



Bau- und Verkehrsdirektion  
Tiefbauamt  
Oberingenieurkreis II

Gemeinde Oberdiessbach

**Vorprojekt Kanton Bern  
Gesamtprojekt Gemeinde Oberdiessbach**

Strassen-Nr.	Kantonsstrasse Nr. 229	Revidiert	
Strassenzug	Kiesen - Konolfingen	Projekt-Nr.	89.2381
Gemeinde	Oberdiessbach	Format	A4
Zum Projekt vom	27.10.2023	Datum	07.03.2024

## Mitwirkungsbericht

**Kanton: Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdiessbach  
Gemeinde: Verkehrsberuhigung Dorfkern**

Projektverfasser

B+S AG  
Ingenieure und Planer  
Weltpoststrasse 5  
3000 Bern 16  
Tel. 031 356 80 80

Mitwirkung



## Impressum

<i>Auftraggeber/-in</i>	Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II Gemeinde Oberdiessbach, Bauverwaltung
<i>Projektleiter Auftraggeber</i>	Luc Schiffmann und Marcel Erhard
<i>Berichtsverfasser/-in</i>	Simon Rubi, Urs Dubach
<i>Projektnummer</i>	89.2381, 89.2132
<i>Dokument</i>	20240307_Mitwirkungsbericht_extern.docx

## Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser/-in</i>	<i>Bemerkungen</i>
1.1	07.03.2024	Simon Rubi	Version 1.1 nach Rückmeldung OIK II und Gemeinde (Kommission Tiefbau und Betriebe und Gemeinderat)
1.0	22.02.2024	Simon Rubi	Version 1 nach Rückmeldung Gemeinde
0.3	21.02.2024	Simon Rubi	Entwurf nach Rückmeldung OIK II
0.2	14.02.2024	Simon Rubi	Entwurf nach Rückmeldung OIK II
0.1	08.02.2024	Simon Rubi s.rubi@bs-ing.ch	Entwurf



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Kurzbeschrieb Ablauf Mitwirkung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung Projekte</b>	<b>5</b>
2.1	Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdiessbach (Projekt Kanton)	5
2.2	Verkehrsberuhigung Dorfkern (Projekt Gemeinde)	7
<b>3</b>	<b>Methode Auswertung Mitwirkungseingaben</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Mitwirkung im Überblick</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung Projekt Kanton</b>	<b>12</b>
5.1	Frage 1: Sanierung als Chance	12
5.2	Frage 2: Verkehrssicherheit	12
5.3	Frage 3: Massnahmen am Kreisel Linden	13
5.4	Frage 4: Verkehrsfluss	14
5.5	Frage 5: Gestaltung	15
5.6	Frage 6: Lärmsanierung	16
5.7	Frage 7: Tempo 30	17
5.8	Frage 8: Gesamteindruck	18
5.9	Frage 9: Bemerkungen	18
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung Projekt Gemeinde</b>	<b>20</b>
6.1	Frage 10: Ziele	20
6.2	Frage 11: Zone 30	20
6.3	Frage 12: Massnahmen im Bereich Industriestrasse /Freimettigenstrasse	21
6.4	Frage 13: Schulwegsicherheit	22
6.5	Frage 14: Bemerkungen	22
<b>7</b>	<b>Schlussfolgerungen</b>	<b>24</b>
7.1	Schlussfolgerungen Projekt Kanton	24
7.2	Schlussfolgerungen Projekt Gemeinde	25
	<b>Anhänge: Tabellen Mitwirkungseingaben</b>	<b>26</b>
A	Mitwirkende	26
B	Standardisierte Aussagen / Forderungen und Antworten	31
C	Verlinkung Standardisierte Bemerkungen - Mitwirkende	37
D	Antworten auf standardisierte Bemerkungen	47
E	Standardisierung der Mitwirkungseingaben	63



# 1 Kurzbeschrieb Ablauf Mitwirkung

In Oberdiessbach sind Verkehrsmassnahmen geplant. Der Kanton Bern hat ein Vorprojekt zur Sanierung der Ortsdurchfahrt erarbeitet, die Gemeinde ihrerseits hat für die Gemeindestrassen ein Gesamtprojekt Verkehrsberuhigung Dorfkern ausgearbeitet.

Zu beiden Projekten wurde die Öffentlichkeit eingeladen, sich im Rahmen einer Mitwirkung zu beteiligen und sich einzubringen.

Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 30.10. – 30.11.2023.

Damit möglichst viele Personen oder Institutionen an der Mitwirkung teilnehmen, wurde breit über die Mitwirkung informiert:

- Unterlagen online auf [www.oberdiessbach.ch](http://www.oberdiessbach.ch) (Gemeindeprojekt und Link auf Kantonsprojekt) und <https://www.kantonsstrassen-projekte.bvd.be.ch/de/start/oeffentliche-mitwirkungen-planaufgaben-kantonsstrassen-projekte.html> (nur Kantonsprojekt) mit Online-Fragebogen
- Unterlagen auf der Gemeindeverwaltung Oberdiessbach
- Artikel im Newsletter der Gemeinde
- Informationsveranstaltung am 01. November 2023 um 19.30 Uhr in der Aula Sekundarschule

Die Resultate der Mitwirkung werden im vorliegenden Bericht zusammengefasst. Die einzelnen Eingaben sind dem Anhang zu entnehmen.

## 2 Zusammenfassung Projekte

### 2.1 Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdiessbach (Projekt Kanton)

Der Kanton Bern beabsichtigt, die Ortsdurchfahrt Oberdiessbach zu sanieren. Mit der Instandstellung von Trasse, Trottoir und Leitungen sollen mögliche Synergien genutzt werden.

Folgende Projektziele stehen im Vordergrund:

- Der Verkehr soll siedlungsverträglich funktionieren.
- Der Lärmschutz soll gewährleistet (*die Immissionsgrenzwerte eingehalten*) werden.
- Der Strassenraum soll aufgewertet, die Aufenthaltsqualität verbessert werden.
- Die Verkehrssicherheit soll für alle Verkehrsarten erhöht werden.
- Fussgängerinnen und Fussgänger sollen die Kantonsstrasse trotz relativ hohem Verkehrsaufkommen besser queren können.
- Das Kantonsstrassenprojekt soll mit den angrenzenden Gemeindeprojekten (*z.B. mit der Verkehrsberuhigung Dorfkern*) möglichst kompatibel sein.

Das Projekt muss folgende Randbedingungen einhalten:

- Das Lärmschutzgesetz ist einzuhalten.
- Das Behinderten-Gleichstellungsgesetz muss respektiert werden.
- Die Strasse muss täglich über 10'000 Fahrzeuge sicher bewältigen können.
- Der Strassenquerschnitt soll nicht zu Lasten der Privatparzellen verbreitert werden.

Die Beteiligten haben sich auf folgende Planungsgrundsätze geeinigt:

- Der Strassenraum wird attraktiv, nachhaltig, dezent und möglichst einheitlich, gestaltet.
- Die Geschwindigkeit wird verringert und die Verkehrsdominanz reduziert. Der Blickwinkel der Autofahrenden wird breiter, die Aufnahmefähigkeit und die gegenseitige Rücksichtnahme sollen davon profitieren.

Mit dieser Ausgangslage hat das in die Planung involvierte Team Varianten entwickelt, diese bewertet und verglichen und daraus ein Vorprojekt entwickelt:

- Analog zu anderen vergleichbaren Ortsdurchfahrten wird Tempo 30 km/h signalisiert. Nur so können (*kombiniert mit lärmarmem Belag*) die vorgeschriebenen Lärmgrenzwerte bestmöglich erreicht werden.
- Die Fahrbahn zwischen dem Lindenkreisel im Süden und dem Bahnübergang im Norden wird (ähnlich wie heute) 6.00 Meter breit. Zwischen breiten Randsteinen, mit je einem flachen Anteil von 15 cm, ergibt sich eine Belagsbreite von 5.70 Meter. So wirkt die Strasse optisch schmaler, obwohl zwei Lastwagen bei Tempo 30 km/h sicher entgegengelen können
- Der Randstein ist durchgehend breit und überfahrbar gestaltet, (*4 cm Höhenversatz auf 16 cm schräg angerammt*) und muss nicht bei jeder Zufahrt, jeder Fussgängerquerung oder bei jeder Seitenstrasse abgesenkt und angehoben werden.

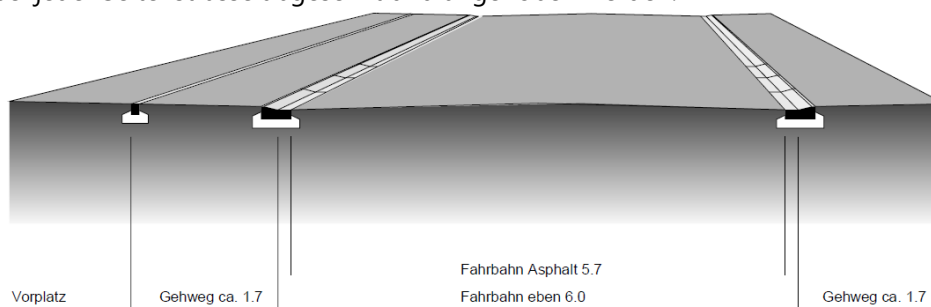


Abbildung 1 Strassenquerschnitt mit Randsteinen

- Bei mehreren Einmündungen (*Bahnhofstrasse, Mattenweg und Untere Schloss-Strasse*) wird das Trottoir nicht mehr unterbrochen (Trottoirüberfahrten). Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten gegenüber Abbiegenden Vortritt.
- Die Verkehrsfläche am Knoten Schloss-Strasse wird auf die Fahrgeometrie des Linienbusses reduziert. Die Sichtweiten werden damit bei reduzierter Geschwindigkeit merkbar verbessert.
- Das Verkehrsregime am Bahnhofplatz wird beibehalten. Die Haubenstrasse wird zwischen der Kantonsstrasse und dem Bahnhof einspurig geführt.
- Mehrere Fussgängerstreifen (*auf Höhe Thunstrasse 13, nördlich der Schloss-Strasse, beim Restaurant Löwen und beim Bahnübergang*) bleiben bestehen, so auch die langjährig gut bewährte Lichtsignalanlage.
- Beim Kreisellindenstrasse werden sanfte Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit vorgenommen. Südlich davon wird ein Fussgängerstreifen erstellt, welchen den Zugang zum Fussballplatz erleichtert.
- Bei der BEKB und beim Bahnübergang wird bei der künftigen Parkplatzgestaltung darauf geachtet, dass keine Rückwärtsmanöver über das Trottoir auf die Strasse erfolgen.
- Mit kontinuierlich breiten Randsteinen, unterschiedlichen Belägen, neuen Bäumen und Grünflächen, sowie mit Sitzbänken und filigranen Details wird der Strassenraum aufgewertet. Der maximale Verzicht auf Markierung und eine angemessene Beleuchtung tragen der historischen Substanz im Dorf angemessene Rechnung.



Abbildung 2 Visualisierung Knoten Schloss-Strasse

Die Baukosten werden auf etwa 4 Millionen Franken geschätzt.

*Fazit der Begleitgruppe:* In enger Abstimmung von Planenden, Anwohnenden, Gewerbe und Verwaltung ist gelungen, ein ausgewogenes Projekt im begrenzten Strassenraum zu entwickeln, welches die verschiedenen Anforderungen bestmöglich erfüllt.



## 2.2 Verkehrsberuhigung Dorfkern (Projekt Gemeinde)

Der Gemeinderat der Gemeinde Oberdiessbach beschäftigt sich seit mehreren Jahren mit Verkehrsprojekten auf den Gemeindestrassen. Angestossen wurden die Projekte jeweils durch Begehren von Privatpersonen oder Institutionen. Die wichtigsten Ziele der Massnahmen der Gemeinde Oberdiessbach sind:

- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit im Dorfkern und damit Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Davon abgeleitet ist auch eine Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Krankenhausstrasse.
- Im Gebiet Vogt-Areal / Neopac wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Schulwegsicherheit angestrebt. Die Anlieferungen Neopac sollen verträglich abgewickelt werden können.

In den letzten Jahren arbeitete die Gemeinde Oberdiessbach intensiv am Gesamtprojekt Verkehrsberuhigung Dorfkern. Die Bushaltestelle Kastanienpark und die Thematik Parkierung Feuerwehr gelangten bereits zur Umsetzung. Andere Massnahmen befinden sich noch in der Planung. Zu diesen Massnahmen wurde eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Die wichtigsten Massnahmen umfassen:

- Dorfkernzone mit Zone 30
  - Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den Strecken mit für T30 überhöhten Geschwindigkeiten
  - Rechtsvortritt am Knoten Schloss-Strasse / Schulhausstrasse / Krankenhausstrasse
- Trottoir Industriestrasse nordseitig durchgehend
- Trottoir / Fussgängerlängsstreifen Freimettigenstrasse durchgehend
- Einbahn Freimettigenstrasse (ab Liegenschaft Freimettigenstrasse 4)

Die Massnahmen sind aufeinander abgestimmt und auch die Koordination mit der Sanierung der Kantonsstrasse (parallel verlaufende Mitwirkung) ist sichergestellt. Bei gleichzeitiger Umsetzung der Zone 30 kann die Signalisation schlanker ausfallen als in der nachfolgenden zusammenfassenden Darstellung aufgezeigt.

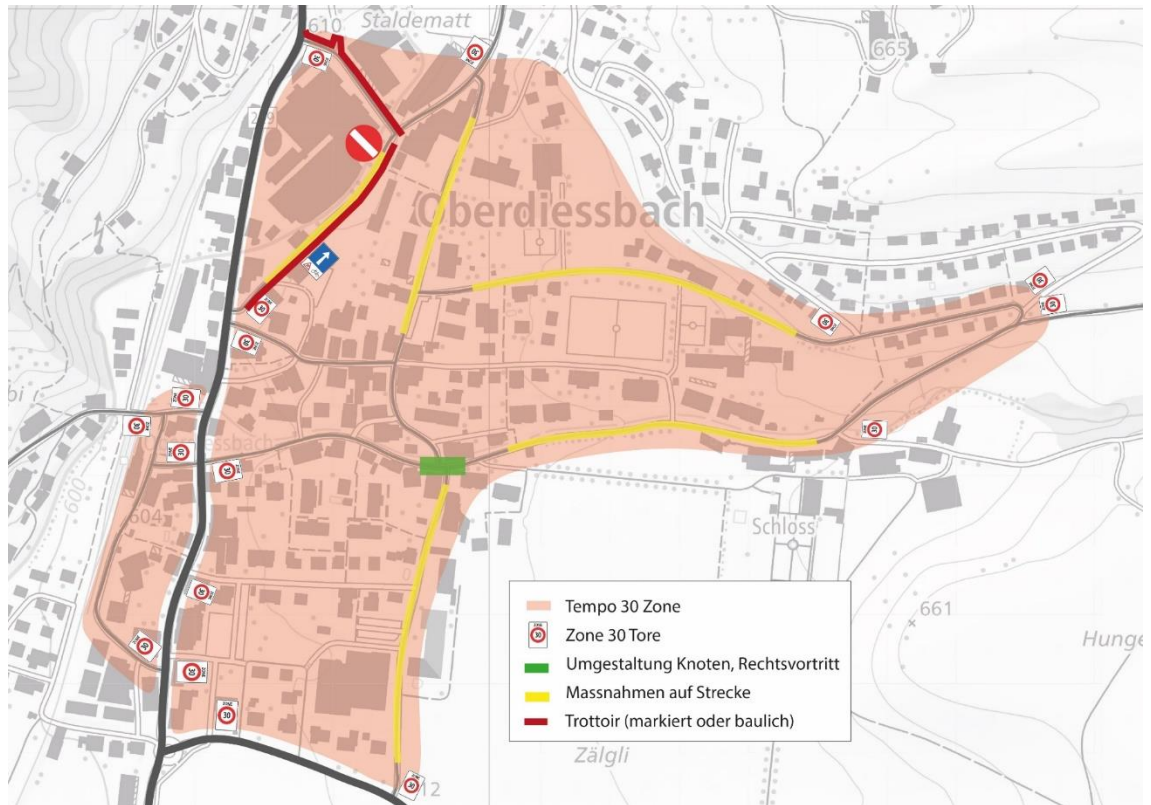


Abbildung 3 Übersicht Verkehrsmassnahmen Gemeinde Oberdiessbach





### 3 Methode Auswertung Mitwirkungseingaben

Für die Mitwirkenden wurde ein Fragebogen vorbereitet. Der Fragebogen enthielt qualitative Fragen, um möglichst viele hilfreiche Inputs zu erhalten. Für das Kantonsprojekt und das Gemeindeprojekt stand auch je ein freies Feld für Bemerkungen zur Verfügung. Selbstverständlich konnten die Mitwirkungseingaben auch ohne Benützung des Fragebogens eingereicht werden.

Der Fragebogen umfasste bewusst keine Ja/Nein-Fragen, da die Mitwirkung keine Abstimmung darstellt.

Die Eingaben wurden sorgfältig geprüft. Dabei wurde die nachfolgend aufgeführte Methodik angewandt:

1. Zusammenführung der Eingaben in freier Form und der Eingaben unter Verwendung des vorgesehenen Fragebogens. Methodisch wurde für die Auswertung die Struktur des Fragebogens mit den 14 Fragen benutzt. Die Eingaben in freier Form wurden als Antworten auf die Frage 9 (Bemerkungen Projekt Kanton) und auf die Frage 14 (Bemerkungen Projekt Gemeinde) erfasst.
2. Es erfolgt keine Beantwortung jeder einzelnen Antwort auf jede Frage. Aus den eingegangenen Texten wurden die relevanten Aussagen und Forderungen extrahiert. Die Aussagen werden standardisiert (zum Beispiel "Forderung: weniger/keine Bäume" oder "Forderung: mehr Bäume") und codiert. Im Bericht ist dokumentiert und nachvollziehbar, welche Eingabe zu welcher standardisierten Aussage oder Forderung geführt hat. Durch die Standardisierung ist es möglich, die Aussagen von Eingaben in freier Form den einzelnen Fragen zuzuordnen.
3. Die standardisierten Aussagen und Forderungen werden beantwortet.
4. Aus der Auswertung der standardisierten Aussagen und Forderungen wurde eine Zusammenfassung und Interpretation je Frage formuliert.

Aus den Mitwirkungen folgert das Planungsteam gemeinsam mit den Bauherrn Anpassungen an den vorgesehenen Massnahmen.



## 4 Mitwirkung im Überblick

Für die Mitwirkung stellten die Bauherren einen Fragebogen zur Verfügung. Dieser umfasste den nachfolgend aufgelisteten Fragekatalog.

Frage Nr.	Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdiessbach (Kantonsprojekt)
1	<b>Sanierung als Chance:</b> Strasse, Trottoir, Leitungen, Bachdurchlässe müssen mittelfristig saniert werden. Der Strassenlärm muss reduziert werden. Können Sie nachvollziehen, dass die Gesamtsanierung genutzt wird, um den Strassenraum zu überdenken und zu verändern?
2	<b>Verkehrssicherheit:</b> Die Unfallanalyse hat keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte erkannt. An einzelnen Stellen wurden jedoch für alle Verkehrsarten objektive und subjektive Sicherheitsdefizite erkannt und reduziert. Mit mehreren Trottoirüberfahrten (Trottoirs führen vortrittsberechtigt über Seitenstrasse) können Fussgängerinnen und Fussgänger mit mehr Vortritt und sicherer entlang der Strasse gehen. Mit reduzierter Geschwindigkeit werden die erforderlichen Sichtweiten aus den Privatausfahrten und Seitenstrassen reduziert. Finden Sie, die Umgestaltung trägt angemessen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei?
3	<b>Massnahmen am Kreisel Linden:</b> Im Umfeld Kreisel Linden wurden kritische Verkehrssituationen beobachtet. Die Planer haben deshalb zahlreiche denk- und realisierbare Möglichkeiten zur Verbesserung untersucht und daraus den vorliegenden Lösungsansatz entwickelt. Finden Sie die gewählten Massnahmen nützlich, um die Sicherheit am Kreisel zu erhöhen?
4	<b>Verkehrsfluss:</b> Mit der gewählten Strassenbreite sind alle Begegnungsfälle (Beispiel Lastwagen entgegnet Lastwagen, Auto überholt Velo, wenn PW entgegnet) sichergestellt. Der breite (flach geknickte) Randstein hält den rollenden Verkehr von Fussgängerinnen und Fussgängern auf Distanz. Der breite Randstein ermöglicht Radfahrenden näher am Strassenrand (ohne Kontakt mit dem Pedal und mit Fluchtmöglichkeit) und dadurch sicherer zu fahren. Fussgänger und Fussgängerinnen erhalten bei ausgewählten Seitenstrassen mit Trottoirüberfahrten Vortritt. Die Lichtsignalanlage bleibt bestehen. Finden Sie dem Verkehrsfluss wird genügend Rechnung getragen?
5	<b>Gestaltung:</b> An vereinzelt Stellen kann die Verkehrsfläche reduziert und umgestaltet werden. Bäume sollen Schatten spenden und in versickerungsfähigen Flächen den Raum aufwerten. Auf Markierungen wird wo möglich verzichtet. Die beiden Bäche werden erkennbar gemacht. Sitzgelegenheiten und eine neue Beleuchtung sollen ebenfalls zur Aufwertung beitragen. Finden Sie, dass der Strassenraum aufgewertet wird und dass damit die schönen Häuser besser zur Geltung kommen?
6	<b>Lärmsanierung:</b> Mit der Strassensanierung müssen die Lärmimmissionen (die Lärmeinwirkungen auf die Umwelt und die Menschen in den angrenzenden Gebäuden) reduziert werden. Dies erfolgt mit lärminderndem Belag, mit einer Temporeduktion und mit Schallschutzfenstern. Eine Verkehrsreduktion und Lärmschutzwände sind nicht möglich. Sind für Sie diese Massnahmen zur Lärmreduktion nachvollziehbar?
7	<b>Tempo 30:</b> Mit Tempo 30 wird der Lärm reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss verstetigt (flüssige, nicht stockende oder ruckartige Verkehrsabfolge), die subjektive Verkehrssicherheit auf dem angrenzenden Trottoir erhöht und der Blickwinkel der Verkehrsteilnehmenden erweitert. Die Aufenthaltsqualität wird erhöht. Der Zeitverlust ist gering. Finden Sie die Einführung von Tempo 30 nachvollziehbar, selbst dann, wenn Tempo 30 auf angrenzenden Gemeindestrassen nicht signalisiert würde?
8	<b>Gesamteindruck:</b> Mit der Gesamtsanierung sollen Synergien genutzt, die Verkehrssicherheit erhöht und der Strassenraum aufgewertet werden, ohne dass der Verkehrsfluss eingeschränkt wird. Finden Sie das Vorprojekt insgesamt stimmig und freuen Sie sich auf die Umgestaltung?
9	Haben Sie Bemerkungen?
	<b>Verkehrsberuhigung Dorfkern in Oberdiessbach (Gemeindeprojekt)</b>
10	<b>Ziele:</b> Die Gemeinde Oberdiessbach verfolgt mit dem Projekt «Verkehrsberuhigung Dorfkern» die folgenden Ziele: - Die gefahrene Geschwindigkeit im Dorfkern soll reduziert und dadurch die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. - Gleichzeitig soll auch der Durchgangsverkehr auf der Krankenhausstrasse reduziert werden.



---

- Im Gebiet Vogt-Areal / Neopac soll die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg erhöht werden. Befürworten Sie diese Ziele?

---

11	<p><b>Zone 30:</b> Der Perimeter Dorfkern für die vorgesehene Zone 30 umfasst das eng gefasste Zentrum von Oberdiessbach mit dem historischen Ortskern, den Altersheimen und Schulen. Zum Perimeter gehört zusätzlich die westlich der Kantonsstrasse gelegene Bahnhofstrasse. Gemeinsam mit der vorgesehenen Höchst-geschwindigkeit von 30 km/h auf der Kantonsstrasse sollen die zentralen Bereiche beidseits der Kantonsstrasse in eine Zone 30 eingeschlossen werden. Die Umsetzung einer einzigen Zone im gesamten Dorfkern ermöglicht eine einfache und verständliche Signalisation.</p> <p>Mit der neuen Ausgangslage, der Möglichkeit einer koordinierten Einführung von Tempo 30 auf Kantons- und Gemeindestrassen, wurde die in der Variantenstudie «Verkehrsumgestaltung Bahnhofzufahrt» von 2017 empfohlene Begegnungszone verworfen.</p> <p>Mit der Umsetzung der Signalisation der «Zone 30» gehen verkehrsberuhigende Massnahmen einher, welche es braucht, damit die signalisierte Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Es sind hauptsächlich seitliche Einengungen vorgesehen, an Standorten, bei welchen heute schnell gefahren wird. Zudem werden die Vortrittsregeln an der Kreuzung Schloss-Strasse/Schulhausstrasse/Krankenhausstrasse angepasst: Neu ist Rechtsvortritt geplant.</p> <p>Können Sie nachvollziehen, wie der Perimeter Dorfkern festgelegt wurde? Sind Sie mit der Abgrenzung einverstanden? Befürworten Sie die baulichen Massnahmen, die mit der Umsetzung der Zone 30 einhergehen?</p>
12	<p><b>Massnahmen im Bereich Industriestrasse /Freimettigenstrasse:</b> Es sind Trottoirs an der Industriestrasse und an der Freimettigenstrasse geplant. Auf der Freimettigenstrasse soll eine Einbahnregelung errichtet werden.</p> <p>Befürworten Sie die Massnahmen, die im Bereich Industriestrasse/Freimettigenstrasse vorgesehen sind?</p>
13	<p><b>Schulwegsicherheit:</b> Teilen Sie die Ansicht, dass mit der Umsetzung des Gemeindeprojekts «Verkehrsberuhigung Dorfkern» die Schulwegsicherheit und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht wird?</p>
14	Haben Sie Bemerkungen?

---

*Tabelle 1 Fragen Fragebogen*

Insgesamt sind 167 Eingaben eingegangen.

Der vorgesehene Fragebogen wurde von 114 Personen oder Institutionen ausgefüllt. Davon haben über 100 Mitwirkende das Online-Formular genutzt. 53 Personen oder Institutionen haben eine Eingabe in freier Form vorgezogen. Die Eingaben in freier Form sind Briefe, Mails und explizite mündliche Eingaben anlässlich einer Sprechstunde mit der Gemeindepräsidentin. Eine Eingabe war ungültig und wird nicht berücksichtigt, da kein Name oder Organisation angegeben wurde.

Die Eingaben setzten sich zusammen aus Mitwirkungen von politischen Parteien (3), Firmen (15), Organisationen (5) und Privaten (144). Die Art der Mitwirkenden entspricht dem ersten Buchstaben Codes der Eingaben: P (Partei), F (Firma), O (Organisation) und I (Individualperson).



## 5 Zusammenfassung Projekt Kanton

Die standardisierten Antworten erlauben, einen Überblick über die eingegangenen Eingaben zu erhalten. Die zusammenfassende Einschätzung ermöglicht eine Interpretation und eine Empfehlung zum Umgang im weiteren Projektverlauf.

Der Umgang mit Eingaben von einzelnen Personen oder zu sehr lokal begrenzten Stellen wird nicht in diesem Kapitel erläutert. Dazu wird auf die Tabelle im Anhang "Antworten auf standardisierte Forderungen / Bemerkungen" verwiesen.

### 5.1 Frage 1: Sanierung als Chance

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	74
Aussage: negativ, nein	77
Aussage: neutral / geteilter Meinung	2

Tabelle 2 Standardisierte Antworten Frage 1

Viele Mitwirkende können nicht nachvollziehen, dass die Gesamtsanierung genutzt wird, um den Strassenraum zu überdenken und zu verändern.

### 5.2 Frage 2: Verkehrssicherheit

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	57
Aussage: negativ, nein	87
Aussage: es besteht kein Sicherheitsproblem, zu einschränkende Massnahmen (für den motorisierten Verkehr)	4
Forderung: Information der Fussgänger/-innen über deren Vortrittsverhältnisse bei T30	3
Forderung: Umfahrungstunnel	2
Forderung: keine tiefen Randsteine (Gefahr ausweichen auf Trottoir, weniger Platz für Fussgänger/-innen)	68
Aussage: teilweise, neutral	2
Forderung: stärkere Kontrolle oder Einhaltung Regeln Velofahrer/-innen und Fussgänger/-innen	7
Aussage: Sicherheit Velofahrer/-innen / Fussgänger/-innen wird kaum / nicht erhöht, Konzept Velo fehlt	2
Aussage: Pro Fussgängerampel	5
Aussage: Fussgängerstreifen Thunstrasse Alte Mosti bei Verschiebung nicht mehr auf Wunschlinie	1
Aussage: zu viel Vortritt für Fussgänger/-innen	1
Aussage: Fussgängerstreifen Thunstrasse Alte Mosti, Verschiebung positiv	1
Aussage: Erhalt Fussgängerstreifen positiv	3
Forderung: Sicherheit erhöhen durch Liegenschaftsunterhalt der Anrainer/-innen (z.B. Baumschnitt)	1

Tabelle 3 Standardisierte Antworten Frage 2

Eine Mehrheit findet, dass die gewählten Massnahmen nicht angemessen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

Einige Mitwirkende loben den Erhalt der Fussgängerampel, negative Aussagen gibt es diesbezüglich nicht.



