässerfläche überdeckt wird (z.B. durch Verbreiterung Gehweg). Sollte neue Gewässerfläche überdeckt werden, ist die neu zu überdeckende Fläche auszuweisen.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	
8.2	Der Hubelgrabe bleibt auf der benachbarten, talseitigen Parzelle eingedolt. Damit bei hohen	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	

Index Nr.	Stellungnahme/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
	Abflüssen ein Stauereffekt beim Übergang, Neubau zu bestehendem Rohr, vermieden werden kann, soll in diesem Bereich ein Schacht gebaut werden. Dabei darf es zu keinen erheblichen Mehrgefährdungen Dritter kommen. Die entsprechenden kantonalen Vorgaben sind diesbezüglich einzuhalten und mit entsprechenden Detailplänen und Nachweisen darzulegen.				
8.3	Aufgrund der Pläne ist unklar, inwiefern die einzuleitende Menge an Sauberwasser gegenüber der aktuellen Situation vergrössert werden soll. Die anfallenden Wassermengen sind zu deklarieren.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.		X	
9. Amt für Landwirtschaft und Natur (Jagdinspektorat)					
9.1	Das Vorhaben tangiert die Belange des Wildschutzes nicht.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		
10. Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination					
10.1	Die Sanierung der Bushaltestelle «Schönried, Schulhaus» mit BehiG-konformen Busbuchten (Kantenhöhe 16cm) wird begrüsst.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		

Index	Stellungnahme/ Begehren (Eingabe-Nr.)	Kommentar/ Antwort Planungsbehörde	Entscheid		
Nr.			Ist oder wird in Planung berücksichtigt	Berücksichtigung prüfen	Berücksichtigung nicht möglich
11. Amt für Kultur (Denkmalpflege)					
11.1	Die Zuständigkeit für den Erhalt des Baudenkmals «Alte Hubelstrasse 6» (kein K-Objekt) liegt bei der Gemeinde.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.	X		