Die vorgesehenen tiefen Randsteine werden von einem Teil der Mitwirkenden als potentielle Gefahr wahrgenommen. Es wird befürchtet, dass Motorfahrzeuge auf das Trottoir ausweichen und dass weniger Platz für die Fussgängerinnen und Fussgänger vorhanden sein wird.

Wenige Mitwirkende beanstanden, dass die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer nicht erhöht werde.

Einige Mitwirkende sehen die Strassennutzenden (v.a. Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger) stärker in der Pflicht, durch Einhaltung der Verkehrsregeln ihren Teil zur Verkehrssicherheit beizutragen.

### Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung

Gegenüber den tiefen abgeschrägten Randsteinen existiert (auch) in Oberdiessbach eine gewisse Skepsis. Erfahrungsgemäss weichen Motorfahrzeuge jedoch nicht auf das Trottoir aus, wenn sich Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Trottoir befinden. Wegen den zahlreichen Einmündungen, Grundstückszufahrten und Fussgängerstreifen müsste ein hoher Randstein ohnehin vielerorts abgesenkt werden. Aufgrund von positiven Erfahrungen in ähnlichen Situationen und angesichts des geringen Risikos von Ausweichmanövern wird an den tiefen Randsteinen festgehalten.

Für separate Veloinfrastruktur fehlt der Platz. Mittels niedrigerem Tempo kann die Verkehrssicherheit jedoch für alle Nutzergruppen erhöht werden.

## 5.3 Frage 3: Massnahmen am Kreisel Linden

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	49
Aussage: negativ, nein	36
Aussage: gleichbleibend / keine Verbesserung / Verschlechterung für grosse Fahrzeuge	7
Aussage: keine Unterlagen gefunden zur Beurteilung	5
Forderung: Schwelle von Oberdiessbach herkommend	3
Aussage / Forderung: Kreiselast Wässermatte bleibt gleich (gefährlich), Anpassungen erforderlich, z.B. keine Trottoirüberfahrt mit Randsteinen	5
Aussage: Fussverkehrsführung gut	3
Aussage / Forderung: Fahrzeuge von Oberdiessbach herkommend sind zu schnell, zu wenig aufmerksam; Durchschussproblematik (beheben)	6
Aussage: gegen Bäume beim Kreisel	4
Forderung: Schwelle von Linden herkommend	1
Forderung: T30 von Linden herkommend	1
Aussage / Forderung: Fussgängerstreifen Seite Kiesen unnötig / entfernen	46
Aussage / Forderung: Querungsmöglichkeit für Velos auf Seite Kiesen ungenügend, Zugang Veloweg verbessern	2
Forderung: Signal Kreisverkehr und "kein Vortritt" aus Oberdiessbach schlecht sichtbar, besser platzieren	1
Forderung: Stopstrasse aus Linden	2
Forderung: Mittelsinsel Seite Kiesen nicht vergrössern	2
Forderung: Kreisel in T30 einbeziehen	1

Tabelle 4 Standardisierte Antworten Frage 3

Eine Mehrheit findet die gewählten Massnahmen nützlich, um die Sicherheit am Kreisel zu erhöhen. Viele Voten äussern sich hingegen kritisch.



Ein Teil der Mitwirkenden fordert, dass auf den geplanten Fussgängerstreifen auf dem südlichen Kreiselarm (Kiesen) verzichtet wird. In diesem Bereich wird von wenigen Mitwirkenden bemängelt, dass die Veloquerung und der Zugang zum Veloweg zu wenig berücksichtigt werde.

Von einigen Mitwirkenden wird bemängelt, dass die Massnahmen keine Verbesserung der Befahrbarkeit für schwere Motorfahrzeuge darstellen.

Einige Mitwirkende befürchten, dass der Kreiselast Wässermatte gefährlich bleibe. Teilweise wird eine Anpassung gefordert, wie zum Beispiel die Aufhebung der Trottoirüberfahrt.

Einige Mitwirkende stellen fest, dass die Motorfahrzeuge aus Richtung Oberdiessbach zu schnell und zu wenig aufmerksam auf den Kreisel zufahren. Teilweise wird eine bessere Behebung der Durchschussproblematik gefordert. Andere fordern eine Schwelle in der Kreiselfahrt (entweder von Oberdiessbach oder von Linden her), um die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge zu reduzieren. Eine mitwirkende Person sieht diesbezüglich die Signalisierung von Tempo 30 auf der Lindenstrasse als Lösung.

#### **Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung**

Die Mittelinsel im südlichen Kreiselarm (Seite Kiesen) wird überarbeitet. Der Fussgängerstreifen wird nicht markiert und die Fussgängerquerung wird als solche ohne Vortritt ausgestaltet.

Die Querungsmöglichkeit für Velos wird in der Weiterentwicklung verbessert.

### **5.4 Frage 4: Verkehrsfluss**

<b>Standardisierte Antworten</b>	<b>Anzahl</b>
Aussage: positiv, ja	57
Aussage: negativ, nein	31
Aussage: Anforderungen Velo werden zugunsten Verkehrsfluss vernachlässigt	1
Forderung: keine schmalere Fahrbahn	53
Aussage: neutral	4
Aussage: tiefe Randsteine gut	5
Aussage: Anpassung (Verkleinerung) der Radien Einmündungen unnötig / gefährlich	50
Aussage: Pro Trottoirüberfahrten	48
Aussage / Forderung: Gegen Trottoirüberfahrten	3
Forderung: Gruppieren der Fussgänger/-innen zum Queren der Strasse	1

*Tabelle 5 Standardisierte Antworten Frage 4*

Die Mehrheit findet, dass dem Verkehrsfluss genügend Rechnung getragen wird.

Viele Mitwirkende fordern, dass die Fahrbahn nicht verschmälert wird. Insbesondere sollen die Radien bei seitlichen Einmündungen nicht derart stark reduziert werden.

Die Umsetzung von Trottoirüberfahrten wird grundsätzlich befürwortet. Einige Mitwirkende ussern sich auch positiv zu den tiefen Randsteinen.

#### **Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung**

An der Fahrbahnbreite von 6.0 m und an der Belagsbreite von 5.70 m wird festgehalten. Kurvenverbreiterungen sind gemäss Berechnung nicht nötig.



Bei den Einmündungen Schloss-Strasse, Haubenstrasse und Industriestrasse wurden massgebende Kreuzungsfälle definiert und die Befahrbarkeit entsprechend nachgewiesen. Im Bauprojekt sollen diese massgebenden Kreuzungsfälle überprüft werden. Besonders bei der Schloss-Strasse soll der Einmündungstrichter grosszügiger, ähnlicher wie heute gestaltet werden. Dort ist deshalb die Errichtung eines Fussgängerstreifens zu prüfen.

## 5.5 Frage 5: Gestaltung

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	53
Aussage: negativ, nein	34
Aussage: unnötig (teilweise)	7
Aussage: Parkplätze umgestalten gut	2
Forderung: keine Reduktion der Fahrbahnfläche	4
Aussage: neutral	5
Aussage: Bäume ja, aber nicht auf Kosten von Parkplätzen	1
Aussage: gegen Fahrbahn ohne Mittellinie	3
Aussage: gegen Sitzgelegenheiten	58
Aussage: gegen Reduktion Parkplätze (hauptsächlich bei BEKB, teilweise Bahnübergang)	48
Aussage: hohe Kapazität der Strasse für den motorisierten Verkehr als Hauptzweck	16
Aussage: gegen Bäume (oder zu viele Bäume) wegen Kosten, zusätzliche Gefahren, Unterhaltsfragen	61
Aussage: gegen Bäche erkennbar machen	47
Aussage: Pro Bäume	6
Aussage: gegen Pflasterung / Vorplatzgestaltung	1
Forderung: Bei Bäumen sicherstellen, dass Rollstühle, Kinderwagen passieren können	1
Forderung: mehr Brunnen (Hitzeschutz)	1

Tabelle 6 Standardisierte Antworten Frage 5

Eine Mehrheit ist der Ansicht, dass der Strassenraum mit den vorgesehenen Massnahmen aufgewertet wird.

Einzelne Gestaltungselemente werden dennoch von einigen Mitwirkenden kritisiert:

- Bäume pflanzen
- Bäche erkennbar machen
- Sitzgelegenheiten erstellen
- Umgestaltung Parkiermöglichkeiten (hauptsächlich BEKB, teilweise bei Bahnübergang)

sind dabei die am häufigsten kritisierten Elemente.

Einige Mitwirkende unterstreichen, dass der Hauptzweck der Strasse sei, eine hohe Kapazität für den motorisierten Verkehr anzubieten. Dem sei Rechnung zu tragen.

Wenige Mitwirkende kritisieren den Wegfall der Mittellinie auf der Strasse.

### Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung

Am Gestaltungskonzept wird grundsätzlich festgehalten. Bäume haben im Strassenraum eine hitzemindernde Wirkung. Die Gestaltungselemente werden auf ein Minimum reduziert. Bei den Bäumen auf Privatgrund ist die Umsetzbarkeit im Bauprojekt mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu überprüfen.



Es ist noch nicht konkret definiert, wie die Bäche erkennbar gemacht werden sollen. Es ist eine dezente Lösung angedacht z.B. Posamente beim Brückengeländer und einfache Beschriftung oder Infotafel). Weitergehende identitätsstiftende Massnahmen mit Beleuchtung oder grossflächiger Markierung stehen nicht im Vordergrund.

Die Anpassung der Parkplatzanordnung begründet sich durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bei der BEKB ist die konkrete Umsetzung mit der Grundeigentümerin vertieft zu prüfen.

Sitzgelegenheiten werden im Bauprojekt konkretisiert und allenfalls reduziert. Die Detailplanung erfolgt in Absprache mit der Begleitgruppe, welche bereits den Bedarf an Sitzgelegenheiten in die Planung einbrachte.

## 5.6 Frage 6: Lärmsanierung

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	58
Aussage: negativ, nein	86
Aussage: An der Strasse muss mit Lärm gerechnet werden	6
Aussage: Flüsterbelag ja (und meist Schallschutzfenster auch)	57
Forderung: Sanierung mit Flüsterbelag, T30 nur wenn Lärmwerte nach Sanierung überschritten	1
Aussage: Kritik wegen Lärmmodell / Berechnungen	51
Forderung: Eisenbahn macht auch Lärm, auch prüfen	2

Tabelle 7 Standardisierte Antworten Frage 6

Für viele Mitwirkende ist der Ansatz der Lärmreduktion nicht nachvollziehbar. Der Zusammenhang zwischen Tempo 30 und Lärmreduktion ist schwer verständlich.

Gegenüber lärmarmem Belag und meist auch gegenüber Schallschutzfenster zeigt sich ein Gross-teil der Mitwirkenden offen, nicht aber gegenüber der Geschwindigkeitsreduktion.

Ein Teil der Mitwirkenden übt Kritik an den Berechnungen zum Strassenlärm.

### Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung

Im Erläuterungsbericht zum Vorprojekt ist detailliert erläutert, dass der Bauherr gesetzlich verpflichtet ist, alle verhältnismässigen Massnahmen zu ergreifen, um den Lärm zu reduzieren. In Oberdiessbach sind dies lärmarmere Belag, Tempo 30 und Schallschutzfenster.

*Zur Berechnung der Lärmemissionen: Gemäss Art. 38 LSV werden Lärmemissionen anhand von Berechnungen oder Messungen ermittelt. Aufgrund des Aufwands stehen dabei anerkannte EDV-gestützte Berechnungsmodelle im Vordergrund. Wie Strassenlärm ermittelt werden muss, ist in den Anhängen der Lärmschutz-Verordnung und in diversen Dokumenten des Bundes detailliert festgehalten. Die Berechnungen für das Projekt in Oberdiessbach wurden mit der Lärmberechnungssoftware CadnaA unter Verwendung des neusten Strassenlärm-Emissionsmodells sonRoad18 gemäss Vorgaben des BAFU durchgeführt. Das verwendete Berechnungsmodell sonRoad18 wurde vom BAFU und der EMPA entwickelt und mittels unzähliger Messungen validiert. Unterlagen dazu sind z.B. auf der Website des BAFU öffentlich zugänglich und frei verfügbar. Die Faktoren, welche emissionsseitig hauptsächlich den Strassenverkehrs-Lärmpegel bestimmen sind:*

- die jahresdurchschnittliche Verkehrsmenge und Verkehrs-Zusammensetzung z.B. Anzahl PW / LKW,
- der Belag (Typ, Qualität, Zustand etc.) und
- die Geschwindigkeit.





*Immissionsseitig sind hauptsächlich der Gebäudeabstand und die Lärmempfindlichkeit (Empfindlichkeitsstufe) entscheidend für die Beurteilung des Lärmpegels.*

*Innerhalb des Untersuchungsperimeters wurden im Rahmen des aktuellen Strassenbauprojekts keine Lärmmessungen zur Validierung des Berechnungsmodells vorgenommen. Die Berechnungen wurden jedoch mit dem bestehenden älteren Lärmkataster und den damals durchgeführten Lärmmessungen abgeglichen. Dieser Vergleich zeigt eine gute Übereinstimmung. D.h. die alten Berechnungen und Messungen decken sich gut mit den neuen Berechnungen. Es gibt örtlich auch keine speziellen akustischen Auffälligkeiten, welche erneute Messungen rechtfertigen würden.*

## 5.7 Frage 7: Tempo 30

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	51
Aussage: negativ, nein	91
Aussage: mehr Lärm durch T30	19
Forderung: Wenn Tempo 30, dann auf der Kantonsstrasse und in der Dorfkernzone	4
Aussage: Bedenken wegen Einrücken der AdF (Angehörige der Feuerwehr) in FW-Magazin	2
Forderung: Tempo 40 auf der Kantonsstrasse	6
Forderung: Tempo 30 bis zum Ortseingang Nord verlängern	2
Aussage: Befürchtung weitere Einschränkungen, falls T30 nicht eingehalten wird (Schikanen)	45
Aussage: gegen Schikanen und Hindernisse, Einengungen	5
Aussage: Zeitverlust als Problem	3
Aussage: stärkere Ablenkung bei T30, weniger aufmerksam	5
Aussage: Befürchtung mehr Stau bei T30 vor oder im Dorf, Ausweichverkehr durch Dorfstrassen	3
Aussage: Verkehr wird flüssiger	2
Forderung: T30 nur Kirche bis Kreisel	1
Aussage: Zusammenhang T30 Kantonsstrasse und Gemeindestrassen?	2

*Tabelle 8 Standardisierte Antworten Frage 7*

Die Einführung von Tempo 30 ist für viele Mitwirkende nicht nachvollziehbar.

Von einem Teil der Mitwirkenden werden weitere Einschränkungen befürchtet, falls Tempo 30 bei Geschwindigkeitsmessungen nicht eingehalten wird. Teilweise wird auch befürchtet, dass die Lärmemissionen mit Tempo 30 steigen werden.

### **Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung**

Im Erläuterungsbericht zum Vorprojekt ist detailliert erläutert, dass Tempo 30 aus Lärmschutzgründen gesetzlich erforderlich ist. An Tempo 30 wird wegen der Lärmsanierungspflicht, der grösseren Verkehrssicherheit und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität festgehalten.

Bis im Jahr 2022 sind der Kanton Bern und die Gemeinde Oberdiessbach davon ausgegangen, dass die Einbindung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt nur möglich ist, wenn die Dorfkernzone realisiert wird und wenn der Gemeinderat hinter den Absichten zur Tempo-30-Zone auf der Ortsdurchfahrt steht und diese mitträgt. Diese Abhängigkeit hat an Gültigkeit verloren. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids und des lärmtechnischen Berichts vom August 2022 hat sich die Argumentationslage geändert. Tempo 30 ist nun aus lärmtechnischen Gründen auf der Kantonsstrasse unausweichlich, unabhängig vom Geschwindigkeitsregime der angrenzenden Strassen.



## 5.8 Frage 8: Gesamteindruck

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	55
Aussage: negativ, nein	37
Aussage: unnötig	2
Aussage: Sanierung erforderlich, Massnahmen (teilweise) falsch oder unnötig	55
Aussage: braucht noch Verbesserungen	2
Aussage: Einmünden aus untergeordneten Strassen bleibt schwierig / wird mit Mehrverkehr schwieriger, Mehrverkehr / Umwegverkehr durch das Dorf zum Lindenkreisel befürchtet	5
Forderung: Reduktion Sperrzeiten Bahnübergang	4
Forderung: nur Belagssanierung	5

Tabelle 9 Standardisierte Antworten Frage 8

Die Mitwirkenden haben einen sehr unterschiedlichen Gesamteindruck.

Einige befürchten, dass das Einmünden aus den untergeordneten Strassen schwierig bleibt. Einige befürchten Ausweichverkehr auf dem Gemeindestrassennetz.

Von wenigen wird eine Reduktion der Sperrzeiten am Bahnübergang gefordert.

### Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung

Am Sanierungsprojekt wird grundsätzlich festgehalten. Einzelne Punkte werden jedoch bei der Projektweiterentwicklung überarbeitet. In Kapitel 7 werden die Auswertungen der Mitwirkung verdeutlicht.

## 5.9 Frage 9: Bemerkungen

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv	14
Aussage: negativ	15
Aussage: unnötig	2
Aussage: Fussgängerstreifen Gemeindeplatz, Fussgänger/-innen werden nicht beachtet	1
Aussage: Hinweis Flyer	1
Aussage: positive Äusserung zum Verfahren	2
Aussage: Sicherheit erhöhen und Komplexität reduzieren soll im Vordergrund stehen	1
Forderung: Fussgängerstreifen über Schloss-Strasse (Apotheke - Buume-Hus)	1
Forderung: Beidrichtungsradweg zwischen Lindenkreisel und Krankenhausstrasse	1
Aussage: Hinweis gefährlicher Fussgängerstreifen Bahnübergang	4
Aussage: Problematik Lindenstrasse (Lärm, hohe Geschwindigkeit, Verkehrszunahme)	1
Forderung: Verkehr reduzieren (übergeordnete Problematik, Bevölkerungswachstum, Verkehrsplanung, Raumplanung)	48
Forderung: rasche(re) Umsetzung, oder zumindest 2027 ohne Zeitverzug	6
Aussage: Querung Krankenhausstrasse (Fussverkehr längs Lindenstrasse): Trottoir nicht abgesenkt	1
Forderung: Konsultativabstimmung zu T30	47
Forderung: Verschieben Fussgängerstreifen Bahnübergang nach südlich Industriestrasse	45
Aussage: Thema hohe Kosten	52
Forderung: Geld für andere Prioritäten einsetzen (z.B. Bachsanierung, Familien)	6



Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: negative Äusserungen zum Planungsverfahren (z.B. Zusammensetzung Begleitgruppe, Projektleitung Kanton)	47
Aussage: Tiefe Randsteine schlecht für Schneeräumung	1
Aussage: wichtige Synergie Wasserversorgung	1
Forderung: bessere Beleuchtung Fussgängerstreifen	1

*Tabelle 10 Standardisierte Antworten Frage 9*

Ein Teil der Mitwirkenden fordert

- eine Konsultativabstimmung zu Tempo 30
- ein Verschieben des Fussgängerstreifens beim Bahnübergang von der nördlichen auf die südliche Seite der Industriestrasse

Ein Teil der Mitwirkenden äussert sich kritisch den hohen Kosten und dem Planungsverfahren gegenüber.

Einige Mitwirkende fordern eine möglichst rasche Umsetzung.

### **Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung**

Die Beteiligten sind interessiert an einer raschen Umsetzung.

Allgemeine Themen zum Verkehrs- und Bevölkerungswachstum werden mit diesem Projekt nicht angegangen.

Das Verschieben des Fussgängerstreifens bei der Einmündung Industriestrasse ist aufgrund des angrenzenden Gemeindeprojekts nicht vorgesehen. Mit der Ergänzung des Trottoirs an der Burgdorfstrasse 30 kann eine durchgehende und von der Anlieferung der Neopac abgewandte Fussverkehrsführung in der Industriestrasse angeboten werden.

Die Zusammensetzung der Begleitkommission erfolgte in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Oberdiessbach. Zusätzlich fand im Juni 2023 ein Anlass für einen grösseren Kreis von Interessierten statt.



## 6 Zusammenfassung Projekt Gemeinde

### 6.1 Frage 10: Ziele

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	63
Aussage: negativ, nein	30
Aussage: Einschränkung MIV	2
Forderung: keine Trottoirs	1
Forderung: keine Geschwindigkeitsreduktion	5
Forderung: Geschwindigkeitsreduktionen nur zu Hauptverkehrszeiten oder nur in der Nacht	2
Aussage: gegen Ziel 2 "Durchgangsverkehr auf der Krankenhausstrasse reduzieren"	4
Aussage: eine Reduktion der Geschwindigkeit erhöht nicht automatisch die Sicherheit	2
Aussage: pro Ziele 2 und 3 (Krankenhausstrasse, Vogt)	1
Aussage: teilweise	5
Aussage: es besteht kein Sicherheitsproblem	2

Tabelle 11 Standardisierte Antworten Frage 10

Die Ziele, die mit dem Gemeindeprojekt erreicht werden sollen, werden deutlich stärker befürwortet als abgelehnt.

#### Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung

Im Grundsatz werden die Ziele mehrheitlich befürwortet.

### 6.2 Frage 11: Zone 30

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	48
Aussage: negativ, nein	34
Aussage: gegen Temporeduktion	47
Forderung: grössere T30 Zone (u.a. Haube, Kirchbühl, Rain, Friedhof, Höheweg, Stockhornweg, Alpenweg, Gumiweg...)	17
Forderung: keine Einengungen, oder auch bei Einengungen sollen Fahrzeuge noch kreuzen können, Berücksichtigung landwirtschaftliche Fahrzeuge	18
Aussage: Pro T30 im Bereich der Schulen	45
Forderung: Velos mitdenken. Einengungen, Wegfall Velostreifen Schloss-Strasse schlecht	4
Aussage: gegen Rechtsvortritt auf Schloss-Strasse	6
Aussage: Einengungen behindern Einsatzfahrzeuge auf dem Weg zum Einsatzort	1
Forderung: Tempo 40 bzw. Überdenken Temporeduktion auf grösseren Gemeindestrassen (z.B. Haubenstrasse, Krankenhausstrasse, Schloss-Strasse)	2
Aussage: Pro Rechtsvortritt auf Schloss-Strasse	1
Forderung: Regelung Pappelweg und Birkenweg (Zone 30)	1
Aussage: Dorfkernzone zu gross (z.B. ohne Gumiweg, östlich Sek, nur bei Schulen oder Altersheim)	6
Aussage: Pro Zone 30 beim Bahnhof	1
Forderung: Parkieren beim Bahnhof weiterhin unkompliziert ermöglichen	1
Aussage: Befürchtung weitere Einschränkungen, falls T30 nicht eingehalten wird (Schikanen)	45



Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: Pro Begegnungszonen im Bereich der Schulen (Vortritt Fussgänger)	1
Forderung: Pilotphase T30 ohne weitere Massnahmen (baulich), nur nachrüsten, wenn nötig	1

*Tabelle 12 Standardisierte Antworten Frage 11*

Die Fragen wurden kontrovers beantwortet. Ein Teil der Mitwirkenden ist gegen eine Temporeduktion oder könnte sich eine solche nur im Bereich der Schulen oder Altersheimen vorstellen.

Der andere Teil der Mitwirkenden unterstützt den Perimeter oder fordert eine Vergrösserung der geplanten Dorfkernzone auf verschiedenen weiteren Strassenabschnitten.

Im Weiteren werden die Einschränkungen von den Mitwirkenden kritisiert. Es wird befürchtet, dass bei Nichteinhaltung von Tempo 30 zusätzliche Schikanen eingeführt werden.

#### **Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung**

Insgesamt spiegelt die Kontroverse unterschiedliche Perspektiven und Interessen der Mitwirkenden wider. Es gibt Bedenken bezüglich der Effektivität und Umsetzbarkeit sowie unterschiedliche Vorstellungen darüber, welche Gebiete von einer Temporeduktion betroffen sein sollten.

Die Gemeinde wird den Perimeter und die Einengungen in der Weiterbearbeitung überarbeiten.

### **6.3 Frage 12: Massnahmen im Bereich Industriestrasse /Freimettigenstrasse**

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	117
Aussage: negativ, nein	28
Forderung: Einbahnstrasse für Velos im Gegenverkehr befahren	2
Aussage: Konfliktstelle Freimettigenstrasse 4 + 5	1
Aussage: gegen Einbahnstrasse	5
Aussage: neutral	2
Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Schulhausstrasse oder allgemein Schleichverkehr durch Dorfkern	2
Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Schwerverkehr Freimettigenstrasse	1
Aussage: pro Einbahnstrasse	2
Aussage: Befürchtung / Frage Mehrverkehr auf Kantonsstrasse durch Einbahn	2

*Tabelle 13 Standardisierte Antworten Frage 12*

Die Massnahmen im Bereich Industrie-/Freimettigenstrasse werden grossmehrheitlich befürwortet.

#### **Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung**

Die Umsetzung dieser Massnahmen wird durch die Gemeinde weiterverfolgt.



## 6.4 Frage 13: Schulwegsicherheit

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv, ja	62
Aussage: negativ, nein	37
Aussage: neutral oder geteilter Meinung (z.B. falsche Sicherheit, Eltern stärker in die Pflicht nehmen)	7

Tabelle 14 Standardisierte Antworten Frage 13

Die Mehrheit der Mitwirkenden teilt die Ansicht, dass mit der Umsetzung des Gemeindeprojekts «Verkehrsberuhigung Dorfkern» die Schulwegsicherheit und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht wird.

## 6.5 Frage 14: Bemerkungen

Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: positiv	18
Aussage: negativ	4
Aussage: Hinweis Flyer	1
Forderung: 50 auf Kantonsstrasse, 30 auf allen Gemeindestrassen	1
Aussage / Forderung: Problematik Schwellen Schulhausstrasse, Verbreiterung über gesamte Strassenbreite	3
Forderung: Hohlenhausweg, Durchsetzung Fahrverbot, Verkehrsberuhigungsmassnahmen	1
Forderung: Abstimmung zu Tempo 30 (teilweise Forderung nach schriftlicher Abstimmung)	5
Aussage: schlechte Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln durch Velo, Fussgänger/-innen oder MIV (Rechtsvortritte, Ausweichen Vertikalversätze, Nutzung Velostreifen / Fussgängerlängsstreifen auf Gegenseite)	5
Aussage: Parkiersituation Feuerwehrmagazin nicht gelöst	3
Forderung: Fussgängerstreifen Vogt / Spielgruppe Stärnehus	1
Forderung: bessere Beleuchtung Gumiweg / Bahnhofstrasse	1
Forderung: Überprüfung Schulwege allgemein, parkierte Fahrzeuge auf Trottoirs (z.B. Coop), besserer Schutz Bäche	2
Forderung: Verbesserung Verbindung Gemeindeplatz (Sammelstelle) - Hauptstrasse	1
Forderung: Einfahrt Thunstrasse Gemeindeplatz nur noch als Einfahrt (Einbahn)	1
Forderung: Verbreiterung Trottoir Schloss-Strasse Höhe Töpferei Nydegger	1
Aussage: Bahnhofplatz, parkierte Fahrzeuge bei Post als Sichthindernis für Fussgänger	2
Aussage / Forderung: Bahnhofstrasse kein Handlungsbedarf, keine Fahrstreifenreduktion	47
Forderung: Krankenhausstrasse, Entfernung Parkfelder blaue Zone	44
Aussage: Thema hohe Kosten	48
Forderung: Lichtsignalanlage Feuerwehr Parkierung	1
Aussage / Forderung: Feuerwehr Parkierung, angepasste Variante 2 annehmbar, gelb blinkendes Lichtsignal	46
Aussage: Schloss-Strasse 24, Fussgängerstreifen unübersichtlich	1
Forderung: neuer Fussgängerstreifen Schloss-Strasse oberhalb Krankenhausstrasse	1
Forderung: Entfernen 1 Parkfeld auf Höhe Kirchbühlstrasse 29 (Manövrieren)	1
Forderung: Kap. 2 Analyse Ist-Zustand im Bericht Umgestaltung Bahnhofplatz 2017 ist im Projekt zu berücksichtigen	1
Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Höheweg/Alpenweg (Umfahrung Dorfkernzone von Gumi -> Konolfingen)	1



Standardisierte Antworten	Anzahl
Aussage: Bedauern, dass Trottoir zwischen Krankenhausstrasse und Hohlenhaus schmaler wurde	1
Forderung: Smiley-Radar	1
Aussage: Kritik Rechtsvortritt Reitstall Schloss-Strasse	1
Forderung: Öffnen Haubenstrasse zwischen Bahnhof und Kantonsstrasse für Velos in beide Richtungen	1
Aussage: Warum darf der Kanton Bäume an den Strassenrändern pflanzen und wenn ein Landwirt oder eine Landwirtin das tut, muss er 6m von der Strasse entfernt gepflanzt sein?	1
Forderung: Trottoir Freimettigenstrasse bis Friedhof	1
Forderung: Fussgängerunterführung beim Bahnübergang	1
Aussage: Feuerwehr Parkierung ist kein Problem	1

*Tabelle 15 Standardisierte Antworten Frage 14*

Ein Grossteil der Mitwirkenden fordert eine Anpassung der Feuerwehrparkierung. Eine angepasste Variante 2 wird hier unterstützt. Ebenfalls wird von denselben Teilnehmenden das Teilprojekt an der Bahnhofstrasse klar verworfen.

Mehrere Mitwirkende stören sich an den hohen Projektkosten und fordern daher auch eine Abstimmung darüber. Wenige fordern, dass diese schriftlich erfolgen soll.

Im Weiteren wird gefordert, die blauen Parkfelder entlang der Krankenhausstrasse aufgrund der neuen Verkehrssituation mit der Verengung an der Bushaltestelle aufzuheben.

#### **Interpretation / Aufnahme der Antworten für Weiterbearbeitung**

Die Haubenstrasse verbleibt wie heute zweistreifig. Einzig der Anschluss an die Kantonsstrasse wird zugunsten der querenden Fussgänger etwas enger gestaltet.

Die Forderung über eine Abstimmung der Dorfkernzone wird von der Gemeinde unterstützt.

Zur Feuerwehrparkierung sind kurzfristig keine Massnahmen mehr vorgesehen. Langfristig sind aber Anpassungen denkbar.



## 7 Schlussfolgerungen

Das Tiefbauamt des Kantons Bern und die Gemeinde Oberdiessbach bedanken sich für das rege Interesse an den Projekten und für die aktive Beteiligung an der Mitwirkung.

### 7.1 Schlussfolgerungen Projekt Kanton

Die Mitwirkenden sind sich grundsätzlich einig, dass die Kantonsstrasse sanierungsbedürftig ist. Weil jedoch das aus gesetzlichen Gründen notwendige Tempo 30 stark umstritten ist, nimmt der Kanton die Sanierung nur zeitnah an die Hand, wenn die Gemeinde ein klares Statement zum «anzupassenden» Mitwirkungsprojekt abgibt. Ohne positives Signal von der Gemeinde wird die Strassensanierung zurückgestellt.

Schlussfolgerungen zum Mitwirkungsprojekt im Detail:

Aus den Mitwirkungsantworten kommt zum Ausdruck, dass die Interessen und Wertvorstellungen einzelner Mitwirkenden stark divergieren. Am meisten umstritten sind die Signalisation von Tempo 30, die Fahrbahnbreite, die Grösse der Knotengeometrien und die Neuordnung von Parkplätzen BEKB und Bahnübergang. Im Weiteren werden die Anordnung von Bäumen und Bänken, die Trottoirüberfahrten und die Trottoirkantenhöhe kritisch erwähnt.

Der Kanton hält am Gesamtkonzept fest, überarbeitet jedoch im Rahmen der Weiterentwicklung aufgrund der Mitwirkungseingaben einzelne Punkte:

- **An Tempo 30 wird festgehalten.** Da es sich bei der Sanierung um eine wesentliche Änderung der Anlage handelt, müssen die Vorgaben gemäss Lärmschutz eingehalten werden, dies wurde in mehreren Gerichtsurteilen bestätigt. Soll also die Sanierung der Ortsdurchfahrt an die Hand genommen werden, so ist neben lärmarmem Belag und Lärmschutzfenstern die Einführung von T30 aus rechtlicher Sicht integraler Bestandteil davon. Aus Lärmschutzgründen gibt es keine andere Möglichkeit. Die Einführung von T30 auf der Kantonsstrasse erfolgt auch dann, wenn die Gemeinde auf ihrem Strassennetz keine T30-Zone einführen sollte. In diesem Falle wäre eine Streckensignalisation T30 auf der Kantonsstrasse notwendig.
- **Die Knotengeometrien bei der Schloss-Strasse, bei der Haubenstrasse und bei der Industriestrasse werden überprüft.** Die Begegnungsfälle verschiedener Fahrzeuge, die Fahrgeometrien (Schleppkurven) werden überarbeitet. Die Feuerwehr muss ihre Einsätze rasch abwickeln können. Besonders bei der Schloss-Strasse ist vorgesehen, den Einmündetrichter grosszügiger zu gestalten als im Vorprojekt vorgesehen. Damit die Fussgänger trotzdem möglichst einfach die Schloss-Strasse queren können, ist die Errichtung eines Fussgängerstreifens zu prüfen.
- Die Mittelinsel am **Kreisel Linden wird** im südlichen Kreiselarm (Seite Kiesen) **überarbeitet. Auf die Markierung des Fussgängerstreifens wird verzichtet.** Die Fussgängerquerung wird ohne Vortritt ausgestaltet. Die Querungsmöglichkeit für Velos wird verbessert. Weitergehende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Kreisel werden nur in Betracht gezogen, falls sich die im Projekt enthaltenen Massnahmen als zu wenig griffig erweisen. Die Signalisation und die Sichtbarkeit der Signale werden im Bauprojekt überprüft.
- **An der Strassenbreite von 6 m, an der Belagsbreite von 5.70 m, sowie an den breiten, niedrigen Randsteinen wird festgehalten.** Erfahrungen aus verschiedenen Innerortsstrassen zeigen, dass 6 m Breite bei Tempo 30 für alle wichtigen Begegnungsfälle ausreichen und dass die Randsteine damit nur selten überfahren werden. Die Befürchtungen, dass mit niedrigen Strassenrändern oft und schnell auf das Trottoir ausgewichen wird, haben sich nach der Einführung gelegt. Bei zahlreichen Einmündungen, Grundstückszufahrten und Fussgängerstreifen ist der Randstein schon heute abgesenkt, ohne dass auf das Trottoir ausgewichen wird.





- **An den Trottoirüberfahrten wird festgehalten.** Der Vortritt von Fussgängerinnen und Fussgängern entlang der Kantonsstrasse gehören zum Konzept, die Nachteile (Entzug des Vortritts für den rollenden Verkehr) sind gering und stören den Verkehrsfluss kaum. Die Trottoirüberfahrten erhöhen die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr.
- **An den Anpassungen der Parkierung BEKB und beim Bahnübergang wird festgehalten.** Die Verkehrssicherheit wird durch die wegfallenden Rückwärtsmanöver auf Strasse und Trottoir erhöht. Bäume spenden Schatten, tragen zur Hitzereduktion bei und werten den Strassenraum auf. Detailgestaltung, Kostenteiler, Bau und Unterhalt wird zwischen Kanton, Grundeigentümer und allenfalls Gemeinde geregelt.
- **Bäume und Möblierung und die Verdeutlichung der Bäche werden minimiert.** Die Gestaltungselemente zum Hervorheben der Bäche werden dezent gehalten. Bäume, Rabatten oder Baumscheiben werden im Bauprojekt konkretisiert. Anzahl und Standorte der Sitzgelegenheiten ebenfalls. Der Kostenteiler für Erstellung und Unterhalt wird wie üblich zwischen Kanton, und Gemeinde geregelt.
- **Die Lage von Fussgängerstreifen wird überprüft.** Abgestimmt auf Gemeinde-Vorhaben wird die Lage von Fussgängerstreifen überprüft. Gegenüber dem Vorprojekt werden weitere Streifen allenfalls ergänzt.

## 7.2 Schlussfolgerungen Projekt Gemeinde

Die Mitwirkenden befürworten mehrheitlich die Ziele des Gemeindeprojektes. Dank der zahlreichen Eingaben kann das Projekt nun konkretisiert werden.

Basierend auf der Mitwirkung werden folgende Punkte geprüft bzw. aufgenommen.

- **Der Perimeter der Zone 30 wird überarbeitet.** Die Mitwirkenden unterstützen teilweise den geplanten Perimeter. Grossmehrheitlich wird eine Zone 30 im Bereich der Schulanlagen klar unterstützt. Teile der Mitwirkenden fordern eine Vergrösserung bzw. eine Verkleinerung des Perimeters.
- **Verzicht auf bauliche Einengungen.** Auf bauliche Einengungen kann verzichtet werden. Falls sich nach Einführung der T30-Zone überhöhte Geschwindigkeiten zeigen sollten, müssten Massnahmen nachgerüstet werden.
- **Der Weiterbestand des Velostreifens auf der Schloss-Strasse wird geprüft.** Dies ist abhängig von der Grösse der Tempo-30-Zone und der Anpassungen im Geschäft der Feuerwehrparkierung.
- **Die Umsetzung der Massnahmen zur Schulwegsicherheit wird weiterverfolgt.** Die geplanten Massnahmen an der Industrie- und Freimettigenstrasse werden von den Mitwirkenden mitgetragen.
- **Die Ausgestaltung des Knotens Schloss-Strasse/Krankenhausstrasse/Schulhausstrasse wird überprüft.** Die Vortrittsregelung ist auch abhängig von der Anpassung der Tempo-30-Zone. Gleichzeitig ist der Fussgängerstreifen Schloss-Strasse 24 zu überprüfen.
- **Die Feuerwehrparkierung bleibt aktuell unverändert.** Langfristig sind aber Anpassungen denkbar.
- **Das Projekt der Bahnhofstrasse wird überarbeitet.** Die Gemeinde übernimmt demnächst die Bahnhofstrasse von der BLS. Da die Strasse sanierungsbedürftig ist, bietet sich nun der optimale Zeitpunkt für Anpassungen an. Diese sollen jedoch lediglich das Nötigste für die Verkehrssicherheit beinhalten. Die Bahnhofstrasse wird vom Projekt «Verkehrsberuhigung Dorfkern» losgelöst und als eigenes Strassensanierungsprojekt weiterverfolgt, welches aufgrund der zu erwartenden Kosten der Gemeindeversammlung zur Genehmigung zu unterbreiten ist.
- **Die Stimmbevölkerung der Gemeinde Oberdiessbach wird über das Projekt der Gemeinde abstimmen.**



# Anhänge: Tabellen Mitwirkungseingaben

## A Mitwirkende

<i>gültig</i>	<i>Person</i>	<i>Partei, Organisation, Firma</i>
Ja	Adrian von Gunten	
Ja	Alfonso Massaro	
Ja	Alice & Niklaus Künzi	
Ja	André Hofer	
Ja	André Lorenzetti	
Ja	Andrea Neuenschwander	
Ja	Andreas Dubach	
Ja	Andreas Gantenbein	
Ja	Andreas Schmocker	
Ja	Andreas Zwahlen	
Ja	Anita Aebersold	
Ja	Anton Rothen	
Ja	Barbara Meister	
Ja	Barbara Zürcher-Zimmermann	
Ja	Beat Beyeler	
Ja	Beat Bürki	
Ja	Beat Hodel	
Ja	Béat Michel Zürcher	
Ja	Beat Rindlisbacher	
Ja	Beat Straub	
Ja	Beat und Marianne Keller	
Ja	Berna Hugo	
Ja	Bernhard Alioth	
Nein	Bewohnerin (Name fehlt)	
Ja	Brigitte Gysel	
Ja	Brigitte Meyer	
Ja	Bruno Germann	
Ja	Bruno Hirsbrunner	Hirsbrunner AG / Carreisen & Mähdrescherei
Ja	Bruno Trachsel	
Ja	Céline de Meuron	
Ja	Christian Baumann	
Ja	Christian de Meuron	
Ja	Christian Grünenfelder	
Ja	Christian Wittwer	
Ja	Christian Zbinden	Reist Reisen
Ja	Christina Kaufmann	
Ja	Christine Elmiger	



<i>gültig</i>	<i>Person</i>	<i>Partei, Organisation, Firma</i>
Ja	Christoph Kaufmann	OML
Ja	Christoph Waber	VCS Regionalgruppe Bern
Ja	Corinne Schmid	
Ja	Daniel Meister	
Ja	Daniela Sigrist	
Ja	Dominik Hirschi	
Ja	Dorothea Zürcher	
Ja	Dr. Anton von Gunten	
Ja	Edith Richener	
Ja	Elisabeth Bachmann	
Ja	Esther Widmer	
Ja	Eva Kamer	
Ja	Felix Gysel	
Ja	Franz Rupp	
Ja	Frau Lüthi, Herr Wenger	
Ja	Fredy Hugentobler und Reto Hugentobler	Hugentobler AG
Ja	Friedli Therese	
Ja	Friedrich Hofer	
Ja	Gabi Uhlmann	
Ja	Gerhard Trachsel	
Ja	Guy Hubler	
Ja	Hans Jordi	
Ja	Hans Ulrich Ruch	Ruch Transporte GmbH
Ja	Hansjörg Moser	
Ja	Hans-Martin Wüthrich	
Ja	Hanspeter Krähenbühl	
Ja	Hanspeter und Gerda Wenger	
Ja	Heidi Siegenthaler	
Ja	Heinz & Simone Wyss	
Ja	Heinz Blaser	
Ja	Heinz Wyss	
Ja	Irene Locher / Martin Schöni	
Ja	Jan Meyer	
Ja	Jean-Pierre Seuret	
Ja	Joel Hirschi	
Ja	Jürg Wolf	
Ja	Jürg Zurbrügg	
Ja	Kaja Vela	
Ja	Karina Nyffenegger	Nyffenegger Holz AG
Ja	Katharina Maurer	
Ja	Laurent Reusser	



<i>gültig</i>	<i>Person</i>	<i>Partei, Organisation, Firma</i>
Ja	Lionel & Franziska Rupp	
Ja	Livia Uhlmann	
Ja	Lukas Lenz	
Ja	Lüthi Roland	
Ja	Manuela Bürki	
Ja	Manuela Moser	
Ja	Marcel Dähler	
Ja	Marco Berger	
Ja	Marco Luginbühl / Martin Wyss	Sturzenegger Fahrzeugbau
Ja	Margherita Corte	
Ja	Marina Christen	
Ja	Marko Caesar	
Ja	Markus Forrer	
Ja	Markus Hirschi	
Ja	Marlies Lenz	
Ja	Martin Boss	
Ja	Martin Friederich	
Ja	Martin Meyer	
Ja	Martin Oester	
Ja	Martin Raz	
Ja	Martin Studer	
Ja	Mathias Grossenbacher	
Ja	Mathias Rieben	
Ja	Matthias Hinni	
Ja	Monica Afonso	
Ja	Monika Wolf	
Ja	Monika Wüthrich	
Ja	Myriam de Meuron	
Ja	Niklaus Hofer, Roland Lüthi	Milchgenossenschaft Oberdiessbach
Ja	Pascal Reusser	
Ja	Patrick Jordi	
Ja	Patrick Tanner	
Ja	Paul Baumgartner	
Ja	Paul Uebersax	
Ja	Peter Dietrich	
Ja	Pia und Peter Zwahlen	
Ja	Plüss Roland	
Ja	Ramona Gerber	
Ja	Regina Jost-Menzi	
Ja	Reto Schneider	
Ja	Rita Richener	



<i>gültig</i>	<i>Person</i>	<i>Partei, Organisation, Firma</i>
Ja	Robert und Sandra Baumann	
Ja	Roger Flückiger	
Ja	Roger Spori	
Ja	Roland Meyer	
Ja	Roland Schmutz und T. Bichsel	IG SVG-Vernunft
Ja	Ruedi Vogel	
Ja	Sacha Trachsel	
Ja	Sandra Stalder	
Ja	Sascha Fankhauser	Regiofeuerwehr Oberdiessbach
Ja	Selina Davatz	GLP Unteres Kiesental
Ja	Silvia Hugi	
Ja	Simon Hadorn	SVP Oberdiessbach
Ja	Simon Waber	
Ja	Simon Wolf	
Ja	Sonja Hirschi	
Ja	Stalder Walter	
Ja	Stefan Giger	BLS Netz AG, Abteilung Grund und Rechte
Ja	Stephan Hänsenberger	
Ja	Stephan Tschaggelar, Hans Neuenschwander	Wasserversorgung Oberdiessbach WVO
Ja	Susanne und Hektor Marti	
Ja	Theodor Nyfeler	
Ja	Therese Jordi	
Ja	Therese und Christoph Joss	
Ja	Thierry Hubler	
Ja	Thomas Friedli	
Ja	Thomas Ramseyer	
Ja	Thomas Zürcher	
Ja	Tomas Käsermann	
Ja	Toni Bichsel	
Ja	Ueli und Marianne Moser-Bläuer	
Ja	Urs Eicher	
Ja	Urs Howald	
Ja	Ursula Kurath	
Ja	Ursula Zurbrügg	
Ja	Verena Siegenthaler	
Ja	Vreni Meyer	
Ja	Vreni Straub	
Ja	Walter Thomann	
Ja	Werner Eichenberger	
Ja	Yvonne Trachsel	
Ja		Siegenthaler Storen AG



<i>gültig</i>	<i>Person</i>	<i>Partei, Organisation, Firma</i>
Ja		U. Badertscher Transport AG
Ja		Rolli Transporte AG
Ja		Zbinden Logistics GmbH
Ja		K. Dysli AG
Ja		Schär GmbH Eggiwil
Ja		Filigran Bauelemente AG
Ja		Schär Walter Pirol AG



## B Standardisierte Aussagen / Forderungen und Antworten

Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anzahl
1	B1.1 Aussage: positiv, ja	74
	B1.2 Aussage: negativ, nein	77
	B1.3 Aussage: neutral / geteilter Meinung	2
2	B2.1 Aussage: positiv, ja	57
	B2.2 Aussage: negativ, nein	87
	B2.3 Aussage: es besteht kein Sicherheitsproblem, zu einschränkende Massnahmen (für den MIV)	4
	B2.4 Forderung: Information der Fussgänger/-innen über deren Vortrittsverhältnisse bei T30	3
	B2.5 Forderung: Umfahrungstunnel	2
	B2.6 Forderung: keine tiefen Randsteine (Gefahr ausweichen auf Trottoir, weniger Platz für Fussgänger/-innen)	68
	B2.7 Aussage: teilweise, neutral	2
	B2.8 Forderung: stärkere Kontrolle oder Einhaltung Regeln Velo und Fussgänger/-innen	7
	B2.9 Aussage: Sicherheit Velo / Fussgänger/-innen wird kaum / nicht erhöht, Konzept Velo fehlt	2
	B2.10 Aussage: Pro Fussgängerampel	5
	B2.11 Aussage: Fussgängerstreifen Thunstrasse Alte Mosti bei Verschiebung nicht mehr auf Wunschlinie	1
	B2.12 Aussage: zu viel Vortritt für Fussgänger/-innen	1
	B2.13 Aussage: Fussgängerstreifen Thunstrasse Alte Mosti, Verschiebung positiv	1
	B2.14 Aussage: Erhalt Fussgängerstreifen positiv	3
	B2.15 Forderung: Sicherheit erhöhen durch Liegenschaftsunterhalt der Anrainer/-innen (z.B. Baumschnitt)	1
3	B3.1 Aussage: positiv, ja	49
	B3.2 Aussage: negativ, nein	36
	B3.3 Aussage: gleichbleibend / keine Verbesserung / Verschlechterung für grosse Fahrzeuge	7
	B3.4 Aussage: keine Unterlagen gefunden zur Beurteilung	5
	B3.5 Forderung: Schwelle von Oberdiessbach herkommend	3
	B3.6 Aussage / Forderung: Kreiselast Wässermatte bleibt gleich (gefährlich), Anpassungen erforderlich, z.B. keine Trottoirüberfahrt mit Randsteinen	5
	B3.7 Aussage: Fussverkehrsführung gut	3
	B3.8 Aussage / Forderung: Fahrzeuge von Oberdiessbach herkommend sind zu schnell, zu wenig aufmerksam; Durchschussproblematik (beheben)	6
	B3.9 Aussage: gegen Bäume beim Kreisel	4
	B3.10 Forderung: Schwelle von Linden herkommend	1
	B3.11 Forderung: T30 von Linden herkommend	1
	B3.12 Aussage / Forderung: Fussgängerstreifen Seite Kiesen unnötig / entfernen	46
	B3.13 Aussage / Forderung: Querungsmöglichkeit für Velos auf Seite Kiesen ungenügend, Zugang Veloweg verbessern	2
	B3.14 Forderung: Signal Kreisverkehr und "kein Vortritt" aus Oberdiessbach schlecht sichtbar, besser platzieren	1
	B3.15 Forderung: Stopstrasse aus Linden	2
	B3.16 Forderung: Mittellinsel Seite Kiesen nicht vergrössern	2



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anzahl
	B3.17 Forderung: Kreisel in T30 einbeziehen	1
4	B4.1 Aussage: positiv, ja	57
	B4.2 Aussage: negativ, nein	31
	B4.3 Aussage: Anforderungen Velo werden zugunsten Verkehrsfluss vernachlässigt	1
	B4.4 Forderung: keine schmalere Fahrbahn	53
	B4.5 Aussage: neutral	4
	B4.6 Aussage: tiefe Randsteine gut	5
	B4.7 Aussage: Anpassung (Verkleinerung) der Radien Einmündungen unnötig / gefährlich	50
	B4.8 Aussage: Pro Trottoirüberfahrten	48
	B4.9 Aussage / Forderung: Gegen Trottoirüberfahrten	3
	B4.10 Forderung: Gruppieren der Fussgänger/-innen zum Queren der Strasse	1
5	B5.1 Aussage: positiv, ja	53
	B5.2 Aussage: negativ, nein	34
	B5.3 Aussage: unnötig (teilweise)	7
	B5.4 Aussage: Parkplätze umgestalten gut	2
	B5.5 Forderung: keine Reduktion der Fahrbahnfläche	4
	B5.6 Aussage: neutral	5
	B5.7 Aussage: Bäume ja, aber nicht auf Kosten von Parkplätzen	1
	B5.8 Aussage: gegen Fahrbahn ohne Mittellinie	3
	B5.9 Aussage: gegen Sitzgelegenheiten	58
	B5.10 Aussage: gegen Reduktion Parkplätze (hauptsächlich bei BEKB, teilweise Bahnübergang)	48
	B5.11 Aussage: hohe Kapazität der Strasse für den motorisierten Verkehr als Hauptzweck	16
	B5.12 Aussage: gegen Bäume (oder zu viele Bäume) wegen Kosten, zusätzliche Gefahren, Unterhaltsfragen	61
	B5.13 Aussage: gegen Bäche erkennbar machen	47
	B5.14 Aussage: Pro Bäume	6
	B5.15 Aussage: gegen Pflasterung / Vorplatzgestaltung	1
	B5.16 Forderung: Bei Bäumen sicherstellen, dass Rollstühle, Kinderwagen passieren können	1
	B5.17 Forderung: mehr Brunnen (Hitzeschutz)	1
6	B6.1 Aussage: positiv, ja	58
	B6.2 Aussage: negativ, nein	86
	B6.3 Aussage: An der Strasse muss mit Lärm gerechnet werden	6
	B6.4 Aussage: Flüsterbelag ja (und meist Schallschutzfenster auch)	57
	B6.5 Forderung: Sanierung mit Flüsterbelag, T30 nur wenn Lärmwerte nach Sanierung überschritten	1
	B6.6 Aussage: Kritik wegen Lärmmodell / Berechnungen	51
	B6.7 Forderung: Eisenbahn macht auch Lärm, auch prüfen	2
7	B7.1 Aussage: positiv, ja	51
	B7.2 Aussage: negativ, nein	91
	B7.3 Aussage: mehr Lärm durch T30	19





Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anzahl
	B7.4 Forderung: Wenn Tempo 30, dann auf der Kantonsstrasse und in der Dorfkernzone	4
	B7.5 Aussage: Bedenken wegen Einrücken der AdF in FW-Magazin	2
	B7.6 Forderung: Tempo 40 auf der Kantonsstrasse	6
	B7.7 Forderung: Tempo 30 bis zum Ortseingang Nord verlängern	2
	B7.8 Aussage: Befürchtung weitere Einschränkungen, falls T30 nicht eingehalten wird (Schikanen)	45
	B7.9 Aussage: gegen Schikanen und Hindernisse, Einengungen	5
	B7.10 Aussage: Zeitverlust als Problem	3
	B7.11 Aussage: stärkere Ablenkung bei T30, weniger aufmerksam	5
	B7.12 Aussage: Befürchtung mehr Stau bei T30 vor oder im Dorf, Ausweichverkehr durch Dorfstrassen	3
	B7.13 Aussage: Verkehr wird flüssiger	2
	B7.14 Forderung: T30 nur Kirche bis Kreisel	1
	B7.15 Aussage: Zusammenhang T30 Kantonsstrasse und Gemeindestrassen?	2
8	B8.1 Aussage: positiv, ja	55
	B8.2 Aussage: negativ, nein	37
	B8.3 Aussage: unnötig	2
	B8.4 Aussage: Sanierung erforderlich, Massnahmen (teilweise) falsch oder unnötig	55
	B8.5 Aussage: braucht noch Verbesserungen	2
	B8.6 Aussage: Einmünden aus untergeordneten Strassen bleibt schwierig / wird mit Mehrverkehr schwieriger, Mehrverkehr / Umwegverkehr durch das Dorf zum Lindenkreisel befürchtet	5
	B8.7 Forderung: Reduktion Sperrzeiten Bahnübergang	4
	B8.8 Forderung: nur Belagssanierung	5
9	B9.1 Aussage: positiv	14
	B9.2 Aussage: negativ	15
	B9.3 Aussage: unnötig	2
	B9.4 Aussage: Fussgängerstreifen Gemeindeplatz, Fussgänger werden nicht beachtet	1
	B9.5 Aussage: Hinweis Flyer	1
	B9.6 Aussage: positive Äusserung zum Verfahren	2
	B9.7 Aussage: Sicherheit erhöhen und Komplexität reduzieren soll im Vordergrund stehen	1
	B9.8 Forderung: Fussgängerstreifen über Schloss-Strasse (Apotheke - Buume-Hus)	1
	B9.9 Forderung: Beidrichtungsradweg zwischen Lindenkreisel und Krankenhausstrasse	1
	B9.10 Aussage: Hinweis gefährlicher Fussgängerstreifen Bahnübergang	4
	B9.11 Aussage: Problematik Lindenstrasse (Lärm, hohe Geschwindigkeit, Verkehrszunahme)	1
	B9.12 Forderung: Verkehr reduzieren (übergeordnete Problematik, Bevölkerungswachstum, Verkehrsplanung, Raumplanung)	48
	B9.13 Forderung: rasche(re) Umsetzung, oder zumindest 2027 ohne Zeitverzug	6
	B9.14 Aussage: Querung Krankenhausstrasse (Fussverkehr längs Lindenstrasse): Trottoir nicht abgesenkt	1
	B9.15 Forderung: Konsultativabstimmung zu T30	47
	B9.16 Forderung: Verschieben Fussgängerstreifen Bahnübergang nach südlich Industriestrasse	45



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anzahl
	B9.17 Aussage: Thema hohe Kosten	52
	B9.18 Forderung: Geld für andere Prioritäten einsetzen (z.B. Bachsanierung, Familien)	6
	B9.19 Aussage: negative Äusserungen zum Planungsverfahren (z.B. Zusammensetzung Begleitgruppe, Projektleitung Kanton)	47
	B9.20 Aussage: Tiefe Randsteine schlecht für Schneeräumung	1
	B9.21 Aussage: wichtige Synergie Wasserversorgung	1
	B9.22 Forderung: bessere Beleuchtung Fussgängerstreifen	1
10	B10.1 Aussage: positiv, ja	63
	B10.2 Aussage: negativ, nein	30
	B10.3 Aussage: Einschränkung MIV	2
	B10.4 Forderung: keine Trottoirs	1
	B10.5 Forderung: keine Geschwindigkeitsreduktion	5
	B10.6 Forderung: Geschwindigkeitsreduktionen nur zu Hauptverkehrszeiten oder nur in der Nacht	2
	B10.7 Aussage: gegen Ziel 2 "Durchgangsverkehr auf der Krankenhausstrasse reduzieren"	4
	B10.8 Aussage: eine Reduktion der Geschwindigkeit erhöht nicht automatisch die Sicherheit	2
	B10.9 Aussage: pro Ziele 2 und 3 (Krankenhausstrasse, Vogt)	1
	B10.10 Aussage: teilweise	5
	B10.11 Aussage: es besteht kein Sicherheitsproblem	2
11	B11.1 Aussage: positiv, ja	48
	B11.2 Aussage: negativ, nein	34
	B11.3 Aussage: gegen Temporeduktion	47
	B11.4 Forderung: grössere T30 Zone (u.a. Haube, Kirchbühl, Rain, Friedhof, Höhweg, Stockhornweg, Alpenweg, Gumiweg...)	17
	B11.5 Forderung: keine Einengungen, oder auch bei Einengungen sollen Fahrzeuge noch kreuzen können, Berücksichtigung landwirtschaftliche Fahrzeuge	18
	B11.6 Aussage: Pro T30 im Bereich der Schulen	45
	B11.7 Forderung: Velos mitdenken. Einengungen, Wegfall Velostreifen Schloss-Strasse schlecht	4
	B11.8 Aussage: gegen Rechtsvortritt auf Schloss-Strasse	6
	B11.9 Aussage: Einengungen behindern Einsatzfahrzeuge auf dem Weg zum Einsatzort	1
	B11.10 Forderung: Tempo 40 bzw. Überdenken Temporeduktion auf grösseren Gemeindestrassen (z.B. Haubenstrasse, Krankenhausstrasse, Schloss-Strasse)	2
	B11.11 Aussage: Pro Rechtsvortritt auf Schloss-Strasse	1
	B11.12 Forderung: Regelung Pappelweg und Birkenweg (Zone 30)	1
	B11.13 Aussage: Dorfkernzone zu gross (z.B. ohne Gumiweg, östlich Sek, nur bei Schulen oder Altersheim)	6
	B11.14 Aussage: Pro Zone 30 beim Bahnhof	1
	B11.15 Forderung: Parkieren beim Bahnhof weiterhin unkompliziert ermöglichen	1
	B11.16 Aussage: Befürchtung weitere Einschränkungen, falls T30 nicht eingehalten wird (Schikanen)	45
	B11.17 Aussage: Pro Begegnungszonen im Bereich der Schulen (Vortritt Fussgänger)	1
	B11.18 Forderung: Pilotphase T30 ohne weitere Massnahmen (baulich), nur nachrüsten wenn nötig	1



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anzahl
12	B12.1 Aussage: positiv, ja	117
	B12.2 Aussage: negativ, nein	28
	B12.3 Forderung: Einbahnstrasse für Velos im Gegenverkehr befahren	2
	B12.4 Aussage: Konfliktstelle Freimettigenstrasse 4 + 5	1
	B12.5 Aussage: gegen Einbahnstrasse	5
	B12.6 Aussage: neutral	2
	B12.7 Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Schulhausstrasse oder allgemein Schleichverkehr durch Dorfkern	2
	B12.8 Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Schwerverkehr Freimettigenstrasse	1
	B12.9 Aussage: pro Einbahnstrasse	2
	B12.10 Aussage: Befürchtung / Frage Mehrverkehr auf Kantonsstrasse durch Einbahn	2
13	B13.1 Aussage: positiv, ja	62
	B13.2 Aussage: negativ, nein	37
	B13.3 Aussage: neutral oder geteilter Meinung (z.B. falsche Sicherheit, Eltern stärker in die Pflicht nehmen)	7
14	B14.1 Aussage: positiv	18
	B14.2 Aussage: negativ	4
	B14.3 Aussage: Hinweis Flyer	1
	B14.4 Forderung: 50 auf Kantonsstrasse, 30 auf allen Gemeindestrassen	1
	B14.5 Aussage / Forderung: Problematik Schwellen Schulhausstrasse, Verbreiterung über gesamte Strassenbreite	3
	B14.6 Forderung: Hohlenhausweg, Durchsetzung Fahrverbot, Verkehrsberuhigungsmassnahmen	1
	B14.7 Forderung: Abstimmung zu Tempo 30 (teilweise Forderung nach schriftlicher Abstimmung)	5
	B14.8 Aussage: schlechte Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln durch Velo, Fussgänger/-innen oder MIV (Rechtsvortritte, Ausweichen Vertikalversätze, Nutzung Velostreifen / Fussgängerlängsstreifen auf Gegenseite)	5
	B14.9 Aussage: Parkiersituation Feuerwehrmagazin nicht gelöst	3
	B14.10 Forderung: Fussgängerstreifen Vogt / Spielgruppe Stärnehuus	1
	B14.11 Forderung: bessere Beleuchtung Gumiweg / Bahnhofstrasse	1
	B14.12 Forderung: Überprüfung Schulwege allgemein, parkierte Fahrzeuge auf Trottoirs (z.B. Coop), besserer Schutz Bäche	2
	B14.13 Forderung: Verbesserung Verbindung Gemeindeplatz (Sammelstelle) - Hauptstrasse	1
	B14.14 Forderung: Einfahrt Thunstrasse Gemeindeplatz nur noch als Einfahrt (Einbahn)	1
	B14.15 Forderung: Verbreiterung Trottoir Schloss-Strasse Höhe Töpferei Nydegger	1
	B14.16 Aussage: Bahnhofplatz, parkierte Fahrzeuge bei Post als Sichthindernis für Fussgänger/-innen	2
	B14.17 Aussage / Forderung: Bahnhofstrasse kein Handlungsbedarf, keine Fahrstreifenreduktion	47
	B14.18 Forderung: Krankenhausstrasse, Entfernung Parkfelder blaue Zone	44
	B14.19 Aussage: Thema hohe Kosten	48
	B14.20 Forderung: Lichtsignalanlage Feuerwehr Parkierung	1
	B14.21 Aussage / Forderung: Feuerwehr Parkierung, angepasste Variante 2 annehmbar, gelb blinkendes Lichtsignal	46



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anzahl
B14.22	Aussage: Schloss-Strasse 24, Fussgängerstreifen unübersichtlich	1
B14.23	Forderung: neuer Fussgängerstreifen Schloss-Strasse oberhalb Krankenhausstrasse	1
B14.24	Forderung: Entfernen 1 Parkfeld auf Höhe Kirchbühlstrasse 29 (Manövrieren)	1
B14.25	Forderung: Kap. 2 Analyse Ist-Zustand im Bericht Umgestaltung Bahnhofplatz 2017 ist im Projekt zu berücksichtigen	1
B14.26	Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Höheweg/Alpenweg (Umfahrung Dorfkernzone von Gumi -> Konolfingen)	1
B14.27	Aussage: Schade, dass Trottoir zwischen Krankenhausstrasse und Hohlenhaus schmaler wurde	1
B14.28	Forderung: Smiley-Radar	1
B14.29	Aussage: Kritik Rechtsvortritt Reitstall Schloss-Strasse	1
B14.30	Forderung: Öffnen Haubenstrasse zwischen Bahnhof und Kantonsstrasse für Velos in beide Richtungen	1
B14.31	Aussage: Warum darf der Kanton Bäume an den Strassenrändern pflanzen und wenn ein Landwirt oder eine Landwirtin das tut, muss er 6m von der Strasse entfernt gepflanzt sein.	1
B14.32	Forderung: Trottoir Freimettigenstrasse bis Friedhof	1
B14.33	Forderung: Fussgängerunterführung beim Bahnübergang	1
B14.34	Aussage: Feuerwehr Parkierung ist kein Problem	1



## C Verlinkung Standardisierte Bemerkungen - Mitwirkende

Frage	Standardisierte Bemerkungen	Nennungen von									
1	B1.1	I 1	P1	I3	P2	I6	I8	I9	I11		
		I12	I14	I15	I16	I17	I19	I20	I21		
		I22	I23	I26	I27	I28	I29	I30	I31		
		I33	I34	I35	I36	O2	I38	I41	I42		
		I43	I44	I45	I46	I47	I48	I50	I53		
		I54	F2	I55	I56	I57	I58	I59	I60		
		I61	I65	I66	I67	I69	I73	I76	I78		
		I79	I80	I82	I84	I92	I93	I107	I108		
		I109	I110	F15	I117	I118	I122	O4	I124		
		I135	I139								
	B1.2	I 2	I7	I10	I32	I37	I39	I40	I49		
		I51	I52	I62	I63	I64	I68	O3	F3		
		F4	I70	I71	I72	F5	F6	I75	I77		
		F8	I83	F9	F10	F11	F12	I85	I86		
		I87	I88	I89	I90	I91	I94	I95	I96		
		I97	I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103		
		I104	I105	F14	I106	I111	I112	I113	I114		
		I115	I116	I119	I120	I123	I125	I126	I127		
		I128	I129	I130	I131	I133	O5	I134	I136		
		I137	I138	I140	I141	I142					
	B1.3	I18	F7								
2	B2.1	I 1	P1	I3	P2	I6	I8	I9	I11		
		I12	I14	I15	I16	I17	I20	I22	I23		
		I26	I27	I29	I30	I31	I32	I34	I35		
		I38	I40	I41	I42	I43	I44	I45	I47		
		I48	I50	I53	I55	I57	I58	I59	I60		
		I61	I65	I66	I67	I69	I73	I76	I78		
		I80	I82	I92	I93	I107	I108	I110	I118		
		I122									
			B2.2	I 2	I7	I10	I18	I18	I19	O1	I28
				F1	I33	I37	I39	I49	I51	I52	F2
I56	I62			I64	O3	F3	F4	I70	I71		
I72	F5			F6	I75	F7	I77	I79	I81		
F8	I83			F9	F10	F11	F12	I85	I86		
I87	I88			I89	I90	I91	I94	I95	I96		
I97	I98			I99	I100	F13	I101	I102	I103		
I104	I105			F14	I106	I109	I111	I112	I113		
I114	I115			I116	I117	I119	I120	I123	I125		
I126	I127			I128	I129	I130	I131	I133	O5		
I134	I136	I137	I138	I140	I141	I142					
	B2.3	I5	F1	I36	I130						
	B2.4	I 2	I19	I109							
	B2.5	I10	I78								
	B2.6	I 2	I10	I18	I19	I24	O1	F1	I33		
		I36	I39	I46	I49	I51	I52	I68	O3		
		I85	I86	I87	I88	I89	I90	I91	I94		
		I95	I96	I97	I98	I99	I100	F13	I101		
		I102	I103	I104	I105	I109	I111	I112	I113		
		I114	I115	I116	I117	I119	I120	I121	I122		
		I125	I126	I127	I128	I129	I130	P3	I131		
		I132	I133	O5	I134	I135	I136	I137	I138		
		I139	I140	I141	I142						
			B2.7	I21	I84						



<i>Frage</i>	<i>Standardisierte Bemerkungen</i>	<i>Nennungen von</i>							
	B2.8	I37	I39	I40	I130	I139	I140	I141	
	B2.9	O2	I56						
	B2.10	I29	O2	I46	I123	P3			
	B2.11	I48							
	B2.12	I54							
	B2.13	I54							
	B2.14	P2	I54	P3					
	B2.15	I63							
3	B3.1	I 1 I12 I34 I47 I61 I82 I124	P1 I14 I35 I50 I63 I84	I3 I20 I38 F2 I65 I93	P2 I21 I41 I55 I66 I107	I6 I26 I42 I57 I67 I108	I8 I30 I43 I58 I73 I110	I9 I31 I44 I59 I79 I118	I11 I32 I45 I60 I80 I122
	B3.2	I7 I62 I72 F9 I130	I18 I64 F5 F10 P3	I28 I69 F6 F11 I134	I33 O3 I75 F12 I139	I39 F3 F7 F14	I40 F4 I81 I106	I46 I70 F8 I117	I54 I71 I83 I123
	B3.3	I 2	I10	I37	I54	I117	I123	P3	
	B3.4	I5	I15	I16	I17	I56			
	B3.5	I4	I27	I109					
	B3.6	I18	I27	I47	I54	I68			
	B3.7	I19	I48	I135					
	B3.8	I19	O1	I27	O2	I48	I139		
	B3.9	I21	I22	I33	I36				
	B3.10	I27							
	B3.11	I29							
	B3.12	I36 I89 I99 I111 I126 I136	I49 I90 I100 I112 I127 I137	I51 I91 F13 I113 I128 I138	I52 I94 I101 I114 I129 I140	I85 I95 I102 I116 I130 I141	I86 I96 I103 I119 I131 I142	I87 I97 I104 I120 I133	I88 I98 I105 I125 O5
	B3.13	O2	I135						
	B3.14	I109							
	B3.15	I39	I40						
	B3.16	I36	I54						
	B3.17	I67							
4	B4.1	I 1 I12 I27 I42 I54 I66	P1 I14 I29 I43 F2 I67	I3 I15 I30 I44 I55 I69	P2 I16 I31 I45 I58 I70	I6 I17 I34 I47 I59 I73	I8 I21 I35 I48 I60 I76	I9 I23 I38 I50 I61 I80	I11 I26 I41 I53 I65 I82



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Nennungen von							
		I84 I124	I92	I93	I107	I108	I110	I118	I122
B4.2		I5 I62 F5 F9	I7 I63 F6 F10	I10 I64 F7 F11	O1 O3 I77 F12	I28 F3 I79 F14	I36 F4 I81 I106	I39 I71 F8 I134	I40 I72 I83
B4.3		O2							
B4.4		P2 I85 I95 I102 I115 I128 I137	F1 I86 I96 I103 I116 I129 I138	I33 I87 I97 I104 I117 I130 I140	I36 I88 I98 I105 I119 I131 I141	I49 I89 I99 I111 I120 I132 I142	I51 I90 I100 I112 I125 I133	I52 I91 F13 I113 I126 O5	I68 I94 I101 I114 I127 I136
B4.5		I19	I20	I56	I68				
B4.6		I22	I31	I54	I61	I84			
B4.7		I49 I89 I99 I111 I119 I131 I141	I51 I90 I100 I112 I120 I133 I142	I52 I91 F13 I113 I125 O5	I68 I94 I101 I114 I126 I136	I85 I95 I102 I115 I127 I137	I86 I96 I103 I116 I128 I138	I87 I97 I104 I117 I129 I139	I88 I98 I105 I118 P3 I140
B4.8		I29 I87 I97 I104 I119 I133	I49 I88 I98 I105 I120 O5	I51 I89 I99 I111 I125 I136	I52 I90 I100 I112 I126 I137	I68 I91 F13 I113 I127 I138	I84 I94 I101 I114 I128 I140	I85 I95 I102 I115 I129 I141	I86 I96 I103 I116 I131 I142
B4.9		I19	I123	P3					
B4.10		I39							
5	B5.1	I1 I12 I27 I42 I57 I73 I108	P1 I14 I30 I43 I58 I76 I110	I3 I15 I32 I44 I59 I78 I118	P2 I16 I34 I45 I60 I80 I122	I6 I17 I35 I48 I61 I82 I139	I8 I20 O2 I50 I65 I92	I9 I23 I38 I53 I66 I93	I11 I26 I41 I55 I67 I107
	B5.2	I7 I63 I72 F9 I130	I10 I64 F5 F10 I134	I21 I68 F6 F11 F11	I39 O3 I75 F12	I40 F3 F7 F14	I54 F4 I77 I106	F2 I70 F8 I117	I62 I71 I83 I123
	B5.3	I2	I5	I18	I28	I36	I46	I79	
	B5.4	I10	I109						
	B5.5	I9	I39	I109	I139				
	B5.6	I19	I22	I47	I69	I135			
	B5.7	I29							
	B5.8	I24	I29	I54					
	B5.9	I25 I51	I28 I52	I29 I68	I31 O3	F1 I84	I39 I85	I46 I86	I49 I87



<i>Frage</i>	<i>Standardisierte Bemerkungen</i>	<i>Nennungen von</i>							
		I88	I89	I90	I91	I94	I95	I96	I97
		I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104
		I105	I111	I112	I113	I114	I115	I116	I119
		I120	I121	I122	I125	I126	I127	I128	I129
		P3	I131	I133	O5	I136	I137	I138	I140
		I141	I142						
	B5.10	I30	F1	I49	I51	I52	I74	I85	I86
		I87	I88	I89	I90	I91	I94	I95	I96
		I97	I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103
		I104	I105	I111	I112	I113	I114	I115	I116
		I119	I120	I124	I125	I126	I127	I128	I129
		I131	I133	I136	I137	I138	I140	I141	I142
	B5.11	I26	I33	I37	I64	F3	F4	I72	F5
		F6	F7	I83	F9	F10	F11	F12	F14
	B5.12	I21	I28	F1	I33	I36	I39	I46	I49
		I51	I52	I54	I62	I68	O3	I84	I85
		I86	I87	I88	I89	I90	I91	I94	I95
		I96	I97	I98	I99	I100	F13	I101	I102
		I103	I104	I105	I111	I112	I113	I114	I115
		I116	I117	I119	I120	I121	I125	I126	I127
		I128	I129	I130	P3	I131	I133	O5	I136
		I137	I138	I140	I141	I142			
	B5.13	I21	I49	I51	I52	I68	I85	I86	I87
		I88	I89	I90	I91	I94	I95	I96	I97
		I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104
		I105	I111	I112	I113	I114	I115	I116	I119
		I120	I125	I126	I127	I128	I129	I131	I133
		O5	I136	I137	I138	I140	I141	I142	
	B5.14	I16	I34	I35	I56	I107	I109		
	B5.15	P3							
	B5.16	I135							
	B5.17	I135							
6	B6.1	I 1	P1	I3	P2	I6	I8	I9	I11
		I12	I14	I15	I16	I17	I20	I22	I23
		I26	I27	I30	I31	I34	I35	O2	I38
		I41	I42	I43	I44	I45	I47	I48	I50
		I53	I55	I57	I58	I59	I60	I61	I65
		I66	I67	I69	I73	I76	I80	I82	I92
		I93	I106	I107	I108	I110	F15	I118	I122
		I124	I135						
	B6.2	I 2	I5	I7	I10	I18	I21	O1	I28
		I32	I37	I39	I40	I49	I51	I52	I54
		F2	I62	I63	I64	I68	O3	F3	F4
		I70	I71	I72	F5	F6	I75	F7	I79
		I81	F8	I83	F9	F10	F11	F12	I85
		I86	I87	I88	I89	I90	I91	I94	I95
		I96	I97	I98	I99	I100	F13	I101	I102
		I103	I104	I105	F14	I109	I111	I112	I113
		I114	I115	I116	I117	I119	I120	I123	I125
		I126	I127	I128	I129	I131	I133	O5	I134
		I136	I137	I138	I140	I141	I142		
	B6.3	I37	I39	I40	I109	I117	I139		
	B6.4	I5	I7	I19	I29	I33	I36	I46	I49
		I51	I52	I56	I62	I64	I68	I77	I85





<i>Frage</i>	<i>Standardisierte Bemerkungen</i>	<i>Nennungen von</i>							
		I86	I87	I88	I89	I90	I91	I94	I95
		I96	I97	I98	I99	I100	F13	I101	I102
		I103	I104	I105	I111	I112	I113	I114	I115
		I116	I119	I120	I125	I126	I127	I128	I129
		I130	I131	I133	O5	I137	I138	I140	I141
		I142							
	B6.5	P3							
	B6.6	O1	I49	I51	I52	I68	I85	I86	I87
		I88	I89	I90	I91	I94	I95	I96	I97
		I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104
		I105	I111	I112	I113	I114	I115	I116	I119
		I120	I125	I126	I127	I128	I129	I130	P3
		I131	I132	I133	I134	I135	I136	I137	I138
		I140	I141	I142					
	B6.7	I106	I117						
7	B7.1	I 1	P1	I3	P2	I6	I8	I9	I11
		I12	I14	I15	I16	I17	I22	I23	I26
		I27	I31	I34	I35	O2	I38	I42	I43
		I44	I45	I47	I48	I50	I53	I55	I57
		I58	I59	I61	I65	I66	I67	I73	I78
		I80	I82	I92	I93	I107	I108	I110	I118
		I122	I124	I135					
	B7.2	I 2	I5	I7	I10	I19	I21	O1	I28
		I32	F1	I33	I36	I37	I39	I40	I49
		I51	I52	F2	I56	I63	I64	I68	O3
		F3	F4	I70	I71	I72	F5	F6	I75
		F7	I77	I79	I81	F8	I83	F9	F10
		F11	F12	I84	I85	I86	I87	I88	I89
		I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98	I99
		I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105	F14
		I106	I109	I111	I112	I113	I114	I115	I116
		I119	I120	I123	I125	I126	I127	I128	I129
		I130	I131	I133	I134	I136	I137	I138	I139
		I140	I141	I142					
	B7.3	I 2	I5	I39	I40	I62	I64	O3	F3
		F4	I72	F5	F6	F7	I83	F9	F10
		F11	F12	F14					
	B7.4	I20	I29	I34	I118				
	B7.5	O1	I139						
	B7.6	I30	I36	I54	I60	I117	O5		
	B7.7	I74	I124						
	B7.8	I49	I51	I52	I85	I86	I87	I88	I89
		I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98	I99
		I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105	I111
		I112	I113	I114	I115	I116	I119	I120	I125
		I126	I127	I128	I129	I131	I133	O5	I136
		I137	I138	I140	I141	I142			
	B7.9	I36	I46	I117	O5				
	B7.10	I5	F1	I123					
	B7.11	I 2	I19	I39	I77	I130			
	B7.12	I39	I132	I139					
	B7.13	I6	I15						



<i>Frage</i>	<i>Standardisierte Bemerkungen</i>	<i>Nennungen von</i>							
	B7.14	I29							
	B7.15	I18	I46						
8	B8.1	I 1	P1	I3	P2	I6	I8	I9	I11
		I12	I14	I15	I16	I17	I19	I20	I22
		I23	I26	I27	I29	I31	I34	I35	I38
		I41	I42	I43	I44	I45	I47	I48	I50
		I53	I54	I55	I57	I58	I59	I60	I61
		I65	I66	I67	I73	I76	I80	I82	I92
		I93	I107	I108	I110	I118	I122	I124	
	B8.2	I5	I10	O1	I28	I36	I37	I39	I40
		F2	I56	I63	I64	I68	O3	F3	F4
		I70	I71	I72	F5	F6	I75	F7	I77
		I79	I81	F8	I83	F9	F10	F11	F12
		I84	F14	I106	I109	I134			
	B8.3	I 2	I7						
	B8.4	I18	I25	I33	I46	I49	I51	I52	I68
		I69	I85	I86	I87	I88	I89	I90	I91
		I94	I95	I96	I97	I98	I99	I100	F13
		I101	I102	I103	I104	I105	I109	I111	I112
		I113	I114	I115	I116	I119	I120	I121	I125
		I126	I127	I128	I129	I131	I133	O5	I136
		I137	I138	I139	I140	I141	I142		
	B8.5	I21	I135						
	B8.6	I29	I31	I121	I130	I139			
	B8.7	I37	I39	I130	I135				
	B8.8	I37	I39	I40	I123	I130			
9	B9.1	I 1	I3	I9	I12	I14	I15	I17	I27
		I34	I61	I65	I67	I73	I118		
	B9.2	I10	I64	O3	F3	F4	I72	F5	F8
		I83	F9	F10	F11	F12	F14	I134	
	B9.3	I 2	I32						
	B9.4	I92							
	B9.5	I7							
	B9.6	I18	I122						
	B9.7	I19							
	B9.8	I20							
	B9.9	I22							
	B9.10	I23	I130	I137	I142				
	B9.11	I29							
	B9.12	I36	I49	I51	I52	I68	I85	I86	I87
		I88	I89	I90	I91	I94	I95	I96	I97
		I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104
		I105	I111	I112	I113	I114	I115	I116	I119
		I120	I125	I126	I127	I128	I129	I131	I133
		O5	I136	I137	I138	I139	I140	I141	I142
	B9.13	I11	I27	I34	I35	I38	O4		
	B9.14	I48							



<i>Frage</i>	<i>Standardisierte Bemerkungen</i>	<i>Nennungen von</i>							
B9.15		I49	I51	I52	I53	I85	I86	I87	I88
		I89	I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98
		I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105
		I111	I112	I113	I114	I115	I116	I119	I120
		I125	I126	I127	I128	I129	I130	I131	I133
		O5	I136	I137	I138	I140	I141	I142	
B9.16		I49	I51	I52	I85	I86	I87	I88	I89
		I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98	I99
		I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105	I111
		I112	I113	I114	I115	I116	I119	I120	I125
		I126	I127	I128	I129	I131	I133	O5	I136
		I137	I138	I140	I141	I142			
B9.17		I32	I36	I49	I51	I52	I62	I68	I85
		I86	I87	I88	I89	I90	I91	I94	I95
		I96	I97	I98	I99	I100	F13	I101	I102
		I103	I104	I105	I106	I111	I112	I113	I114
		I115	I116	I117	I119	I120	I125	I126	I127
		I128	I129	P3	I131	I133	O5	I136	I137
		I138	I140	I141	I142				
B9.18		I37	I37	I39	I39	I40	I46		
B9.19		I46	I49	I51	I52	I85	I86	I87	I88
		I89	I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98
		I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105
		I111	I112	I113	I114	I115	I116	I117	I119
		I120	I125	I126	I127	I128	I129	I131	I133
		O5	I136	I137	I138	I140	I141	I142	
B9.20		I121							
B9.21		O4							
B9.22		I130							
10	B10.1	I 1	P1	I3	P2	I6	I8	I9	I10
		I11	I12	I14	I15	I16	I17	I19	I20
		I22	I23	I26	I27	I29	I31	I34	I35
		O2	I38	I41	I42	I43	I44	I45	I47
		I48	I50	I53	I54	I55	I57	I58	I59
		I60	I61	I65	I66	I67	I68	I69	I73
		I76	I79	I80	I82	I84	I92	I93	I107
		I108	I110	F15	I118	I122	I124	I135	
	B10.2	I7	I21	I21	I28	I32	I37	I39	I40
		F2	I62	F3	F4	I70	I71	I72	F5
		F6	I75	F7	I77	I81	F8	I83	F9
		F10	F11	F12	F14	I106	I139		
	B10.3		I 2	I117					
	B10.4		I5						
	B10.5		I5	O1	I36	I56	I130		
	B10.6		I18	I109					
	B10.7		I19	I67	I130	I134			
B10.8		I19	I56						
B10.9		I36							
B10.10		I56	I63	I117	I130	I134			
B10.11		I117	I130						



<i>Frage</i>	<i>Standardisierte Bemerkungen</i>	<i>Nennungen von</i>							
11	B11.1	I 1	P1	I3	P2	I6	I8	I9	I11
		I12	I14	I15	I16	I17	I20	I26	I27
		I30	I34	O2	I38	I43	I44	I45	I46
		I47	I48	I50	I54	I55	I57	I58	I59
		I61	I65	I66	I67	I69	I73	I76	I80
		I82	I92	I93	I107	I108	I110	I118	I122
	B11.2	I 2	I7	I18	I18	I28	I32	F1	I36
		I37	I39	I40	I42	F2	I62	F3	F4
		I70	I71	I72	F5	I75	F7	I81	F8
		I83	F9	F10	F11	F12	F14	I106	I109
		I121	I134						
	B11.3	I5	I33	I49	I51	I52	I85	I86	I87
		I88	I89	I90	I91	I94	I95	I96	I97
		I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104
		I105	I111	I112	I113	I114	I115	I116	I119
		I120	I125	I126	I127	I128	I129	I131	I133
		O5	I136	I137	I138	I140	I141	I142	
		B11.4	P2	I12	I27	I29	I29	I34	I35
I42	I43		I46	I53	I76	I77	I78	I84	
I118									
B11.5	I10	I18	I19	I30	I37	I39	I41	I42	
	I68	I79	I84	I117	I123	I130	P3	I132	
	O5	I139							
B11.6	I49	I51	I52	I85	I86	I87	I88	I89	
	I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98	I99	
	I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105	I111	
	I112	I113	I114	I115	I116	I119	I120	I125	
	I126	I127	I128	I129	I131	I133	O5	I136	
	I137	I138	I140	I141	I142				
	B11.7	I22	I31	I68	P3				
B11.8	I23	I29	I37	I39	I109	P3			
B11.9	O1								
B11.10	I28	P3							
B11.11	O2								
B11.12	I48								
B11.13	I60	I63	I68	I109	I117	P3			
B11.14	F15								
B11.15	F15								
B11.16	I49	I51	I52	I85	I86	I87	I88	I89	
	I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98	I99	
	I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105	I111	
	I112	I113	I114	I115	I116	I119	I120	I125	
	I126	I127	I128	I129	I131	I133	O5	I136	
	I137	I138	I140	I141	I142				
	B11.17	I121							
B11.18	I123								
12	B12.1	I 1	I 2	P1	I3	I4	I5	P2	I6
		I8	I9	I10	I11	I12	I14	I15	I16
		I17	I20	I21	I23	I26	I27	I29	I30



<i>Frage</i>	<i>Standardisierte Bemerkungen</i>	<i>Nennungen von</i>							
		I34	I35	I36	O2	I38	I42	I43	I44
		I45	I47	I48	I49	I50	I51	I52	I53
		I54	F2	I55	I57	I58	I59	I60	I61
		I63	I65	I66	I67	I68	I73	I76	I78
		I80	I82	I84	I85	I86	I87	I88	I89
		I90	I91	I92	I93	I94	I95	I96	I97
		I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104
		I105	I106	I107	I108	I109	I110	I111	I112
		I113	I114	I115	I116	I117	I118	I119	I120
		I122	I124	I124	I125	I126	I127	I128	I129
		I130	P3	I131	I133	O5	I135	I136	I137
		I138	I139	I140	I141	I142			
	B12.2	I7	I18	I28	I32	I37	I39	I40	I41
		I62	I69	F4	I70	I71	I72	F5	F6
		I75	F7	I79	I81	F8	I83	F9	F10
		F11	F12	F14	I123				
	B12.3	I29	I122						
	B12.4	I4							
	B12.5	I18	O1	I28	I62	I79			
	B12.6	I22	I77						
	B12.7	O1	I31						
	B12.8	I38							
	B12.9	O2	I46						
	B12.10	I18	I19						
13	B13.1	I 1	P1	I3	I4	P2	I6	I8	I9
		I11	I12	I14	I15	I16	I17	I19	I20
		I22	I23	I26	I27	I29	I30	I31	I34
		I35	O2	I38	I41	I42	I43	I44	I45
		I47	I48	I50	I53	I54	I55	I57	I58
		I59	I60	I61	I63	I65	I66	I67	I73
		I76	I78	I80	I82	I84	I92	I93	I107
		I108	I110	I118	I122	I124	I134		
	B13.2	I 2	I5	I7	I10	I21	O1	I32	I33
		I36	I37	I39	I40	F2	I56	I62	F3
		F4	I70	I71	I72	F5	F6	I75	F7
		I77	I81	F8	I83	F9	F10	F11	F12
		F14	I106	I109	I130	I139			
	B13.3	I28	I46	I69	I79	I117	I123	I135	
14	B14.1	I 1	I9	I10	I14	I15	I19	I23	I26
		I27	I30	I34	I48	I61	I65	I67	I80
		I107	I108						
	B14.2	I 2	I37	I39	F14				
	B14.3	I7							
	B14.4	I4							
	B14.5	I24	I109	I135					
	B14.6	I13							
	B14.7	I18	I68	I110	I122	I130			
	B14.8	I24	I37	I39	I40	I49			



<i>Frage</i>	<i>Standardisierte Bemerkungen</i>	<i>Nennungen von</i>							
B14.9		O1	I121	I139					
B14.10		I43							
B14.11		I47							
B14.12		I47	I48						
B14.13		I48							
B14.14		I48							
B14.15		I48							
B14.16		I15	I80						
B14.17		I49	I51	I52	I85	I86	I87	I88	I89
		I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98	I99
		I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105	I111
		I112	I113	I114	I115	I116	I119	I120	I121
		I125	I126	I127	I128	I129	P3	I131	I133
		O5	I136	I137	I138	I140	I141	I142	
B14.18		I49	I51	I52	I85	I86	I87	I88	I89
		I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98	I99
		I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105	I111
		I112	I113	I114	I115	I116	I119	I120	I125
		I126	I127	I128	I129	I131	I133	I136	I137
		I138	I140	I141	I142				
B14.19		I39	I49	I51	I52	I69	I85	I86	I87
		I88	I89	I90	I91	I94	I95	I96	I97
		I98	I99	I100	F13	I101	I102	I103	I104
		I105	I111	I112	I113	I114	I115	I116	I119
		I120	I125	I126	I127	I128	I129	P3	I131
		I133	O5	I136	I137	I138	I140	I141	I142
B14.20		I54							
B14.21		I49	I51	I52	I85	I86	I87	I88	I89
		I90	I91	I94	I95	I96	I97	I98	I99
		I100	F13	I101	I102	I103	I104	I105	I111
		I112	I113	I114	I115	I116	I119	I120	I121
		I125	I126	I127	I128	I129	I131	I133	O5
		I136	I137	I138	I140	I141	I142		
B14.22		I55							
B14.23		I78							
B14.24		I78							
B14.25		F15							
B14.26		I118							
B14.27		I122							
B14.28		P3							
B14.29		I142							
B14.30		I143							
B14.31		I21							
B14.32		I29							
B14.33		I33							
B14.34		I39							



## D Antworten auf standardisierte Bemerkungen

Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid	
1	B1.1	Aussage: positiv, ja	74	74 generell positive Antworten bzw. Verständnis, dass die die Gesamtsanierung genutzt wird, um den Strassenraum zu überdenken und zu verändern.	Wird zur Kenntnis genommen
	B1.2	Aussage: negativ, nein	77	77 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B1.3	Aussage: neutral / geteilter Meinung	2		Wird zur Kenntnis genommen
2	B2.1	Aussage: positiv, ja	57	57 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B2.2	Aussage: negativ, nein	87	87 generell negative Antworten; Sicherheit heute gut; kein Bedarf	Wird zur Kenntnis genommen
	B2.3	Aussage: es besteht kein Sicherheitsproblem, zu einschränkende Massnahmen (für den MIV)	4		Wird zur Kenntnis genommen
	B2.4	Forderung: Information der Fussgänger/-innen über deren Vortrittsverhältnisse bei T30	3	Bei der Einführung von neuen Verkehrsregimen werden die Benutzenden informiert.	Forderung wird berücksichtigt.
	B2.5	Forderung: Umfahrungstunnel	2	In Oberdiessbach besteht kurzfristiger Sanierungsbedarf. Die langfristige Option eines Umfahrungstunnels wurde nicht geprüft.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B2.6	Forderung: keine tiefen Randsteine (Gefahr ausweichen auf Trottoir, weniger Platz für Fussgänger/-innen)	68	Aufgrund der zahlreichen Einmündungen, Grundstückszufahrten und Fussgängerstreifen müsste ein hoher Randstein vielerorts abgesenkt werden. Erfahrungen zeigen, dass die tiefen Randsteine keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B2.7	Aussage: teilweise, neutral	2		Wird zur Kenntnis genommen
	B2.8	Forderung: stärkere Kontrolle oder Einhaltung Regeln Velo und Fussgänger/-innen	7		Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B2.9	Aussage: Sicherheit Velo / Fussgänger/-innen wird kaum / nicht erhöht, Konzept Velo fehlt	2	Die Parzelle der Kantonsstrasse hat eine Breite von durchgehend ca. 10m. Die aktuelle Aufteilung wird beibehalten (2m Trottoir / 6m Fahrbahn / 2m Trottoir). Es ist richtig, dass mangels Platzes keine Veloinfrastruktur vorgesehen ist. Der Kantonsstrassenstandard für Velofahrende längs und quer, sowie für Zufussgehende quer kann auch mit dem Sanierungsprojekt nicht eingehalten werden.	Wird zur Kenntnis genommen
	B2.10	Aussage: Pro Fussgängerampel	5		Wird zur Kenntnis genommen



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid	
B2.11	Aussage: Fussgängerstreifen Thunstrasse Alte Mosti bei Verschiebung nicht mehr auf Wunschlinie	1	Der Annäherungsbereich (Wartebereich Fussgängerstreifen) ist heute überfahrbar. Dies ist nicht normgemäss. Deshalb wird der Fussgängerstreifen wenige Meter von der Einmündung weggeschoben.	Wird zur Kenntnis genommen	
B2.12	Aussage: zu viel Vortritt für Fussgänger/-innen	1	Gegenüber heute werden voraussichtlich drei Fussgängerstreifen entfernt.  Abgestimmt auf Gemeinde-Vorhaben wird die Lage von Fussgängerstreifen überprüft. Gegenüber dem Vorprojekt werden weitere Streifen allenfalls ergänzt.	Wird zur Kenntnis genommen	
B2.13	Aussage: Fussgängerstreifen Thunstrasse Alte Mosti, Verschiebung positiv	1		Wird zur Kenntnis genommen	
B2.14	Aussage: Erhalt Fussgängerstreifen positiv	3		Wird zur Kenntnis genommen	
B2.15	Forderung: Sicherheit erhöhen durch Liegenschaftsunterhalt der Anrainer/-innen (z.B. Baumschnitt)	1	Die Gemeinde fordert die Bevölkerung zum Zurückschneiden von Bäumen, Hecken und Sträuchern zur Freihaltung des Lichtraumprofils auf und ruft zur Bekämpfung von Neophyten auf.	Wird zur Kenntnis genommen	
3	B3.1	Aussage: positiv, ja	49	49 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B3.2	Aussage: negativ, nein	36	36 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B3.3	Aussage: gleichbleibend / keine Verbesserung / Verschlechterung für grosse Fahrzeuge	7	Die Befahrbarkeit wird für grosse Fahrzeuge ähnlich bleiben.	Wird zur Kenntnis genommen
	B3.4	Aussage: keine Unterlagen gefunden zur Beurteilung	5		Wird zur Kenntnis genommen
	B3.5	Forderung: Schwelle von Oberdiessbach herkommend	3	Falls die projektierten Massnahmen eine ungenügende Wirkung zeigen, kann die Realisierung einer Schwelle / eines Vertikalversatzes eine Option sein.	Wird geprüft, falls projektierte Massnahmen ungenügend sind.
	B3.6	Aussage / Forderung: Kreiselast Wässerplatte bleibt gleich (gefährlich), Anpassungen erforderlich, z.B. keine Trottoirüberfahrt mit Randsteinen	5	Die Einmündung Wässerplatte verbleibt gegenüber heute in einem ähnlichen Zustand. Die Trottoirüberfahrt wurde aufgrund der Fussverkehrsführung projektiert.	Wird zur Kenntnis genommen
	B3.7	Aussage: Fussverkehrsführung gut	3		Wird zur Kenntnis genommen
	B3.8	Aussage / Forderung: Fahrzeuge von Oberdiessbach herkommend sind zu schnell, zu wenig aufmerksam; Durchschussproblematik (beheben)	6	Die Durchschussproblematik ist bekannt. Aufgrund der Randbedingungen sind nur geringfügige Verbesserungen möglich (grösserer Innenring, Bepflanzung).	Wird zur Kenntnis genommen





Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid	
B3.9	Aussage: gegen Bäume beim Kreisel	4	Die Gestaltungselemente am Kreisel mindern die Weitsicht und verbessern die Erkennbarkeit des Kreisels	Wird zur Kenntnis genommen	
B3.10	Forderung: Schwelle von Linden herkommend	1	Falls die projektierten Massnahmen eine ungenügende Wirkung zeigen, kann die Realisierung einer Schwelle / eines Vertikalversatzes eine Option sein.	Wird geprüft, falls projektierte Massnahmen ungenügend sind.	
B3.11	Forderung: T30 von Linden herkommend	1	Ausserhalb des Perimeters. Der Miteinbezug des Kreisels in den Perimeter Tempo 30 ist nicht vorgesehen.	Forderung wird nicht berücksichtigt.	
B3.12	Aussage / Forderung: Fussgängerstreifen Seite Kiesen unnötig / entfernen	46	Die Fussgängerquerung wird nicht als Fussgängerstreifen markiert.	Forderung wird berücksichtigt	
B3.13	Aussage / Forderung: Querungsmöglichkeit für Velos auf Seite Kiesen ungenügend, Zugang Veloweg verbessern	2	Die Querungsmöglichkeit für Velos auf Seite Kiesen wird im Bauprojekt verbessert.	Forderung wird berücksichtigt.	
B3.14	Forderung: Signal Kreisverkehr und "kein Vortritt" aus Oberdiessbach schlecht sichtbar, besser platzieren	1	Die Signalisation wird im Bauprojekt überprüft.	Forderung wird berücksichtigt.	
B3.15	Forderung: Stopstrasse aus Linden	2	Die Knotenform steht nicht zur Diskussion	Forderung wird nicht berücksichtigt.	
B3.16	Forderung: Mittelinsel Seite Kiesen nicht vergrössern	2	Aufgrund der Gestaltung wird die Mittelinsel vergrössert. Die Befahrbarkeit bleibt gewährleistet. Die Mittelinsel Seite Kiesen wird im Bauprojekt überarbeitet (Querungsmöglichkeit Velo)	Forderung wird im Bauprojekt überprüft.	
B3.17	Forderung: Kreisel in T30 einbeziehen	1	Der Miteinbezug des Kreisels in den Perimeter Tempo 30 ist nicht vorgesehen.	Forderung wird nicht berücksichtigt.	
4	B4.1	Aussage: positiv, ja	57	57 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B4.2	Aussage: negativ, nein	31	31 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B4.3	Aussage: Anforderungen Velo werden zugunsten Verkehrsfluss vernachlässigt	1	Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden werden auf der beschränkten Strassenbreite möglichst gut abgedeckt.	Wird zur Kenntnis genommen
	B4.4	Forderung: keine schmalere Fahrbahn	53	Die vorgesehene Fahrbahn hat eine Breite von 6.0m mit tiefen Randsteinen. Das Kreuzen von 2 Lastwagen mit 30 km/h wurde normgemäss nachgewiesen. Eine Kurvenverbreiterung ist nicht erforderlich.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B4.5	Aussage: neutral	4		Wird zur Kenntnis genommen
	B4.6	Aussage: tiefe Randsteine gut	5		Wird zur Kenntnis genommen



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid	
	B4.7	Aussage: Anpassung (Verkleinerung) der Radian Einmündungen unnötig / gefährlich	50	Bei den Einmündungen Schloss-Strasse, Haubenstrasse und Industriestrasse wurden im Einmündebereich massgebende Kreuzungsfälle definiert und für jene die Befahrbarkeit nachgewiesen. Im Bauprojekt sind diese massgebenden Kreuzungsfälle zu überprüfen.	Wird im Bauprojekt überarbeitet.
	B4.8	Aussage: Pro Trottoirüberfahrten	48		Wird zur Kenntnis genommen
	B4.9	Aussage / Forderung: Gegen Trottoirüberfahrten	3	Es existieren bereits mehrere Trottoirüberfahrten in Oberdiessbach. Bei untergeordneten Einmündungen oder bei Einmündungen mit anspruchsvollen Fussgängerquerungen hat sich diese Einmündungsform bewährt.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B4.10	Forderung: Gruppieren der Fussgänger/-innen zum Queren der Strasse	1		Forderung ist nicht umsetzbar.
5	B5.1	Aussage: positiv, ja	53	53 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B5.2	Aussage: negativ, nein	34	34 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B5.3	Aussage: unnötig (teilweise)	7		Wird zur Kenntnis genommen
	B5.4	Aussage: Parkplätze umgestalten gut	2		Wird zur Kenntnis genommen
	B5.5	Forderung: keine Reduktion der Fahrbahnfläche	4	Die Fahrbahnflächen bei den Einmündungen werden im Bauprojekt überarbeitet, siehe Antwort auf B4.7	Wird im Bauprojekt überarbeitet.
	B5.6	Aussage: neutral	5		Wird zur Kenntnis genommen
	B5.7	Aussage: Bäume ja, aber nicht auf Kosten von Parkplätzen	1	Die Anpassung der Parkplatzanordnung begründet sich durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit.	Wird zur Kenntnis genommen
	B5.8	Aussage: gegen Fahrbahn ohne Mittellinie	3	Eine Fahrbahn ohne Mittellinie wirkt weniger verkehrsorientiert.	Wird nicht berücksichtigt.
	B5.9	Aussage: gegen Sitzgelegenheiten	58	Sitzgelegenheiten werden im Bauprojekt konkretisiert und allenfalls reduziert. Rückmeldungen der Gemeindeverwaltung und der Begleitgruppe zeigten einen Bedarf an Sitzgelegenheiten.	Wird im Bauprojekt überarbeitet.
	B5.10	Aussage: gegen Reduktion Parkplätze (hauptsächlich bei BEKB, teilweise Bahnübergang)	48	Die Anpassung der Parkplatzanordnung begründet sich durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Parkplätze bei der BEKB befinden sich auf Privatgrund. Das weitere Vorgehen ist im Bauprojekt zu klären	Wird im Bauprojekt vertieft.



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid	
B5.11	Aussage: hohe Kapazität der Strasse für den motorisierten Verkehr als Hauptzweck	16	Die Leistungsfähigkeit der Strasse für den MIV wird erhalten.	Wird zur Kenntnis genommen	
B5.12	Aussage: gegen Bäume (oder zu viele Bäume) wegen Kosten, zusätzliche Gefahren, Unterhaltsfragen	61	Bäume haben im Strassenraum eine hitzemindernde Wirkung. Dieser Vorteil überwiegt die geringfügigen Nachteile.	Wird nicht weiterverfolgt.	
B5.13	Aussage: gegen Bäche erkennbar machen	47	Es ist noch nicht konkret definiert, wie die Bäche erkennbar gemacht werden sollen. Es ist eine dezente Lösung angedacht z.B. Posamente beim Brückengeländer und einfache Beschriftung oder Infotafel). Weitergehende identitätsstiftende Massnahmen mit Beleuchtung oder grossflächiger Markierung stehen nicht im Vordergrund.	Wird zur Kenntnis genommen	
B5.14	Aussage: Pro Bäume	6		Wird zur Kenntnis genommen	
B5.15	Aussage: gegen Pflasterung / Vorplatzgestaltung	1	Pflasterungen und Vorplatzgestaltungen sind im Vorprojekt als Konzept ausgewiesen. Die Konkretisierung und Klärung der Realisierbarkeit erfolgt im Bauprojekt mit den betroffenen Grundstückseigentümer/-innen.	Wird zur Kenntnis genommen	
B5.16	Forderung: Bei Bäumen sicherstellen, dass Rollstühle, Kinderwagen passieren können	1	Die erforderlichen Normbreiten werden bei neuzupflanzenden Bäumen eingehalten.	Ist berücksichtigt und wird bei Änderungen im Bauprojekt berücksichtigt.	
B5.17	Forderung: mehr Brunnen (Hitzeschutz)	1	Es sind keine weiteren Brunnen geplant.	Forderung wird nicht berücksichtigt.	
6	B6.1	Aussage: positiv, ja	58	58 generell positive Antworten bzw. Verständnis für die Massnahmen zur Lärmreduktion.	Wird zur Kenntnis genommen
	B6.2	Aussage: negativ, nein	86	86 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B6.3	Aussage: An der Strasse muss mit Lärm gerechnet werden	6	Gemäss Gesetz muss der/die Strasseneigentümer-in die Lärmvorschriften einhalten.	Wird zur Kenntnis genommen
	B6.4	Aussage: Flüsterbelag ja (und meist Schallschutzfenster auch)	57		Wird zur Kenntnis genommen
	B6.5	Forderung: Sanierung mit Flüsterbelag, T30 nur wenn Lärmwerte nach Sanierung überschritten	1	Die Berechnungen im Modell zeigen, dass lärmarmere Belag, Tempo 30 und Schallschutzfenster notwendig sind.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B6.6	Aussage: Kritik wegen Lärmmodell / Berechnungen	51	Rechtliche Grundlagen zur Lärmmittlung: Gemäss Art. 38 LSV werden Lärmimmissionen anhand von Berechnungen oder Messungen ermittelt. Aufgrund des Aufwands stehen dabei anerkannte EDV-	Wird zur Kenntnis genommen



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
			<p>gestützte Berechnungsmodelle im Vordergrund.</p> <p>Wie Strassenlärm ermittelt werden muss, ist in den Anhängen der Lärmschutz-Verordnung und in diversen Dokumenten des Bundes detailliert festgehalten.</p> <p>Die Berechnungen für den vorliegenden Fachbericht wurden mit der Lärmberechnungssoftware CadnaA unter Verwendung des neusten Strassenlärm-Emissionsmodells sonRoad18 gemäss Vorgaben des BAFU durchgeführt.</p> <p>Das verwendete Berechnungsmodell sonRoad18 wurde vom BAFU und der EMPA entwickelt und mittels unzähliger Messungen validiert.</p> <p>Unterlagen dazu sind z.B. auf der Website des BAFU öffentlich zugänglich und frei verfügbar.</p> <p>Die Faktoren, welche emissionsseitig hauptsächlich den Strassenverkehrs-Lärmpegel bestimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- jahresdurchschnittliche Verkehrsmenge und Verkehrs-Zusammensetzung z.B. Anzahl PW / LKW</li><li>- Belag (Typ, Qualität, Zustand etc.)</li><li>- Geschwindigkeit</li></ul> <p>Immissionsseitig sind hauptsächlich der Gebäudeabstand und die Lärmempfindlichkeit (Empfindlichkeitsstufe) entscheidend für die Beurteilung des Lärmpegels.</p> <p>Innerhalb des Untersuchungsperimeters wurden im Rahmen des aktuellen Strassenbauprojekts keine Lärmmessungen zur Validierung des Berechnungsmodells vorgenommen.</p> <p>Die Berechnungen wurden jedoch mit dem bestehenden älteren Lärmkataster und den damals durchgeführten Lärmmessungen abgeglichen. Dieser Vergleich zeigt eine gute Übereinstimmung.</p> <p>D.h. die alten Berechnungen und Messungen decken sich gut mit den neuen Berechnungen.</p> <p>Es gibt örtlich auch keine speziellen akustischen Auffälligkeiten, welche erneute Messungen rechtfertigen würden.</p>	
	B6.7 Forderung: Eisenbahn macht auch Lärm, auch prüfen	2	Der/Die Infrastrukturbetreiber/-in der Bahnlinie hat auch gesetzlich vorgegebene Lärmvorschriften einzuhalten. Dieser Punkt wird nicht im Rahmen dieses Projekts behandelt.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
7	B7.1 Aussage: positiv, ja	51	58 generell positive Antworten bzw. Verständnis für die Massnahmen zur Lärmreduktion, selbst dann, wenn Tempo 30 auf angrenzenden Gemeindestrassen nicht signalisiert würde.	Wird zur Kenntnis genommen



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
B7.2	Aussage: negativ, nein	91	91 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
B7.3	Aussage: mehr Lärm durch T30	19	Tempo 30 verursacht weniger Lärm als Tempo 50.	Wird zur Kenntnis genommen
B7.4	Forderung: Wenn Tempo 30, dann auf der Kantonsstrasse und in der Dorfkerzone	4	Es handelt sich um zwei unabhängige Projekte. Die geplanten Geschwindigkeitsreduktionen beruhen auch auf unterschiedlichen Hauptargumenten (gesetzlich vorgegebene Lärmreduktion für die Kantonsstrasse, Sicherheitsaspekte für die Gemeindestrassen). Die Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen unterliegt zudem einer Abstimmung an der Gemeindeversammlung.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B7.5	Aussage: Bedenken wegen Einrücken der AdF in FW-Magazin	2	Der Zeitverlust ist gering. Die Einhaltung der Vorgaben der GVB ist nachzuweisen.	Wird im Bauprojekt überprüft.
B7.6	Forderung: Tempo 40 auf der Kantonsstrasse	6	Der Kanton orientiert sich innerorts am Modell 30/50 (bfu) und vermeidet die Einführung von neuen Tempo-40-Abschnitten wenn möglich. In Oberdiessbach ist aufgrund der Lärmvorschriften Tempo 30 unabdingbar.	
B7.7	Forderung: Tempo 30 bis zum Ortseingang Nord verlängern	2	Der Abschnitt befindet sich ausserhalb des Projektperimeters.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B7.8	Aussage: Befürchtung weitere Einschränkungen, falls T30 nicht eingehalten wird (Schikanen)	45	Wenn Tempo 30 signalisiert ist, ist ein V85 von 38 km/h einzuhalten. Die Leistungsfähigkeit der Strasse ist aufrechtzuerhalten. Bauliche Hindernisse wie Einengungen sind auf dem Kantonsstrassenabschnitt nicht denkbar.	Wird zur Kenntnis genommen
B7.9	Aussage: gegen Schikanen und Hindernisse, Einengungen	5	Siehe Antwort B7.8	Wird zur Kenntnis genommen
B7.10	Aussage: Zeitverlust als Problem	3	Der Zeitverlust beträgt maximal 40 sec. In Relation zu den Vorteilen wie z.B. dem verbesserten Lärmschutz beurteilt der Bauherr den Zeitverlust als verhältnismässig.	Wird zur Kenntnis genommen
B7.11	Aussage: stärkere Ablenkung bei T30, weniger aufmerksam	5	Diese Aussage kann nicht bestätigt werden. Tendenziell gibt es mit Tempo 30 weniger Unfälle mit geringeren Folgen.	Wird zur Kenntnis genommen
B7.12	Aussage: Befürchtung mehr Stau bei T30 vor oder im Dorf, Ausweichverkehr durch Dorfstrassen	3	Die Kapazität der Strasse wird nicht reduziert. Deshalb wird nicht damit gerechnet, dass die Befürchtungen eintreten werden.	Wird zur Kenntnis genommen
B7.13	Aussage: Verkehr wird flüssiger	2		Wird zur Kenntnis genommen
B7.14	Forderung: T30 nur Kirche bis Kreisel	1	Aufgrund der Überschreitung der Lärmgrenzwerte ist Tempo 30 auf der gesamten Ortsdurchfahrt (ohne Kreisel) verpflichtend.	Forderung wird nicht berücksichtigt.



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
	B7.15 Aussage: Zusammenhang T30 Kantonsstrasse und Gemeindestrassen?	2	Siehe Antwort B7.4 Beide Projekte sind unabhängig voneinander umsetzbar.	Wird zur Kenntnis genommen
8	B8.1 Aussage: positiv, ja	55	55 generell positive Antworten.	Wird zur Kenntnis genommen
	B8.2 Aussage: negativ, nein	37	37 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B8.3 Aussage: unnötig	2		Wird zur Kenntnis genommen
	B8.4 Aussage: Sanierung erforderlich, Massnahmen (teilweise) falsch oder unnötig	55		Wird zur Kenntnis genommen
	B8.5 Aussage: braucht noch Verbesserungen	2	Das Projekt wird im Bauprojekt (nächste Phase) detaillierter bearbeitet.	Wird zur Kenntnis genommen
	B8.6 Aussage: Einmünden aus untergeordneten Strassen bleibt schwierig / wird mit Mehrverkehr schwieriger, Mehrverkehr / Umwegverkehr durch das Dorf zum Lindenkreisel befürchtet	5	Bei tieferen Geschwindigkeiten kann eine kürzere Zeitlücke genutzt werden.	Wird zur Kenntnis genommen
	B8.7 Forderung: Reduktion Sperrzeiten Bahnübergang	4	Die Gemeinde Oberdiessbach hat diesbezüglich bei der BLS nachgefragt. Es sind keine Anpassungen vorgesehen.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B8.8 Forderung: nur Belagssanierung	5	Es ist eine tiefergehende Sanierung inkl. Werkleitungen erforderlich.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
9	B9.1 Aussage: positiv	14	14 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B9.2 Aussage: negativ	15	15 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B9.3 Aussage: unnötig	2		Wird zur Kenntnis genommen
	B9.4 Aussage: Fussgängerstreifen Gemeindeplatz, Fussgänger werden nicht beachtet	1	Mit der Geschwindigkeitsreduktion, der Verschiebung und der Erneuerung der Beleuchtung wird die Situation verbessert.	Wird zur Kenntnis genommen
	B9.5 Aussage: Hinweis Flyer	1		Wird zur Kenntnis genommen
	B9.6 Aussage: positive Äusserung zum Verfahren	2		Wird zur Kenntnis genommen
	B9.7 Aussage: Sicherheit erhöhen und Komplexität reduzieren soll im Vordergrund stehen	1	Die Komplexität der Situationen wird so stark als möglich reduziert. Wichtige Bestandteile sind die Reduktion der Geschwindigkeit und die Neugestaltung der Einmündungen.	Wird zur Kenntnis genommen



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
B9.8	Forderung: Fussgängerstreifen über Schloss-Strasse (Apotheke - Buume-Hus)	1	Die Einmündung Schloss-Strasse wird überarbeitet. Wenn der Einmündetrichter vergrössert wird, wird auch die Erstellung eines Fussgängerstreifens zur Diskussion stehen.	Forderung wird in der Bearbeitung Bauprojekt geprüft.
B9.9	Forderung: Beidrichtungsradweg zwischen Lindenkreisel und Krankenhausstrasse	1	Betrifft eine Stelle ausserhalb des Bearbeitungsperimeters.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B9.10	Aussage: Hinweis gefährlicher Fussgängerstreifen Bahnübergang	4	Der Fussgängerstreifen ist heute kritisch. Mit Tempo 30 und der Erneuerung der Beleuchtung kann die Situation sicherer gestaltet werden.	Wird zur Kenntnis genommen
B9.11	Aussage: Problematik Lindenstrasse (Lärm, hohe Geschwindigkeit, Verkehrszunahme)	1	Betrifft eine Stelle ausserhalb des Bearbeitungsperimeters.	Wird zur Kenntnis genommen
B9.12	Forderung: Verkehr reduzieren (übergeordnete Problematik, Bevölkerungswachstum, Verkehrsplanung, Raumplanung)	48	Das ist eine übergeordnete Problematik, welche nicht mit diesem Projekt gelöst werden kann.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B9.13	Forderung: rasche(re) Umsetzung, oder zumindest 2027 ohne Zeitverzug	6	Eine möglichst rasche Umsetzung wird angestrebt.	Forderung wird berücksichtigt.
B9.14	Aussage: Querung Krankenhausstrasse (Fussverkehr längs Lindenstrasse): Trottoir nicht abgesenkt	1	Betrifft eine Stelle ausserhalb des Bearbeitungsperimeters.	Problematik wird in Themenspeicher aufgenommen
B9.15	Forderung: Konsultativabstimmung zu T30	47	Die Gemeinde wird keine Konsultativabstimmung durchführen.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B9.16	Forderung: Verschieben Fussgängerstreifen Bahnübergang nach südlich Industriestrasse	45	Der Fussgängerstreifen wird nördlich der Industriestrasse bleiben. Die Gemeinde plant das weitergehende Trottoir, um nordseitig der Industriestrasse entlang einen sicheren Schulweg zu errichten. Wenn der Bahnübergang geschlossen ist, werden die in Richtung Konolfingen vor dem Bahnübergang wartenden Fahrzeuge von Fahrzeugen überholt, die in die Industriestrasse abbiegen. Diese Manöver stellen für den Fussgängerstreifen südlich eine zusätzliche Gefahr dar.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B9.17	Aussage: Thema hohe Kosten	52		Wird zur Kenntnis genommen
B9.18	Forderung: Geld für andere Prioritäten einsetzen (z.B. Bachsanierung, Familien)	6		Wird zur Kenntnis genommen
B9.19	Aussage: negative Äusserungen zum Planungsverfahren (z.B. Zusammensetzung Begleitgruppe, Projektleitung Kanton)	47		Wird zur Kenntnis genommen
B9.20	Aussage: Tiefe Randsteine schlecht für Schneeräumung	1		Wird zur Kenntnis genommen



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
	B9.21 Aussage: wichtige Synergie Wasserversorgung	1	Eine enge Zusammenarbeit ist vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen
	B9.22 Forderung: bessere Beleuchtung Fussgängerstreifen	1	Die Erneuerung der Beleuchtung ist Bestandteil des Projekts	Forderung ist berücksichtigt.
10	B10.1 Aussage: positiv, ja	63	63 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B10.2 Aussage: negativ, nein	30	30 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B10.3 Aussage: Einschränkung MIV	2	Ziel ist, die gefahrene Geschwindigkeit zu reduzieren.	Wird zur Kenntnis genommen
	B10.4 Forderung: keine Trottoirs	1		Wird zur Kenntnis genommen
	B10.5 Forderung: keine Geschwindigkeitsreduktion	5	In einem mehrjährigen Prozess hat sich der Gemeinderat dafür entschieden, Tempo 30 in der Dorfkernzone zu planen.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B10.6 Forderung: Geschwindigkeitsreduktionen nur zu Hauptverkehrszeiten oder nur in der Nacht	2	Temporäre Geschwindigkeitsreduktionen sind im Innerortsbereich nicht zielführend. Zudem erfordern sie eine teure Infrastruktur.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B10.7 Aussage: gegen Ziel 2 "Durchgangsverkehr auf der Krankenhausstrasse reduzieren"	4	Dieses Ziel ist für den Gemeinderat primär, um den Verkehr bei den Altersheimen zu reduzieren.	Wird zur Kenntnis genommen
	B10.8 Aussage: eine Reduktion der Geschwindigkeit erhöht nicht automatisch die Sicherheit	2	Tiefere Geschwindigkeiten führen tendenziell zu weniger und zu leichteren Unfällen	Wird zur Kenntnis genommen
	B10.9 Aussage: pro Ziele 2 und 3 (Krankenhausstrasse, Vogt)	1		Wird zur Kenntnis genommen
	B10.10 Aussage: teilweise	5		Wird zur Kenntnis genommen
	B10.11 Aussage: es besteht kein Sicherheitsproblem	2	Der Gemeinderat wurde aufgrund von Begehren aus der Bevölkerung aktiv, welche gegenteiliger Meinung waren.	Wird zur Kenntnis genommen
11	B11.1 Aussage: positiv, ja	48	48 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B11.2 Aussage: negativ, nein	34	34 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B11.3 Aussage: gegen Temporeduktion	47	Der Bereich mit der Temporeduktion wurde auf den Dorfkern reduziert. Vielerorts kann bereits heute nicht schneller gefahren werden. Der Perimeter der Tempo-30-Zone wird überarbeitet.	Wird geprüft.





Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
B11.4	Forderung: grössere T30 Zone (u.a. Haube, Kirchbühl, Rain, Friedhof, Höheweg, Stockhornweg, Alpenweg, Gumiweg...)	17		Wird zur Kenntnis genommen
B11.5	Forderung: keine Einengungen, oder auch bei Einengungen sollen Fahrzeuge noch kreuzen können, Berücksichtigung landwirtschaftliche Fahrzeuge	18	Landwirtschaftliche Fahrzeuge werden im bestehenden Projekt berücksichtigt. Parkfelder bilden bereits heute Engstellen, die kein Kreuzen ermöglichen (bspw. In der Kirchbühlstrasse). Die Gemeinde hat beschlossen, in einem ersten Schritt auf neue Einengungen zu verzichten. Falls sich nach Einführung der T30-Zone überhöhte Geschwindigkeiten zeigen sollten, werden Massnahmen geprüft	Forderung wird berücksichtigt
B11.6	Aussage: Pro T30 im Bereich der Schulen	45		Wird zur Kenntnis genommen
B11.7	Forderung: Velos mitdenken. Einengungen, Wegfall Velostreifen Schloss-Strasse schlecht	4	Einengungen, siehe Antwort B11.5  Der Weiterbestand des Velostreifens auf der Schloss-Strasse wird geprüft. Dies ist abhängig von der Grösse der Tempo-30-Zone und der Anpassungen im Geschäft der Feuerwehrparkierung.	Forderung wird berücksichtigt
B11.8	Aussage: gegen Rechtsvortritt auf Schloss-Strasse	6	Der Knoten Schloss-Strasse/Krankenhausstrasse/Schulhausstrasse ist der einzige im Perimeter Dorfkern, welcher kein Rechtsvortritt ist (ausgenommen Grundstückszufahrten und bestehende Trottoirüberfahrten). Für das untergeordnete Strassennetz gilt: Innerhalb von Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt. Eine davon abweichende Regelung ist nur dann zulässig, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, z. B. bei eingeschränkten Sichtverhältnissen bei Knoten oder wenn die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Veloverkehr ist. Zu überprüfen. Falls der Knoten im überarbeiteten Projekt nicht mehr in der Zone 30 liegt, ist eine Überprüfung möglich.	Wird überprüft und zur Kenntnis genommen
B11.9	Aussage: Einengungen behindern Einsatzfahrzeuge auf dem Weg zum Einsatzort	1	Siehe Antwort B11.5.	Wird zur Kenntnis genommen
B11.10	Forderung: Tempo 40 bzw. Überdenken Temporeduktion auf grösseren Gemeindestrassen (z.B. Haubenstrasse, Krankenhausstrasse, Schloss-Strasse)	2	Die Gemeinde Oberdiessbach orientiert sich am Modell 30/50 (bfu)	Wird zur Kenntnis genommen
B11.11	Aussage: Pro Rechtsvortritt auf Schloss-Strasse	1		Wird zur Kenntnis genommen
B11.12	Forderung: Regelung Pappelweg und Birkenweg (Zone 30)	1	Der Miteinbezug in die Zone 30 ist bisher vorgesehen. Die Ausdehnung der Zone 30 wird überarbeitet.	Forderung wird überprüft.



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid	
B11.13	Aussage: Dorfkernzone zu gross (z.B. ohne Gumiweg, östlich Sek, nur bei Schulen oder Altersheim)	6	Die Dorfkernzone wurde sorgfältig definiert. Sie umfasst Schulen, Bahnhof, Altersheim und den Bereich bei der Industrie. Aufgrund der Mitwirkung wird die Ausdehnung der Zone überprüft.	Wird überprüft	
B11.14	Aussage: Pro Zone 30 beim Bahnhof	1		Wird zur Kenntnis genommen	
B11.15	Forderung: Parkieren beim Bahnhof weiterhin unkompliziert ermöglichen	1		Wird zur Kenntnis genommen	
B11.16	Aussage: Befürchtung weitere Einschränkungen, falls T30 nicht eingehalten wird (Schikanen)	45	Siehe auch Antwort B11.5	Wird zur Kenntnis genommen	
B11.17	Aussage: Pro Begegnungszonen im Bereich der Schulen (Vortritt Fussgänger)	1	Ausserhalb der Zeiten vor und nach der Schule bewegen sich im Bereich bei den Schulen zu wenige Fussgänger/-innen, als dass eine Begegnungszone als solche funktionieren kann (zu wenige Fussgänger/-innen im Vergleich zur Anzahl Fahrzeuge).	Wird zur Kenntnis genommen	
B11.18	Forderung: Pilotphase T30 ohne weitere Massnahmen (baulich), nur nachrüsten wenn nötig	1	Siehe Antwort B11.5	Forderung wird teilweise berücksichtigt.	
12	B12.1	Aussage: positiv, ja	117	117 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B12.2	Aussage: negativ, nein	28	28 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen
	B12.3	Forderung: Einbahnstrasse für Velos im Gegenverkehr befahren	2	Ist so vorgesehen	Forderung ist berücksichtigt
	B12.4	Aussage: Konfliktstelle Freimettigenstrasse 4 + 5	1	Der Konflikt bei der Engstelle wird mit der Einbahnstrasse vermindert	Wird zur Kenntnis genommen
	B12.5	Aussage: gegen Einbahnstrasse	5	Durch die Einbahnstrasse kann ohne Landerwerb eine Infrastruktur für die Fussgänger erstellt werden. Das Befahren des Trottoirs kann vermieden werden	Wird zur Kenntnis genommen
	B12.6	Aussage: neutral	2		Wird zur Kenntnis genommen
	B12.7	Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Schulhausstrasse oder allgemein Schleichverkehr durch Dorfkern	2	Durch den Wegfall der Einmündung in die Kantonsstrasse via Freimettigenstrasse erhöht sich der Druck auf die Industriestrasse. Vorteile ergeben sich für die Anlieferung Neopac durch die Aufhebung des Fahrverbots für Lastwagen von der Kantonsstrasse via Freimettigenstrasse zur Neopac.	Wird zur Kenntnis genommen.
	B12.8	Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Schwerverkehr Freimettigenstrasse	1	Der Schwerverkehr in Richtung Neopac wird zunehmen.	Wird zur Kenntnis genommen.



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
	B12.9 Aussage: pro Einbahnstrasse	2		Wird zur Kenntnis genommen.
	B12.10 Aussage: Befürchtung / Frage Mehrverkehr auf Kantonsstrasse durch Einbahn	2	Es wird keine wesentliche Änderung des Verkehrsaufkommens auf der Kantonsstrasse zu erwarten sein.	Wird zur Kenntnis genommen.
13	B13.1 Aussage: positiv, ja	62	62 generell positive Antworten	Wird zur Kenntnis genommen.
	B13.2 Aussage: negativ, nein	37	37 generell negative Antworten	Wird zur Kenntnis genommen.
	B13.3 Aussage: neutral oder geteilter Meinung (z.B. falsche Sicherheit, Eltern stärker in die Pflicht nehmen)	7		Wird zur Kenntnis genommen.
14	B14.1 Aussage: positiv	18		Wird zur Kenntnis genommen.
	B14.2 Aussage: negativ	4		Wird zur Kenntnis genommen.
	B14.3 Aussage: Hinweis Flyer	1		Wird zur Kenntnis genommen.
	B14.4 Forderung: 50 auf Kantonsstrasse, 30 auf allen Gemeindestrassen	1		Wird zur Kenntnis genommen.
	B14.5 Aussage / Forderung: Problematik Schwellen Schulhausstrasse, Verbreiterung über gesamte Strassenbreite	3	Die heute bestehenden Schwellen auf der Schulhausstrasse sind schwach ausgeprägt haben eine relativ geringe Wirkung. Ein Umfahren der Schwellen ist bei 30 km/h nicht nötig.	Wird zur Kenntnis genommen.
	B14.6 Forderung: Hohlenhausweg, Durchsetzung Fahrverbot, Verkehrsberuhigungsmassnahmen	1	Der Gemeinde sind bisher keine Probleme bekannt. Ausserhalb Projektperimeter.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
	B14.7 Forderung: Abstimmung zu Tempo 30 (teilweise Forderung nach schriftlicher Abstimmung)	5	Zu den Massnahmen auf den Gemeindestrassen wird eine Abstimmung stattfinden. Wann und in welcher Form ist derzeit offen.	Forderung wird berücksichtigt.
	B14.8 Aussage: schlechte Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln durch Velo, Fussgänger/-innen oder MIV (Rechtsvortritte, Ausweichen Vertikalversätze, Nutzung Velostreifen / Fussgängerlängsstreifen auf Gegenseite)	5		Wird zur Kenntnis genommen.
	B14.9 Aussage: Parkiersituation Feuerwehrmagazin nicht gelöst	3	Das Projekt ist grundsätzlich abgeschlossen. Die Feuerwehrparkierung bleibt aktuell unverändert. Langfristig sind aber Anpassungen denkbar.	Wird zur Kenntnis genommen.



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
B14.10	Forderung: Fussgängerstreifen Vogt / Spielgruppe Stärenehus	1	Zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar Die Annäherungsbereiche (Wartebereiche auf Trottoir) sind auf beiden Seiten überfahrbar. Damit können die Normvorgaben zur Errichtung eines Fussgängerstreifens nicht erreicht werden.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B14.11	Forderung: bessere Beleuchtung Gumiweg / Bahnhofstrasse	1	Dieses Thema wird bei einer nächsten Sanierung der Beleuchtung überprüft	Wird zur Kenntnis genommen.
B14.12	Forderung: Überprüfung Schulwege allgemein, parkierte Fahrzeuge auf Trottoirs (z.B. Coop), besserer Schutz bei Bächen	2	Aktuell fokussiert die Gemeinde bei der Schulwegsicherheit auf den Dorfkern und insbesondere auf das Gebiet um die Industriestrasse. Parkierte Fahrzeuge auf Trottoirs sind widerrechtlich abgestellt. Bei den Bächen sind keine Massnahmen vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
B14.13	Forderung: Verbesserung Verbindung Gemeindeplatz (Sammelstelle) - Hauptstrasse	1	Die Verbindung ist aus Sicht Gemeinde klar.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B14.14	Forderung: Einfahrt Thunstrasse Gemeindeplatz nur noch als Einfahrt (Einbahn)	1	Bei der Ausfahrt kann die Sichtweite auf das Trottoir (rechte Seite) nicht eingehalten werden. Mit Tempo 30 auf der Kantonsstrasse kann die Sichtweite auf den motorisierten Verkehr neu fast eingehalten werden (34m; nach Norm 35m). Die Gemeinde beabsichtigt, den Punkt im weiteren Projektverlauf zu prüfen.	Forderung wird geprüft.
B14.15	Forderung: Verbreiterung Trottoir Schloss-Strasse Höhe Töpferei Nydegger	1	Eine stärkere Überdeckung des Bachs ist nicht vorgesehen und wäre kaum bewilligungsfähig.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B14.16	Aussage: Bahnhofplatz, parkierte Fahrzeuge bei Post als Sichthindernis für Fussgänger/-innen	2	Stand heute sind keine Massnahmen vorgesehen. Nach dem Erwerb der gesamten Bahnhofstrasse von der BLS, welcher 2024 vollzogen wird, ist die Sanierung der Bahnhofstrasse vorgehen. In diesem Projekt sollen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden.	Forderung wird geprüft.
B14.17	Aussage / Forderung: Bahnhofstrasse kein Handlungsbedarf, keine Fahrstreifenreduktion	47	Ziel: Verkürzung Querungsdistanz für Fussgänger/-innen, welche entlang der Kantonsstrasse gehen. Dieses Ziel kann auch erreicht werden, wenn man die Zweistreifigkeit belässt. Die Sperrzeiten Bahnübergang Haubenstrasse konnte verkürzt werden.	Anpassung Strassenrand Haubenstrasse. Strassenbreite wie bestehend belassen, lediglich Trichter zu Kantonsstrasse gemäss Projekt anpassen.
B14.18	Forderung: Krankenhausstrasse, Entfernung Parkfelder blaue Zone	44	Die Krankenhausstrasse soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B14.19	Aussage: Thema hohe Kosten	48		Wird zur Kenntnis genommen.



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
B14.20	Forderung: Lichtsignalanlage Feuerwehr Parkierung	1	Die Feuerwehrparkierung bleibt aktuell unverändert. Langfristig sind aber Anpassungen denkbar.	Forderung wird nicht berücksichtigt.
B14.21	Aussage / Forderung: Feuerwehr Parkierung, angepasste Variante 2 annehmbar, gelb blinkendes Lichtsignal	46	Die Feuerwehrparkierung bleibt aktuell unverändert. Langfristig sind aber Anpassungen denkbar.	Wird zur Kenntnis genommen.
B14.22	Aussage: Schloss-Strasse 24, Fussgängerstreifen unübersichtlich	1	Der Fussgängerstreifen ist Bestandteil des Schulwegnetzes. Der Fussgängerstreifen weist Normabweichungen auf (u.a. Beleuchtung). Im Rahmen der Knotengestaltung wird der Fussgängerstreifen geprüft.	Forderung wird geprüft.
B14.23	Forderung: neuer Fussgängerstreifen Schloss-Strasse oberhalb Krankenhausstrasse	1	Auf der oberen Seite der Krankenhausstrasse besteht kein anschliessendes Trottoir.	Auf die Forderung wird nicht eingegangen.
B14.24	Forderung: Entfernen 1 Parkfeld auf Höhe Kirchbühlstrasse 29 (Manövrieren)	1	Wird geprüft werden im weiteren Projektverlauf oder im Strassensanierungsprojekt «Kirchbühlstrasse West» sicherlich berücksichtigt werden.	Forderung wird geprüft.
B14.25	Forderung: Kap. 2 Analyse Ist-Zustand im Bericht Umgestaltung Bahnhofplatz 2017 ist im Projekt zu berücksichtigen	1		Wird zur Kenntnis genommen
B14.26	Aussage: Befürchtung Mehrverkehr Höheweg/Alpenweg (Umfahrung Dorfkernzone von Gumi -> Konolfingen)	1	Mögliche Auswirkungen der Dorfkernzone sind zu überprüfen. Die Schloss-Strasse ist und bleibt die Haupterschliessung.	Wird zur Kenntnis genommen
B14.27	Aussage: Bedauern, dass Trottoir zwischen Krankenhausstrasse und Hohlenhaus schmaler wurde	1	Ausserhalb Perimeter	Wird zur Kenntnis genommen
B14.28	Forderung: Smiley-Radar	1	Die Gemeinde verfügt über einen Smiley-Radar und setzt diesen ein.	Forderung wird bereits umgesetzt.
B14.29	Aussage: Kritik Rechtsvortritt Reitstall Schloss-Strasse	1	Es sind keine Anpassungen vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen
B14.30	Forderung: Öffnen Haubenstrasse zwischen Bahnhof und Kantonsstrasse für Velos in beide Richtungen	1	Aufgrund der Schleppkurve Einfahrt Bus ist dies nicht vorgesehen	Forderung wird nicht umgesetzt.
B14.31	Aussage: Warum darf der Kanton Bäume an den Strassenrändern pflanzen und wenn ein Landwirt oder eine Landwirtin das tut, muss er 6m von der Strasse entfernt gepflanzt sein.	1	Auch ein Landwirt oder eine Landwirtin kann in Absprache mit dem Kanton punktuell Bäume näher pflanzen.	Wird zur Kenntnis genommen
B14.32	Forderung: Trottoir Freimettigenstrasse bis Friedhof	1	Ist Stand heute nicht vorgesehen, kann aber im weiteren Projektverlauf mit den Sicherheitsmassnahmen geprüft werden.	Forderung wird geprüft.
B14.33	Forderung: Fussgängerunterführung beim Bahnübergang	1	Eine Fussgängerunterführung beim Bahnübergang Kantonsstrasse ist aus Platzgründen (Rampen) nicht umsetzbar.	Forderung wird nicht umgesetzt.



Frage	Standardisierte Bemerkungen	Anz.	Antwort / Kommentar	Entscheid
B14.34	Aussage: Feuerwehr Parkierung ist kein Problem	1		Wird zur Kenntnis genommen



## E Standardisierung der Mitwirkungseingaben

<b>Code I 1</b>		<b>1</b>						
Frage 1	Ja	B1.1						
Frage 2	Ja	B2.1						
Frage 3	Ja	B3.1						
Frage 4	Ja, evtl noch zusätzliche Markierungen oder vereinzelt pfofen.	B4.1						
Frage 5	Ja	B5.1						
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja	B7.1						
Frage 8	Ja	B8.1						
Frage 9	Finde ich gut dass in Oberdiessbach, vor allem bei dem Schulen auf Reduktionsmassnahmen und Tempo 30 gesetzt wird.	B9.1						
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Ja	B11.1						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14	Danke für eures Engagement	B14.1						
<b>Code I 2</b>		<b>2</b>						
Frage 1	nein	B1.2						
Frage 2	Grundsätzlich habe ich nichts gegen Tempo 30. Nur wird es sich in der praxis nicht so sicher erweisen, wie die Projektverfasser es gerne hätten. die Aufmerksamkeit bei langsamen fahren ist bei den meisten nicht gewährt. unbedingt muss der Bevölkerung auch mitgeteilt werden, dass sie überall die Strasse überqueren dürfen. aber nur auf dem Fussgängerstreifen vortritt haben. die aussage, dass die grossen Fahrzeuge beim Kreuzen auf das Trottoir ausweichen sollen ist viel zu gefährlich.aus meiner sicht wird die Verkehrssicherheit mit diesen Massnahmen nicht verbessert.	B2.2	B2.4					
Frage 3	für die grossen Sattelschlepper und Anhängerzüge ist es sowieso eine Totale Fehlplanung dieser Kreisel. mit diese Insel wird es auch nicht besser.	B3.3						
Frage 4	die Aussage, dass die grossen Fahrzeuge beim Kreuzen auf das Trottoir ausweichen sollen ist viel zu gefährlich.aus meiner sicht wird die Verkehrssicherheit mit diesen Massnahmen nicht verbessert	B2.6						
Frage 5	unnötige Masnahmen	B5.3						
Frage 6	nein. es gibt mehr Lärm	B6.2	B7.3					
Frage 7	Grundsätzlich habe ich nichts gegen Tempo 30. Nur wird es sich in der praxis nicht so sicher erweisen, wie die Projektverfasser es gerne hätten. die Aufmerksamkeit bei langsamen fahren ist bei den meisten nicht gewährt. unbedingt muss der Bevölkerung auch mitgeteilt werden, dass sie überall die Strasse überqueren dürfen. aber nur auf dem Fussgängerstreifen vortritt haben	B7.2	B7.11					
Frage 8	wenn sich jeder an den Verkehrsfluss hält und nicht unnötig abbremst und Stau verursacht , sind keine Massnahmen nötig. ob mit 30 oder50	B8.3						
Frage 9	Insgesamt finde ich das ganze unnötig ausser der Schulweg der besser gesichert werden muss. die Eigen Verantwortung sollte jeder für sich übernehmen auch die Kinder, da wird der Schulweg auch wieder sicherer.	B9.3						
Frage 10	die Verkehrssicherheit geht immer auf die kosten der Autofahrer. aus meiner Erfahrung verhalten sich Velofahrer fast immer unkorrekt. die Fussgänger sind meistens vorsichtig. ein sogenannte miteinander geht immer auf kosten der Motorisierten.	B10.3						
Frage 11	nein	B11.2						
Frage 12	ja	B12.1						
Frage 13	nein	B13.2						
Frage 14	nicht lösbar es gibt mehr Lärm , mehr Abgase, mehr Unsicherheit, zäher Verkehrsfluss. und gefährlicher wird es auch vor allem für Fussgänger( Kinder und alte Leute)	B14.2						
<b>Code P 1</b>		<b>3</b>						
Frage 1	Ja	B1.1						
Frage 2	Ja	B2.1						
Frage 3	Ja	B3.1						
Frage 4	Ja	B4.1						
Frage 5	Ja	B5.1						
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja	B7.1						
Frage 8	Ja	B8.1						
Frage 9								
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Ja	B11.1						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14								
<b>Code I 3</b>		<b>4</b>						
Frage 1	Ja	B1.1						
Frage 2	Ja	B2.1						
Frage 3	Ja	B3.1						
Frage 4	Ja	B4.1						
Frage 5	Ja	B5.1						
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja	B7.1						
Frage 8	Ja	B8.1						
Frage 9	Für die Kinder ist Tempo 50 zu gefährlich!	B9.1						
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Ja	B11.1						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14								
<b>Code I 4</b>		<b>5</b>						
Frage 1								
Frage 2								
Frage 3	Am besten man montiert eine Schwelle damit die Autos von Richtung Konolfingen abbremsen müssen den die meisten fahren ungebremst drauf los Verwunderlich das es noch nicht was geschehen ist	B3.5						
Frage 4								
Frage 5								
Frage 6								
Frage 7								
Frage 8								
Frage 9								
Frage 10								
Frage 11								
Frage 12	Ja den bisher ist es eine Rasserstrecke . Haus 4+5 hatten schon manchen Konflikt mit Autofahrern/in	B12.1	B12.4					
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14	Hauptverkehrsstrasse 50, Quatierstrassen. 30 im ganzen Gemeindestr.gebiet	B14.4						



Code I 5		6			
Frage 1	Ich kann nachvollziehen dass sich der Gemeinderat genötigt fühlt auch auf Nebenstrassen Tempo 30 einzuführen, wenn die Hauptstrasse auf Tempo 30 reduziert werden soll.				
Frage 2	Wieso soll die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht werden wenn die Unfallanalyse keine Unfallschwerpunkte erkannt hat? Die Massnahmen sind unverhältnismässig einschränkend. Das Argument der Sicherheit wird vorgeschoben um die Temporeduktion irgendwie zu begründen.	B2.3			
Frage 3	Pläne und Angaben zu diesem Punkt fehlen auf der Seite: Öffentliche Mitwirkung zur «Verkehrsberuhigung Dorfkern» und zur «Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdiessbach»	B3.4			
Frage 4	Nein, der Verkehrsfluss wird über den ganzen Tag unverhältnismässig heruntergebremst.	B4.2			
Frage 5	Das ist nicht das die Zielsetzung einer Durchgangsstrasse. Eine Strasse ist kein Erholungspark.	B5.3			
Frage 6	Der Strassenlärm und Emmissionen hängen direkt mit Verbrennungsmotoren zusammen. Wir steuern aber innert weniger Jahre auf eine Elektrifizierung der Verkehrs zu. Diese Fahrzeuge werden unterhalb von 30 kmh aber nicht leiser sondern wieder lauter (Lautsprecher für Fahrgeräusche). Flüsterbelag alleine reicht vielleicht für eine Reduktion des Gesamtlärmpegels nicht aus. Flüsterbelag und elektrische Fahrzeuge jedoch schon. Ich bin absolut gegen weitere Freiheitseinschränkungen der Bürger, welche kaum wieder rückgängig gemacht werden können. Auch wenn der zukünftige Strassenverkehr deutlich leiser und schadstoffärmer wird.  Zu Stosszeiten fliesst der Verkehr ohnehin kaum schneller als 30 km/h. Und die Lärmbelastung ist zu diesen Zeiten auch ohne Temporeduktion hoch. Eine Temporeduktion macht daher überhaupt keinen Sinn.	B6.2	B6.4		
Frage 7	Sicherheit: Warum soll die Verkehrssicherheit erhöht werden wenn die Unfallanalyse keine Handlungsnotwendigkeit aufzeigt?  Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ohnehin ein Trugschluss, denn eine signifikante Verbesserung der Verkehrssicherheit ist mit Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen nicht zu erzielen: Der Huptgrund dafür ist, dass die Unfallschwerpunkte innerorts meistens an Kreuzungen liegen, wo die Geschwindigkeit beim Abbiegen eher niedrig ist und für den Unfalhergang nur eine nachgeordnete Rolle spielt. Dagegen spielen gereizte Autofahrer eine markant höhere Rolle bei Unfallursachen.  Lärm: Der Strassenlärm und Emmissionen hängen direkt mit Verbrennungsmotoren zusammen. Wir steuern aber innerhalb weniger Jahre auf eine Elektrifizierung der Verkehrs zu. Diese Fahrzeuge werden unterhalb von 30 kmh aber nicht leiser sondern wieder lauter (Lautsprecher für Fahrgeräusche). Flüsterbelag alleine reicht vielleicht für eine Reduktion des Gesamtlärmpegels nicht aus. Flüsterbelag und elektrische Fahrzeuge jedoch schon. Ich bin absolut gegen weitere Einschränkungen der Bürger, welche kaum wieder rückgängig gemacht werden können. Auch wenn der zukünftige Strassenverkehr deutlich leiser und schadstoffärmer wird.  Zeitverlust: Der geringe Zeitverlust wird bei jedem einzelnen Projekt hervorgehoben. Es ist aber die Gesamtheit aller Dreissiger Zonen die ins Gewicht fallen.  Die Temporeduktion bringt im Verhältnis zum zu den Einschränkungen die sie mit sich bringt, viel zu wenig Vorteile um sie zu rechtfertigen.	B7.2	B7.3	B7.10	
Frage 8	Nein, die geplanten Massnahmen enttäuschen und frustrieren mich. Die Massnahmen sind unverhältnismässig.	B8.2			
Frage 9					
Frage 10	Trottoirs /Temporeduktion nein	B10.4	B10.5		
Frage 11	Eine grundsätzliche Temporeduktion auf dem gesamten Gemeindegebiet ist mit Blick auf zukünftige Entwicklungen nicht nachvollziehbar und unverhältnismässig.	B11.3			
Frage 12	Diese Massnahme macht Sinn.	B12.1			
Frage 13	Die Verkehrssicherheit auf Schweizer Strassen ist in den letzten 50 Jahren massiv gestiegen. Das subjektive Unsicherheit hängt dem immer hinterher. Die geplanten massiven Einschränkungen sind in keiner Weise verhältnismässig.  Wie viele schwere Unfälle mit Kindern hat es in den letzten zehn Jahren auf dem Gemeindegebiet gegeben?	B13.2			
Frage 14					
Code P 2		7			
Frage 1	Ja das ist nachvollziehbar und aus Effizienzgründen auch sehr begrüssenswert.	B1.1			
Frage 2	Ja ich begrüsse die Massnahmen sehr. An den wichtigen Stellen braucht es weiterhin Fussgängerstreifen, damit insbesondere der schnelle und sichere Fussweg zum und vom Bahnhof gegeben ist (bleibt).	B2.1	B2.14		
Frage 3	Ja	B3.1			
Frage 4	Ja, auch wenn ich eine schmalere Fahrbahn nicht unbedingt gut finde.	B4.1	B4.4		
Frage 5	Ja (wobei es in erster Linie um eine Aufwertung für den Langsamverkehr gehen sollte und nicht um die Darstellung der Häuser).	B5.1			
Frage 6	Ja sehr	B6.1			
Frage 7	Ja. Es ist jedoch in den sehr schmalen Strassen vom Dorfkern absolut notwendig, Tempo 30 einzuführen.	B7.1			
Frage 8	Ja sehr	B8.1			
Frage 9					
Frage 10	Ja sehr	B10.1			
Frage 11	Ja es ist nachvollziehbar. Ich würde sogar beim westliche Bahnhofsareal (Grafgrün) und auf der Haubenstrasse ebenfalls Tempo 30 befürworten.	B11.1	B11.4		
Frage 12	Ja	B12.1			
Frage 13	Ja	B13.1			
Frage 14					
Code I 6		8			
Frage 1	Ja absolut.	B1.1			
Frage 2	Ich denke schon ja. Zudem kann die Reduktion der Geschwindigkeit (wenn es keine Stopp-and-Go Situationen gibt) zu mehr Verkehrsfluidität führen.	B2.1	B7.13		
Frage 3	Ja.	B3.1			
Frage 4	Ja.	B4.1			
Frage 5	Ja ich freue mich auf eine angenehmere Ambiance.	B5.1			
Frage 6	Absolut. Und sie sind zudem begrüssenswert.	B6.1			
Frage 7	Ja.	B7.1			
Frage 8	Ja.	B8.1			
Frage 9					
Frage 10	Ja.	B10.1			
Frage 11	Ja	B11.1			
Frage 12	Ja.	B12.1			
Frage 13	Ja	B13.1			
Frage 14					

<b>Code I 7</b>		<b>9</b>						
Frage 1	NEIN	B1.2						
Frage 2	Auf keinen Fall	B2.2						
Frage 3	Nein, es liegt an den Fahrzeuglenkern, sich an die geltenden Verkehrsregeln zu halten.	B3.2						
Frage 4	jetzige Situation genügt vollumfänglich	B4.2						
Frage 5	NEIN	B5.2						
Frage 6	NEIN, der Einbau eines Flüsterbelages genügt. Der Strassenlärm wird grösser wenn wiederholt abgebremst und beschleunigt werden muss wegen den Schikanen.	B6.2	B6.4					
Frage 7	Nein auf keinen Fall. Die zulässigen 50 km/h werden gemäss Ihrer Studie ohnehin nicht erreicht.	B7.2						
Frage 8	NEIN, ich finde es völlig unnötig	B8.3						
Frage 9	Im Flyer der Gegner sind alle Argumente verständlich dargelegt	B9.5						
Frage 10	NEIN	B10.2						
Frage 11	Nein, auf keinen Fall	B11.2						
Frage 12	Nein, auf gar keinen Fall	B12.2						
Frage 13	Nein, auf keinen Fall	B13.2						
Frage 14	Im Flyer der Gegner sind sämtliche Argumente verständlich dargelegt	B14.3						
<b>Code I 8</b>		<b>10</b>						
Frage 1	Ja	B1.1						
Frage 2	Ja	B2.1						
Frage 3	Ja	B3.1						
Frage 4	Ja	B4.1						
Frage 5	Ja	B5.1						
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja	B7.1						
Frage 8	Ja	B8.1						
Frage 9								
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Ja	B11.1						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14								
<b>Code I 9</b>		<b>11</b>						
Frage 1	Ja	B1.1						
Frage 2	Ja	B2.1						
Frage 3	Ja	B3.1						
Frage 4	Ja	B4.1						
Frage 5	Aufwertung ja aber keine Reduktion der Verkehrsfläche, da die ja schon eng genug ist.	B5.1	B5.5					
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja	B7.1						
Frage 8	Ja, kann aber auch damit leben, wenn 30km/h in der Gemeinde nicht kommt.	B8.1						
Frage 9	Was in Huttwil, Rubigen, Worb usw geht, muss in Oberdiessbach auch gehen. Diverse Gegner von 30 km/h verstehen die Gesetze nicht!	B9.1						
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Ja	B11.1						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14	Danke allen Beteiligten für die Vorarbeiten und die guten Nerven!	B14.1						
<b>Code I 10</b>		<b>12</b>						
Frage 1	Strasse nur noch 5 Meter 70, LKW weichen alle auf das Trottoir aus !!! Wird der Kreisel so gestaltet wie in Worb, können die LKW's mit Anhänger den Kreisel nicht mehr befahren ! Wenn ich mit Iveco 8x8 und Anhänger mit Container von Thun nach Trimstein fahren darf, fahre ich durch das Dorf, dann kann ich den Kreisel befahren !	B1.2						
Frage 2	Nein es gibt immer mehr Verkehr ! Die Traktoren werden auch immer breiter ! Um Oberdiessbach zu retten gibt es nur eine Tunnelumfahrung !!!!! Diese teure Sanierung bringt für die Zukunft gar nichts, diese Strasse ist eine Katastrophe viel zu eng nach der Sanierung ist sie dann noch viel enger ! Wenn ich durch Oberdiessbach mit LKW fahre habe ich nie mehr als 30 km/h drauf ! Der 30 iger bringt für diese Strasse KEINE Rettung !!!	B2.2	B2.5					
Frage 3	Nein, dann ist der Kreisel mit LKW mit Anhänger nicht mehr befahrbar, man muss Ausholen können, wenn Bäume und Pfosten so blöd gesetzt werden wie Worb, dann gute Nacht ! Übrigens der himmeltraurigste Kreisel gibt es in Biberist !!!!! Mit Iveco 8x8 und Anhänger nicht zu befahren !	B3.3						
Frage 4	Nein es wird nur noch gefährlicher !!!!! Dann haben wir LKW, Radfahrer und Fussgänger auf diesem schmalen Trottoir !!! Macht doch ein Umfahrungstunnel dann würde es diese Fragen nicht brauchen !!!	B4.2	B2.6					
Frage 5	Zuerst Umfahrungstunnel bauen und dann könnt ihr Oberdiessbach verschönern !! Sorry finde Oberdiessbach kein schönes Dorf ! Die beiden Parkplätze umbauen finde ich sinnvoll !	B5.2	B5.4					
Frage 6	Baut einen Umfahrungstunnel dann ist allen geholfen ! Mit PW fahre ich nie 50 km/h fahre nach Sicht und Strassenzustand ! Also so zwischen 20 und 40 km/h mehr ist gar nicht möglich !!!!!	B6.2						
Frage 7	Ganz klar nein ! Heute kann man fast nie mehr als 40ig fahren ! Wenn 50ig bleibt kann man sich auf den Verkehr konzentrieren, bei 30 nur auf den Tacho ! Bei Rubigen schalte ich in den ersten Gang denn ich will keine Busse !!! Weil auch ab 46 ist das Billet weg !!!!!	B7.2						
Frage 8	Freue mich bestimmt nicht, das ist pure Geldverschwendung, baut ein Tunnel dann würde es mich freuen und Oberdiessbach wird dann lebensfreudig aufgewertet !	B8.2						
Frage 9	Sorry das ist alles auf Rot-Grüner Ideologie entstanden ! Wenn es zur Abstimmung kommt hoffe ich auf ein deutliches NEIN !	B9.2						
Frage 10	Ja da habe ich kein Problem und das Geld würde sinnvoll eingesetzt !	B10.1						
Frage 11	Kantonsstrasse ganz klar nein zu 30 ! Kein Rechtsvortritt bei bei Einmündung in Kantonsstrasse ! Bauliche Verengung braucht es nicht !	B11.5						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Nein lässt die Kantonsstrasse bei 6 Meter ! Und die Trottoirränder so wie sie sind !	B13.2						
Frage 14	Vom Kanton kommt nur Rot-Grüne Ideologie, welche unnütz Geld verschwendet wird ! Das Gemeinde Anliegen kann ich bejahen	B14.1						
<b>Code I 11</b>		<b>13</b>						
Frage 1	unbedingt machen!!	B1.1						
Frage 2	ja, sehr	B2.1						
Frage 3	sehr nützlich	B3.1						
Frage 4	ja	B4.1						
Frage 5	ja	B5.1						
Frage 6	ja	B6.1						
Frage 7	ja	B7.1						
Frage 8	ja sehr, es wird höchste zeit solche massnahmen zugunsten der nichtautofahrer umgesetzt werden	B8.1						
Frage 9	ich hoffe, dass die umgestaltung in der vorgesehenen form und zeit umgesetzte werden kann!	B9.13						
Frage 10	ja sehr	B10.1						
Frage 11	ja	B11.1						
Frage 12	ja	B12.1						
Frage 13	ja, auf die schulwegsicherheit ist unbedingt rücksicht zu nehmen	B13.1						
Frage 14								

<b>Code I 12</b>		<b>14</b>							
Frage 1	unbedingt	B1.1							
Frage 2	ja	B2.1							
Frage 3	sehr	B3.1							
Frage 4	ja	B4.1							
Frage 5	finde ich gut	B5.1							
Frage 6	ja	B6.1							
Frage 7	unbedingt	B7.1							
Frage 8	sehr	B8.1							
Frage 9	Es ist höchste Zeit, dass die Verkehrssituation in unserem Dorf überdenkt wird!!!	B9.1							
Frage 10	sehr!	B10.1							
Frage 11	ja	B11.1							
Frage 12	ja, für die Schulkinder wäre dies enorm wichtig	B12.1							
Frage 13	ja	B13.1							
Frage 14	Es wäre zu überdenken, in einem zweiten Schritt, die anliegenden Quartiere mit vielen Familien mit einzubeziehen.	B11.4							
<b>Code I 13</b>		<b>15</b>							
Frage 1									
Frage 2									
Frage 3									
Frage 4									
Frage 5									
Frage 6									
Frage 7									
Frage 8									
Frage 9									
Frage 10									
Frage 11									
Frage 12									
Frage 13									
Frage 14	Die Veranstaltung vom 1.11. habe ich vorzeitig verlassen, weil ich einen grossen Teil des Gesprochenen nicht verstanden habe in Folge sehr schlechter Lautsprecheranlage und diverser Sprecher ohne Mic. Wir werden ja immer intelligenter so, dass man uns anscheinend immer mehr bevormunden muss. Ein Fahrer mit gesundem Menschenverstand sollte in der Lage sein, selber abzuschätzen, ob 50 oder weniger Geschwindigkeit angebracht ist. Wenn schon auf breiter Hauptstrasse Tempo 30, warum nicht in der ganzen Wohnzone, wo die Strassen schmaler sind? In den letzten 29 Jahren haben wir vom Hohlenhausweg mehrmals versucht, zu erreichen, dass Massnahmen zur Verkehrsberuhigung getroffen werden. Es wurde uns berichtet, es sei nicht möglich infolge Beeinträchtigung der Landwirtschaft und Buckel zu gefährlich. Immer noch fahren Fahrzeughalter mit erhöhter Geschwindigkeit von der Lindenstrasse über den Hohlenhausweg trotz signalisiertem Fahrverbot um Traktoren oder Lastwagen zu überholen. Zudem wurde anscheinend Mopetfahrern bewilligt, das Fahrverbot zu ignorieren. In den Quartieren ist anscheinend Lärm und Abgasgestank im Gegensatz zur Hauptstrasse zu tolerieren. Ich bitte Sie, diese Gedanken in Ihrem Entscheid zu berücksichtigen.	B14.6							
<b>Code I 14</b>		<b>16</b>							
Frage 1	ja	B1.1							
Frage 2	ja	B2.1							
Frage 3	ja	B3.1							
Frage 4	ja	B4.1							
Frage 5	ja	B5.1							
Frage 6	ja	B6.1							
Frage 7	ja	B7.1							
Frage 8	ja	B8.1							
Frage 9	überzeugende Massnahmen - klar nachvollziehbare Argumentation	B9.1							
Frage 10	ja	B10.1							
Frage 11	ja	B11.1							
Frage 12	ja	B12.1							
Frage 13	ja	B13.1							
Frage 14	Gute Sache. Herzlichen Dank allen Mitwirkenden!	B14.1							
<b>Code I 15</b>		<b>17</b>							
Frage 1	Ja, sehr gut.	B1.1							
Frage 2	Ja, besonders auch in der Schloss-Strasse.	B2.1							
Frage 3	Ich finde keinen Plan zum Kreisel Linden. Aber eigentlich finde ich ihn gut, wie er ist.	B3.4							
Frage 4	Ja.	B4.1							
Frage 5	Super.	B5.1							
Frage 6	Ja.	B6.1							
Frage 7	Ja, das machen andere Gemeinden auch so und wird sich durchsetzen. Oberdiessbach ist mehr als der Autobahnzubringer fürs Emmental.	B7.1							
Frage 8	Ja.	B8.1							
Frage 9	Vielen Dank für Ihre Arbeit und ich hoffe, dass es so durchgeführt werden kann.	B9.1							
Frage 10	Ja. Zu Stosszeiten ist die Kreuzung an der Burgdorfstrasse/Thunstrasse/Bahnhofstrasse/Schloss-Strasse schon etwas verstopft, aber ich hoffe dass Tempo 30 auch da helfen kann. Und dann hat es noch den Bahnübergang, der zeitweise etwas Luft verschafft.	B10.1	B7.13						
Frage 11	Ja. Nur eine Bemerkung zum Bahnhofplatz jetzt: Von der Schloss-Strasse Richtung Bahnhof, entlang der Post, ist das Trottoir meist mit gelben Autos der Post belegt. Will man dann zum Bahnhof, hat man hinter diesen Autos als Fussgänger schlechte Sicht auf die Strasse. Das sollte beim neuen Bahnhofplatz anders gelöst werden.	B11.1	B14.16						
Frage 12	Ja	B12.1							
Frage 13	Ja	B13.1							
Frage 14	Vielen Dank für Ihre Arbeit und ich hoffe, dass es so durchgeführt werden kann.	B14.1							
<b>Code I 16</b>		<b>18</b>							
Frage 1	Ja. Und es macht Sinn, grad mit der Hauptstrasse das ganze Dorf zu überdenken. Fraude haben wir an den vielen geplanten Bäumen.	B1.1	B5.14						
Frage 2	ja. Wir haben den Plan gut studiert und finden, dass an den sinnvollen Orten Massnahmen geplant werden.	B2.1							
Frage 3	Mir wurde in diesem Kreisel schon öfters der Vortritt genommen wenn ich von Linden her kam. Gerade sehe ich nicht, welche Massnahmen gemeint sind....	B3.4							
Frage 4	Ich finde eine Verlangsamung des Verkehrs im Dorf grundsätzlich sehr sinnvoll. Wir denken so für die Sicherheit der Kinder/Fussgänger und setzen uns für ein angenehmes Dorfklima ein. Die Autofahrer werden sich bald daran gewöhnen, etwas mehr Zeit einzurechnen.	B4.1							
Frage 5	Ja. Wir sind voll dafür, dass das Dorf attraktiv gestaltet wird. Bäume wirken einladend, mehr Natur im Dorf schafft eine gute Atmosphäre. Wir hoffen sehr, dass die Vorschläge durchkommen.	B5.1							
Frage 6	Ja. Nachvollziehbar und sinnvoll	B6.1							
Frage 7	Ja. Nachvollziehbar und sinnvoll	B7.1							
Frage 8	Ja. Wir freuen uns auf einen geruhigeren Verkehr.	B8.1							
Frage 9									
Frage 10	Unbedingt. Gerade auch, weil wir ein gutes Umfeld brauchen für unsere Kinder. Verlangsamung bedeu-tet für uns auch mehr Lebensqualität.	B10.1							
Frage 11	Ja. Wir haben den Plan studiert und finden, dass genau hingeschaut wurde und sinnvoll geplant.	B11.1							
Frage 12	Trottoirs sind immer gut. Wir möchten ein Dorf, wo gerade Kinder sich sicher und selbstständig bewe-gen können.	B12.1							
Frage 13	Ja, eindeutig. Wir wohnen an der Schloss-Strasse und freuen uns schon jetzt, dass diese Rennbahn verlangsamt werden soll.	B13.1							
Frage 14									

Code I 17		19			
Frage 1	ja	B1.1			
Frage 2	ja	B2.1			
Frage 3	ja	B3.4			
Frage 4	ja	B4.1			
Frage 5	ja	B5.1			
Frage 6	ja	B6.1			
Frage 7	ja	B7.1			
Frage 8	ja, sehr.	B8.1			
Frage 9	Vielen Dank für die guten Vorarbeiten.	B9.1			
Frage 10	ja	B10.1			
Frage 11	ja	B11.1			
Frage 12	ja	B12.1			
Frage 13	ja	B13.1			
Frage 14					
Code I 18		20			
Frage 1	Es ist zu begrüssen, dass im Zuge der beiden Projekte die genannten Objekte, die Renovierungsbedarf aufweisen, einer kritischen Prüfung unterzogen und gegebenenfalls optimiert werden. Allerdings steht nach meiner subjektiven Wahrnehmung (Stimmung am Anlass vom 01.11.2023) eine Mehrheit der Einwohnergemeinde dem Projektvorhaben nicht zustimmungsfähig gegenüber. Dies war bereits bei der Abstimmung im Jahr 2013 der Fall, als Tempo 30 haushoch abgelehnt wurde!	B1.3			
Frage 2	Nein. Die Reduzierung der Geschwindigkeit entspricht nicht dem Verhältnismässigkeitsprinzip. In den letzten 10 Jahren gab es gemäss den Unterlagen mehrheitlich Auffahrunfälle (Sachschäden), die auch bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h möglich sind.	B2.2			
Frage 3	Nein. Wie am 01.11.23 eindeutig dargelegt wurde, handelt es sich beim Kreisel grundsätzlich um eine Fehlkonstruktion. Die geplanten Massnahmen ändern nichts an der Tatsache, dass der Hauptproblempunkt, Ausfahrt / Einfahrt zur Coopeneinfahrt, gefährlich bleibt.	B3.6	B3.2		
Frage 4	Nein. Bei hoher Verkehrsdichte führen abgeflachte Randsteine in Kombination mit einer verengten Strassenbahn dazu, dass Autos auf den Gehweg ausweichen. Es ist wichtig, dass dies bei der Planung von Strassen berücksichtigt wird, um die Sicherheit von Fussgängern zu gewährleisten. Wenn sich Fussgänger bei einem Ausweichmanöver, zum Beispiel beim Kreuzen von Lastwagen, auf dem Gehweg befinden, sind sie einem erhöhten Risiko ausgesetzt.	B2.6	B2.2		
Frage 5	Es handelt sich um eine Durchfahrtsstrasse und nicht um einen Freizeitpark. Das hierfür aufgewendete Geld ist verschwendet, da dieses leider auch in Oberdiessbach nicht auf den Bäumen wächst.	B5.3			
Frage 6	Nein. Der Kantonsvertreter argumentierte die Berechnung dahingehend, dass die Lärmreduktion in Abhängigkeit zu den gezählten Autos steht. Jedoch greift diese Argumentation m.E nur bedingt; Ein tiefere Drehzahl führt zu einer höheren Lärmbelastung als dies bei Tempo 50 der Fall wäre. Der Effekt des Flüsterbelags wird infolge Abnutzung nach wenigen Jahren verpufft sein.	B6.2			
Frage 7	Am Anlass vom 1.11.2023 wurde auf Einwand von Herrn Hirschi seitens der Gemeindevertreter zugestanden, dass jegliche angrenzenden Gemeindestrassen bedingungslos Tempo 30 aufweisen müssten, damit die Kantonsstrasse auf Tempo 30 reduziert werden könnte. Infolgedessen erübrigt sich Ihre Frage, da sie eine Verfälschung der Grundlagen darstellt.	B7.15			
Frage 8	Die Gesamtsanierung der Strasse hinsichtlich Renovation des Belags ist zweifellos erforderlich. Allerdings führen geplante Teilaspekte der Massnahmen zu erheblichem Unverständnis. Die Sanierung wäre auch möglich, ohne den Bürgern die deutlich abgelehnte Geschwindigkeitsbegrenzung aufzuerlegen. Auf Rückfrage von Paul Baumgartner, ob das Volk über die Temporeduktion noch abstimmen kann, versicherte Frau Gerber der gesamten Zuhörerschaft, dass dies vor dem Hintergrund der Abstimmung von 2013 keine Frage sei. Auf diese Aussage werden wir uns berufen.	B8.4			
Frage 9	Wir schätzen das erteilte Mitwirkungsverfahren sehr und danken dem Gemeinderat für die Organisation des Anlasses.	B9.6			
Frage 10	Nicht vollumfänglich. Die Geschwindigkeit im Dorfkern könnte analog der auf der Autobahn A6 installierten automatisierten Verkehrshinweisschilder vorgenommen werden. Dadurch könnte auf die effektiv vorliegende Verkehrssituation bei unterschiedlichen Verkehrsfrequenzen adäquater eingegangen werden. Diese Option würde ermöglichen, dass bei Stosszeiten und Schulwegszeiten tatsächlich die Verkehrssituation berücksichtigt werden könnte. Zu diesen Zeiten könnte problemlos auf Tempo 30 reduziert werden. Hingegen bei Randzeiten die bisherige Tempovorgabe beibehalten werden. Der unerwünschte und mitgeteilte Nebeneffekt, dass Landwirte schon heute nicht über die Schlosstrasse in die Kantonsstrasse einbiegen, sondern den Ausweg über die Krankenhausstrasse bevorzugen, würden durch ihre Massnahmen noch verschärft.	B10.6			
Frage 11	In keiner Art und Weise. Tempo 30 wollte das Volk schon 2013 nicht umsetzen und ist auch heute strikt dagegen. Wir berufen uns auf die in Aussicht gestellte Abstimmung hierzu.	B11.2			
Frage 12	Nein. Eine Einbahnstrasse verstärkt die bereits jetzt problematische Überlastung der Verkehrssituation.	B12.5	B12.2	B12.10	
Frage 13	Nein. Verengungen der Strasse auf 5m70 stellen für Schulkinder eine erhebliche Gefahr dar. Dass Sie im Zusammenhang mit einer stark frequentierten Durchfahrtsstrasse eine Begegnungszone einrichten wollen, ist widersprüchlich und daher folgelogisch abzulehnen.	B11.5	B11.2		
Frage 14	Demokratie bedeutet Volksherrschaft und das Volk bestimmt! Wir danken für das Mitspracherecht und erwarten die den Anwesenden vom 1.11.23 versprochene Abstimmung zu diesem Thema.	B14.7			
Code I 19		21			
Frage 1	Ja.	B1.1			
Frage 2	Nein. Die Anwendung von Troittoirüberfahrten führt in meinen Augen zu einer Verschärfung der Situation. Ich verstehe zwar den Ansatz. Aber für Kinder ist der "hohe" Randstein eindeutig einfacher zu verstehen. Hinzu kommt, dass die Absenkung das Risiko erhöht, bei mangelnder Aufmerksamkeit, unbewusst auf die befahrene Strasse zu treten. Ebenfalls problematisch sehe ich die Tatsache, dass Fahrzeuge dadurch die Trottoirs als Ausweichmöglichkeit benutzen	B2.6	B2.2	B4.9	
Frage 3	Jäin. Der geplante Fussgänger-Übergang ist durchaus sinnvoll. Der Kreisel ist für mich so in Ordnung. Jedoch würde ich 100 Meter vor dem Kreisel (von Konolfingen her kommend) auf 30km/h reduzieren. Ich denke nicht, dass das problem die zu schnellen Fahrzeuge aus richtung Linden sind, sondern dass die Fahrzeuge aus Richtung Konolfingen zu viele Gefahrenpunkte sehen. Was ich beobachte ist, dass die Fahrzeuge aus richtung Konolfingen sich zu stark auf die Wässeratte fokussieren und damit den Verkehr aus Richtung Linde nicht richtig einschätzen. Ich erlebe diese Situation praktisch jeden Tag.	B3.7	B3.8		
Frage 4	Hier habe ich keine klare Meinung.	B4.5			
Frage 5	Bin ich neutral. Denke nicht dass dies ein entscheidender Punkt ist.	B5.6			
Frage 6	Bedingt. Flüsterbelag macht sicherlich Sinn. Die Temporeduktion sehe ich hier nicht als zielführend. Wenn durch die temporeduzierung mehr Brems- / Beschleunigungsvorgänge stattfinden, wird dies wohl nicht zu einer Lärmreduzierung führen.	B6.4			
Frage 7	Jäin. Gefühlt sind für mich Tempo 30 Zonen gefährlicher da sich die Fahrzeuglenker leichter ablenken lassen. Sei dies mit dem Blick aufs Handy oder "Vor-sich-her-träumen". Ist aber natplich eine subiektive Sache. Ich finde es jedoch wichtig, dass trotz Tempo 30 klare Vortrittsmarkierungen (Fussgängerübergang usw.) vorhanden sind. Anhand von diversen Gemeinden (Beispiel Münsingen) sieht man, dass den Leuten nicht mehr klar ist, wer Vortrittsberechtigt ist. Ich bin mir jeweils auch nicht ganz sicher.	B7.2	B2.4	B7.11	
Frage 8	Die Ansätze sind super. Ich finde es jedoch wichtig, hier die Erfahrungen einzuholen aus Regionen, wo solche Massnahmen bereits umgesetzt sind. Und dies nicht nur von - von mir geschätzten - Planern und Politikern welche das Projekt begleitet haben	B8.1			
Frage 9	Ich bin nicht prinzipiell gegen Tempo 30 Zonen. Bin aber nicht sicher, ob Tempo 30 zu oft als optimale Lösung beachtet und dadurch (Verärgungen, keine Kennzeichnungen etc) die Situation verschärft. Ich als Vater von 3 Kindern bin mit jeder Veränderung einverstanden, welche die Sicherheit erhöht und die komplexität im Strassenverkehr verringert.	B9.7			
Frage 10	Bis auf den Punkt, dass die reduktion der Geschwindigkeit automatisch die Sicherheit erhöht, bin ich einverstanden. Ich sehe keinen Mehrwert im Ziel den Durchgangsverkehr auf der Krankenhausstrasse zu reduzieren. Dort ist genug Platz für alle.	B10.1	B10.7	B10.8	
Frage 11	Nein. Ich kann nicht nachvollziehen, wieso bei Tempo 30 Zonen meist auch Verengungen umgesetzt werden. Ist für mich kontraproduktiv.	B11.5			
Frage 12	Wird durch das Einführen von dem Einbahnverkehr nicht automatisch mehr Verkehr auf die schon stark belastete Hauptstrasse verlagert?	B12.10			
Frage 13	In grossen und ganzen sehe ich das so ja.	B13.1			
Frage 14	Bleiben sie dran. Sie sind die spezialisten und entscheiden sicherlich im Sinne der Einwohner. Jede Veränderung verunsichert die Menschen. Sie werden sich aber auch daran gewöhnen.	B14.1			

<b>Code I 20</b>		<b>22</b>		
Frage 1	Ja	B1.1		
Frage 2	Ich hoffe es	B2.1		
Frage 3	Ja	B3.1		
Frage 4	Zum teil, würde bei der Thunstrasse 7 genügend Platz geschaffen, auf beiden Seiten?	B4.5		
Frage 5	Ja	B5.1		
Frage 6	Ja	B6.1		
Frage 7	Nein, wenn Tempo 30, dann auch auf Gemeindestrassen gemäss Vorschlag von Seite Gemeinderat	B7.4		
Frage 8	Ja	B8.1		
Frage 9	Gibt es einen Fussgängerstreifen zwischen Apotheke und BuumeHus, Schlosstrasse 4 ? Dieses sollte überdacht werden, sonst laufen wieder Menschen einfach so über die Strasse  Danke an den Gemeinderat und Kommission für die arbeit	B9.8		
Frage 10	Ja	B10.1		
Frage 11	Ja	B11.1		
Frage 12	Ja	B12.1		
Frage 13	Ja	B13.1		
Frage 14	Gibt es einen Fussgängerstreifen zwischen Apotheke und BuumeHus, Schlosstrasse 4 ?			
<b>Code I 21</b>		<b>23</b>		
Frage 1	Ja das ist auch nötig	B1.1		
Frage 2	Nur teilweise	B2.7		
Frage 3	Ja aber ohne Bäume	B3.9	B3.1	
Frage 4	JA	B4.1		
Frage 5	Nein Bäume verhindern die freie sich auf die Strasse.Bäche braucht man nicht erkennbar zu ma-chen.(Sitzgelegenheiten?)	B5.2	B5.12	B5.13
Frage 6	Nein	B6.2		
Frage 7	Nein.Ich befürchte das ich so nochmehr Verkehr um meinem Haus habe	B7.2		
Frage 8	Es braucht noch ein paar Anpassungen	B8.5		
Frage 9				
Frage 10	Nein	B10.2		
Frage 11	Nein.Keine baulichen Massnahmen	B10.2		
Frage 12	JA	B12.1		
Frage 13	Nein	B13.2		
Frage 14	Frage:Warum darf der Kanton Bäume an den Strassenrändern pflanzen und wenn ein Landwirt das tut muss er 6m von der Strasse entfernt gepflanz sein.	B14.31		
<b>Code I 22</b>		<b>24</b>		
Frage 1	Ja	B1.1		
Frage 2	Ja, reduzierte Geschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt erleichtert die Strassenquerung Bahnhof-Schlosstrasse.	B2.1		
Frage 3	Ja, aber mit den zusätzlichen Sichthindernissen (Bäume) wird das Abbiegen auf den Veloweg für Fahrradfahrer (Wenn man auf der Lindenstrasse Richtung Kreisel fährt) noch etwas kritischer (Weniger Übersicht)	B3.9	3.1	
Frage 4	Als Fahrradfahrer sind mir die breiten flachen Randsteine sehr sympathisch.	B4.6		
Frage 5	Kann sein	B5.6		
Frage 6	Ja	B6.1		
Frage 7	Ja	B7.1		
Frage 8	Ja	B8.1		
Frage 9	Verbesserung Velosituation zwischen Kreisel (Lindenstrasse) und Krankenhausstrasse (Veloroute). Problematik I: Fahrtrichtung Krankenhausstrasse zu Lindenkreisel => Verkehr in beiden Richtungen sehr schnell unterwegs, das Abbiegen auf den Veloweg/Strassenquerung ist nicht ungefährlich (Gegenverkehr/Überholen) Problematik II: Fahrtrichtung Lindenkreisel zu Krankenhausstrasse => Der Veloweg endet und man fährt auf der Lindenstrasse. Durch die leichte Steigung und den regen Verkehrt ist man hier ein grosses Hindernis bis man die Abzweigung zur Krankenhausstrasse erreicht.  Lösungsmöglichkeit: Velostreifen rechts neben der Lindenstrasse weiterziehen (1-1.2 m) bis zur Einfahrt/Ausfahrt beim Bläuer. Die Strassenquerung könnte dann in beide Richtungen bei der Kreuzung beim Bläuer gemacht werden (Gute Übersicht in Beide Richtungen)	B9.9		
Frage 10	Ja	B10.1		
Frage 11	Mit den baulichen Massnahmen und insbesondere dem Wegfall des Fahrradstreifens auf der Schlosstrasse wird ein Fahrradfahrer wieder zum Hindernis, auch wenn die Geschwindigkeit auf 30 Kmh reduziert wird.	B11.7		
Frage 12	keine Meinung	B12.6		
Frage 13	Ja	B13.1		
Frage 14				
<b>Code I 23</b>		<b>25</b>		
Frage 1	JA	B1.1		
Frage 2	JA	B2.1		
Frage 3				
Frage 4	Ja	B4.1		
Frage 5	JA	B5.1		
Frage 6	JA	B6.1		
Frage 7	JA	B7.1		
Frage 8	Ja, sehr!	B8.1		
Frage 9	Rain- Austellung Stalder-Küchen beim Bahnübergang muss die Strassenüberquerung gut durchdacht werden! Es gab schon viele „Vollbremsen“ von Autofahrer wegen später Sichtung der Personen beim Fussgänger. Dies ist im Winter bei Kälte sehr gefährlich.	B9.10		
Frage 10	Ja!	B10.1		
Frage 11	Rechtsvortritt auf der Schlosstrasse finde ich schwierig und gefährlich!	B11.8		
Frage 12	Ja!	B12.1		
Frage 13	Ja	B13.1		
Frage 14	Ganz wenige kleine Makel, aber trotzdem Danke! Mir gefällt dieses Projekt! (Seit Jahren zu Fuss, per Velo und natürlich PW täglich mehrmals unterwegs auf Kantons wie auf Gemeindestrassen!!)	B14.1		

Code I 24		26							
Frage 1	-								
Frage 2	-								
Frage 3									
Frage 4									
Frage 5									
Frage 6									
Frage 7									
Frage 8									
Frage 9	Sprechstunde: Sie beide seien nicht gegen die Einführung von Temp 30 auf der Kantonsstrasse, man könne ohnehin meistens nicht schneller fahren. Sie erachten die Fahrbahn schon heute als schmal und finden die Wegnahme der Mittellinie nicht gut. Sie befürchten, dass ein befahrbares Trottoir effektiv befahren wird und so die Fussgänger gefährdet werden. Es sei zu beachten, dass die Strasse schmaler sei als jene in Huttwil. Dort würden mit den Längsparkplätzen die Fussgänger etwas abgeschirmt von den durchfahrenden Autos, was in Oberdiessbach nicht möglich sei.	B2.6	B5.8						
Frage 10									
Frage 11									
Frage 12									
Frage 13									
Frage 14	Sie berichten, die „Welle“ beim Schulhaus werde vielfach umfahren, in dem man auf das Trottoir ausweiche. Sie zeigen mir ein Video, auf dem ein Traktor unverblümt mitsamt Anhänger auf das Trottoir fährt, um die Welle zu umfahren.  Gleiches gelte bei der Fläche vor ihrem Block, der Rechtsvortritt von der Schulhausstrasse her werde von den Autofahrern auf der Freimettenstrasse kaum beachtet.	B14.8	B14.5						
Code I 25		27							
Frage 1	-								
Frage 2	-								
Frage 3									
Frage 4									
Frage 5	Er sagt, die Ortsdurchfahrt müsse man dringend sanieren. Aber es müsse keine Naherholungszone werden. Unser Problem sei der viele Verkehr, nicht mangelnde Sitzgelegenheiten. Dies sollen wir den Herrschaften aus Bern bitte ausrichten!	B5.9	B8.4						
Frage 6									
Frage 7									
Frage 8									
Frage 9									
Frage 10									
Frage 11									
Frage 12									
Frage 13									
Frage 14									
Code I 26		28							
Frage 1	ja	B1.1							
Frage 2	ja	B2.1							
Frage 3	ja	B3.1							
Frage 4	ja	B4.1							
Frage 5	ja	B5.1							
Frage 6	ja	B6.1							
Frage 7	ja	B7.1							
Frage 8	ja	B8.1							
Frage 9	Die Gestaltung ist noch zu stark als «Wohnstrasse» angedacht, das ist nicht zielführend. Der Hauptzweck der Strasse muss sein, 15'000 Fahrten pro Tag gut bewältigen zu können. Je weniger Hindernisse und Ablenkung, desto besser.	B5.11							
Frage 10	ja	B10.1							
Frage 11	ja	B11.1							
Frage 12	ja	B12.1							
Frage 13	ja	B13.1							
Frage 14	Diese Zone kann so rasch als möglich realisiert werden, das sollte die Gemeinde auch tun.	B14.1							
Code O 1		29							
Frage 1	Wir sehen es eher als Gefahr, wenn die Verkehrswege von Strasse und Gehweg nicht mehr klar getrennt sind. Die Strasse ist bereits heute Eng- dies wird zur Folge haben dass die breiteren Fahrzeuge auf den "gemeinsamen" Gehweg ausweichen.	B2.6							
Frage 2	Nein	B2.2							
Frage 3	Aus unserer Sicht besteht das Hauptproblem aus dem Verkehr vom Dorf her- die Verkehrsteilnehmer beachten zu einem grossen Teil den Verkehr von Linden her schlicht nicht oder ungenügend.	B3.8							
Frage 4	Wir sind nicht überzeugt ob mit der optischen Verschmälerung der Strasse der Verkehrsfluss besser wird.	B4.2							
Frage 5									
Frage 6	Nein- die Temporeduktion wird nicht die erhofften Lärmverringerungen bringen, da bereits heute bei viel Verkehr die max mögliche Geschwindigkeit 40 km/h beträgt. Zudem wurden die Lärmemission nur rechnerisch ermittelt und nie gemessen.	B6.2	B6.6						
Frage 7	Nein. Zudem werden die Einsatzkräfte der Milizorganisationen beim einrücken ins FW Magazin behindert/zeitlich eingeschränkt. Insbesondere wenn zu einem späteren Zeitpunkt gleiches auch in Nachbargemeinden abgedacht ist.	B7.2	B7.5						
Frage 8	Nein	B8.2							
Frage 9									
Frage 10	Die Geschwindigkeit ist bereits heute reduziert durch die z.T. engen Platzverhältnisse. Die Einzelnen Schnellfahrer können auch durch Tempo 30 nicht eingedämmt werden- Erfahrung aus Aeschlen. Wurde der V85 Wert bereits einmal ermittelt?	B10.5							
Frage 11	Für die Einsatzkräfte ist es bereits heute oft eng beim ausfahren zu einem Ereignis. Die Zusätzlichen Massnahmen werden uns noch mehr behindern.	B11.9							
Frage 12	Das Rund um die Verladestelle Neopac ein erhöhtes Risiko besteht ist unbestritten. Der Einbahnverkehr hätte aus unserer Sicht zur folgen, dass der gesamte Anwohnerverkehr beim Bahnübergang auf die Hauptstrasse einfahren müsste- dies kann zu grossem Rückstau führen, was zur Folge haben kann, dass Schleichwege durch den Dorfkern gesucht werden.	B12.5	B12.7						
Frage 13	Nein	B13.2							
Frage 14	Die Parksituation rund ums Feuerwehrmagazin muss vor Ort gelöst werden. Es braucht Parkplätze in genügender Anzahl. Das Einsatzkräfte Parkplätze im ganzen Dorfkern suchen müssen, wie im Bericht vorgesehen, ist nicht akzeptabel.	B14.9							

Code I 27		30			
Frage 1	Klar nachvollziehbar, Kantonsstrasse und Dorf müssen auf einander abgestimmt sein.	B1.1			
Frage 2	Eindeutig, als fleissige Fussgänger, Velo- und Autofahrer im/durchs Dorf erwarten wir von diesen Massnahmen eine deutliche Erhöhung der Sicherheit.	B2.1			
Frage 3	Dieser Kreisel wird in der Regel, insbesondere aus Richtung Dorf und von Linden her zu schnell durchfahren (Durchschuss). Als Bewohner des Chisemattquartiers sind wir davon besonders betroffen: 1. Bei der Einfahrt aus dem Quartier in den Kreisel, 2. Von Kiesen herkommend, um den Kreisel herum um in Ausfahrt ins Chisemattquartier (und Coop Einstellhalle) einzufahren. Ob die baulichen Massnahmen -Verengung - genügend wirksam sind, ist fraglich. Am wirksamsten wäre bei beiden Einfahrten (vom Dorf und von Linden her) eine Schwelle!	B3.5	B3.10	B3.8	B3.6
Frage 4	Ja, es gibt sicher Erfahrungswerte aus anderen Dörfern. Unbedingt Fussgängerstreifen beibehalten, sonst wird die Strassenquerung für Fussgänger (insbesondere ältere Leute und Kinder) in den Verkehrsintensiven Zeiten schwierig und immer noch risikoreich.	B4.1			
Frage 5	Ja, der heutige Zustand der Kantonsstrasse ist doch ein recht trostloser Anblick, er kann mit den Massnahmen nur besser werden.	B5.1			
Frage 6	Klar ja, Erfahrungen aus anderen Dörfern und Durchfahrten.	B6.1			
Frage 7	Ja, unbedingt Tempo 30 auf der Kantonsstrasse, die im heutigen Zustand Tempo 50 und mehr erlaubt, was in den Quartierstrassen kaum möglich ist.	B7.1			
Frage 8	Ja, heutiger Zustand ist für das Dorf eine Zumutung, höchste Zeit, an die nächste Generation zu denken.	B8.1			
Frage 9	Es wird sein wie bei der Einführung der Tragpflicht für Sicherheitsgurten, des Tagfahrlichts, von Tempo 120 auf Autobahnen, grosse Opposition vor und einige Zeit danach, dann wird's Normalzustand und ist akzeptiert.	B9.1			
Frage 10	Ja, sie tragen der grösser werdenden Gemeinde Rechnung, d.h. mehr Verkehrt, motorisiert, Velo und zu Fuss.	B10.1			
Frage 11	Ja, Zone dürfte sogar noch grösser sein, vielleicht ein nächster Schritt in ein paar Jahren.	B11.1	B11.4		
Frage 12	Ja, macht Sinn.	B12.1			
Frage 13	Ja, ist ein ausgewogenes Projekt, zukunftsgerichtet. Gemeinde betritt nicht Neuland, solche Projekte wurde ja schon in einigen Dörfern in der Umgebung erfolgreich umgesetzt oder sind geplant. Warum sollte da Oberdiessbach eine Ausnahme sein?	B13.1			
Frage 14	Schade, dass Sanierung der Dorfstrasse erst 2027 erfolgt. Hoffen wir, dass auch Tempo 30 im Dorfkern Zustimmung findet.	B14.1	B9.13		
Code I 28		31			
Frage 1	Ja	B1.1			
Frage 2	Nein	B2.2			
Frage 3	Nein	B3.2			
Frage 4	Nein	B4.2			
Frage 5	Nein	B5.3			
Frage 6	Nein	B6.2			
Frage 7	Nein	B7.2			
Frage 8	Nein	B8.2			
Frage 9	Ja die einzelnen Fragen können einfach nicht immer mit ja oder nein beantwortet werden. da ich bei der Umfrage nicht das Gefühl habe, dass ich das mir Wichtige mitteilen kann, mache ich es noch so. Für mich geht Tempo 30 auf der Kantonsstrasse nicht. Ich sehe viel die misslungenen Anpassungen in Münsingen und Wichtrach. Der Verkehrsfluss wird stark gestört, in Münsingen staut es zwischendurch auf allen Strassen beim Kreisel zurück, wenn ein Fussgänger passiert und die Sicherheit wird nicht erhöht. Bäume würde ich begrüßen, aber nicht an der Kantonsstr, da gibt es bessere Standorte, die der Übersichtlichkeit nicht schaden, wie etwa der Bahnhofplatz, bei den Coopschildern,...(am liebsten Obstbäume zum Pflücken für die Bevölk.). Ich finde einiges am Projekt unnötig, unter anderm Bänkli an der Kantonsstr., wer sitzt an einer stark befahrenen Strasse auf dem Bänkli? Solange das Tempo 30 Thema ist auf der Kantonsstr werde ich jedes Projekt ablehne, es dient ja auch nicht der Sicherheit, Flickenteppich hin oder her.	B5.9	B5.12		
Frage 10	Nein	B10.2	B10.4		
Frage 11	Nein	B11.2			
Frage 12	Nein	B12.2	B12.5		
Frage 13	Ja/Nein	B13.3			
Frage 14	Auch hier kann einfach nicht nur mit ja oder nein geantwortet werden. Auch auf dem Krankenhausweg, der Schlossstr. finde ich Tempo 30 nicht richtig, Tempo 40 dagegen schon, auch auf der gesamten Haubenstr. wäre Tempo 40 für mich i.o., nicht 30. Auf der Freimettigenstr. kann ich mit Tempo 30 leben, ich würde aber kein Geld für Einbahn, Trottoir ausgeben, kein Nutzen.	B11.10			

Code I 29		32				
Frage 1	Ja	B1.1				
Frage 2	Ja (allerdings finde ich T30 durch in der gesamten Länge durch das Dorf unnötig.	B2.1				
Frage 3	Nur zT. Damit jene von Linden herkommend nicht zu schnell in den Kreisel fahren, müsste T30 auch hier vom der Kreiseleinfahrt gelten (analog wie dies bspw. in Konolfingen der Fall ist).	B3.11				
Frage 4	Ja. - Trottoirübefahrten machen durchaus Sinn. - Lichtsignal beim Fussgängerübergang beim Löwen soll bestehen bleiben. - Bemerkung zur Aussage „Auto überholt Velo, wenn PW entgegnet“ -> das ist schlicht heute schon aufgrund schmaler Strasse unmöglich! Diese Situation wird in Zukunft auch nur möglich sein, wenn der Velofahrer auf das Trottoir ausweicht (und auf diesem dann auch gleich weiterfährt).	B4.1	B4.8	B2.10		
Frage 5	Bäume pflanzen macht Sinn, falls diese NICHT auf Kosten von Parkgelegenheiten gepflanzt werden (wenn weniger Parkplätze, dann wird wild parkiert so wie Bspw. vor Coop auf dem Trottoir!) - Mittellinie müsste beibehalten werden, ansonsten fahren Auto und Lastwagen wo es gerade am einfachsten geht.  - Anmerkung: Sitzgelegenheiten an der stark befahrenen Strasse? Wer um Himmelswillen will den dem (enormen) Verkehr zuschauen.	B5.7	B5.8	B5.9		
Frage 6	Lärmindernder Belag macht Sinn. Sinnvoll wäre aber auch, wenn solcher anderweitig auch eingebaut würde (bspw Lindenstrasse). Allerdings was bringt das, wenn heute (Gewerbliche, nicht Landwirtschaftliche) riesen Traktoren durchs Dorf donnern. (Diese Traktoren werden von hier ansässigen Bauunternehmen benutzt um die LSVA zu umgehen!)	B6.4				
Frage 7	T30 auf der Hauptstrasse macht nur Sinn, wenn auch auf all den angrenzenden Gemeindestrassen T30 gilt. Und, wenn T30, dann MUSS das auch entsprechend Signalisiert werden (Bodenmarkierung + Tafel) . Und zwar überall dort wo das gilt. Im Weiteren macht T30 auf der gesamten Hauptstrasse durch das ganze Dorf keinen Sinn. Im Dorfkern (Kirche bis Kreisel-Lindenstrasse) würde reichen.	B7.4	B7.14			
Frage 8	Dass Synergien genutzt werden macht sicher Sinn.  Was aber bei all den vorgesehenen Arbeiten in keiner Art und Weise gelöst wird, sind die Einfahrten auf die Hauptstrasse von Westen her (Chächbrunne, Kirchbühl, Diessbachgraben und jene die von aus Richtung Freimettigen kommen) um auf die Hauptstrasse zu gelangen. AUSSER dem Kreisel am südlichen Dorfausgang ist das nirgends ohne längere Wartezeiten möglich (insbesondere in den Hauptverkehrszeiten). Hier müsste dringend auch an langfristige Lösungen gedacht und entsprechend gehandelt werden. Ansonsten werden die Verkehrsteilnehmer jenen Weg aussuchen, welcher am einfachsten und schnellsten ist. Und das ist und wird der Kreisel sein, der via Schulhausstrasse-Krankenhausstrasse-Lindenstrasse einfach erreicht wird und für eben jene aus oben genannten Richtungen (schon heute) benutzt wird.	B8.1	B8.6			
Frage 9	Die Lindenstrasse ist ebenfalls sehr stark befahren. Auch hier würden Verkehrsberuhigende Massnahmen Sinn machen. Angrenzendes Pflege- und Altersheim und bestehende Häuser sind hier auch sehr stark dem stetig zunehmenden Verkehr – insbesondere auch den lärmigen (und rasenden) Motorrädern und grossen T40er Traktoren - ausgesetzt. Und wenn dann alle jene aus dem westlichen Dorfteil auch noch den Weg über diese Lindenstrasse nehmen (wie vorher beschrieben), dann wird's der Verkehr an dieser Strasse noch mehr zunehmen.	B9.11				
Frage 10	Ja, ich befürworte diese Ziele. Aber, falls alles so umgesetzt wird wie nun angedacht, dann nimmt der Verkehr auf der Krankenhausstrasse durch Zuzügler und Neuüberbauungen noch mehr zu (wie auch schon in Frage Nr. 8 beschrieben). All die Autofahrer von der der geplanten Überbauung „Vogt-Areal“ und „Chrisegglen“ und jene von Freimettigen herkommend plus all die Angestellten der Neopac (Parkplatz bei Vogt-Areal) mit dem Ziel Richtung Thun, werden den Weg durch das Dorf (Schulhausstrasse – Krankenhausstrasse) wählen (so wie das jene vom Kirchbühl her kommend heute auch schon tun). Dies, da ein Einbiegen von der Industriestrasse in die Hauptstrasse Richtung Thun (besonders in der Hauptverkehrszeit) quasi unmöglich ist (ausser bei geschlossener Barriere, welcher den Verkehr von Konolfingen her stoppt). Eine Verkehrszunahme Schulhaus - Krankenhausstrasse versucht man ja mit all den nun vorhandenen Massnahmen (Gemeinde, Kanton) zu vermeiden. Dann MUSS aber zwingend das Einbiegen des Verkehrs Richtung Thun im Nördlichen Teil des Dorfes einfach und ohne längere Wartezeiten möglich sein (bspw. gesteuerte Lichtsignalanlage). Die Industriestrasse verbleibt ja – falls Einbahn Freimettigenstrasse realisiert wird – noch die einzige Möglichkeit um vom nördlichen Teil des Dorfes auf die Hauptstrasse zu gelangen.	B10.1				
Frage 11	Nur zum Teil, aus Gründen wie folgt: Warum nicht gleich im ganzen Dorf T30. Insbesondere Haubenstrasse und Hauben- inkl. Kirchbühl-Quartier auch mit einbeziehen. Es wären ja eigentlich die Quartiere, in denen ein T30 sinnvoll ist....  Rechtsvortritt Schlosstrasse – Krankenhausstrasse; Wegen der angrenzenden Häuser (Krankenhausstrasse Nr. 2 und Schulhausstrasse Nr. 2) ist die Sicht auf den von rechts kommenden Verkehr stark eingeschränkt ist, darum ist die Stoppstrasse auf beiden Seiten beizubehalten.	B11.4	B11.8			
Frage 12	Ja, aber -> siehe meine Einwände bei Frage Nr. 9. Durchfahrt für Velos müsste auch in der Einbahn möglich sein (die fahren ja sowieso durch, egal ob Einbahn oder nicht).	B12.1	B12.3			
Frage 13	JA	B13.1				
Frage 14	Der Fussweg via Freimettigenstrasse zum Friedhof ist heute nur auf der Strasse möglich, darum: Trottoir oder auch T30	B11.4	B14.32			
Code I 30		33				
Frage 1	Ja	B1.1				
Frage 2	Ja	B2.1				
Frage 3	Ja	B3.1				
Frage 4	Ja	B4.1				
Frage 5	Ja	B5.1				
Frage 6	Ja	B6.1				
Frage 7	Nein, ich finde Tempo 40 für diese Durchgangstrasse angemessen!	B7.6				
Frage 8	Die Reduktion der Parkplätze bei der BEKB, die auch dem „Löwen“ dienen, finde ich nicht richtig!	B5.10				
Frage 9						
Frage 10						
Frage 11	Ja	B11.1				
Frage 12	Mit dem Perimeter und dem Tempo 30 bin ich einverstanden! Die baulichen Massnahmen, resp. die seitlichen Einengungen sollten so ausgestaltet werden, dass trotzdem noch mind. 2 PW mit langsamem Tempo kreuzen können, sonst führt es zu „Stop and Go“, mir entsprechendem Lärm.	B12.1	B11.5			
Frage 13	Ja	B13.1				
Frage 14	Ich befürworte die Temporeduktion sehr, insbesondere auf der Schloss-Strasse und der Krankenhausstrasse, kommt es heute zu gefährlichen Situationen, und auf dem Trottoir fühle ich mich nicht sicher, wenn Autos mit 50 vorbeifahren.	B14.1				



Code I 31		34			
Frage 1	ja dies ist nötig	B1.1			
Frage 2	ja	B2.1			
Frage 3	ja	B3.1			
Frage 4	ja besonders die Randsteine finde ich gut	B4.1	B4.6		
Frage 5	Ich denke nicht, dass Sitzflächen nötig sind. Der Verkehr wird nicht reduziert und ladet nicht zum Verweilen ein.	B5.9			
Frage 6	ja	B6.1			
Frage 7	ja	B7.1			
Frage 8	ja ich denke es wird Oberdiessbach aufwerten.	B8.1			
Frage 9	In den letzten und zukünftigen Jahren ist Oberdiessbach stark gewachsen und dies vor allem Ostseitig der Hauptstrasse. Bei einer Sanierung müsste ein besseres Einbiegen in die Hauptstrasse bei der Industriestrasse, Kirchstrasse und Schlossstrasse Richtung Thun verbessert werden. Zur Zeit ist dies in den frühen Morgenstunden und gegen Abend bei Arbeitschluss kaum mehr möglich. In diesen Zeiten fliesst der Verkehr Richtung Thun über die Schulhausstrasse und Krankenhausstrasse über die Lindenstrasse zum Kreisel. Die Krankenhausstrasse und die Schulhausstrasse für diesen starken Verkehr nicht geeignet.	B8.6			
Frage 10	Ja aber bitte nicht mit Hindernissen, die für Velofahrer gefährlich sind.	B10.1			
Frage 11	In der Kernzone wird bereits jetzt Vernünftig gefahren. Deshalb finde ich bauliche Massnahmen meist überflüssig oder sogar für Velofahrer Gefährlich.	B11.7			
Frage 12	Da habe ich die Bedenken, dass es noch mehr Verkehr über die Schulhausstrasse gibt.	B12.7			
Frage 13	Ja aber bitte nicht mit zu vielen baulichen Massnahmen.	B13.1			
Frage 14	Auch hier bitte ich die Einfahrten Industriestrasse, Kirchstrasse und Schlossstrasse Richtung Thun besser zu gewährleisten und den Verkehr Schulhausstrasse, Krankenhausstrasse einzudämmen.				
Code I 32		35			
Frage 1	nein	B1.2			
Frage 2	ja	B2.1			
Frage 3	ja	B3.1			
Frage 4					
Frage 5	ja	B5.1			
Frage 6	nein	B6.2			
Frage 7	nein	B7.2			
Frage 8					
Frage 9	Es sind unnötige Steuergelder verschwendet	B9.3	B9.17		
Frage 10	nein	B10.2			
Frage 11	nein	B11.2			
Frage 12	nein	B12.2			
Frage 13	nein	B13.2			
Frage 14					
Code F 1		36			
Frage 1					
Frage 2	Einsprache Tempo 30	B2.3	B2.2	B2.6	
Frage 3					
Frage 4	Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin, meine Damen und Herren Gemeinderäte	B4.4			
Frage 5		B5.10	B5.9	B5.12	
Frage 6	Mit grossem Interesse habe ich die Diskussionen in Bezug auf Sanierung der Kantonsstrasse und der nötigen Tempolimitierung auf 30 km verfolgt.				
Frage 7		B7.2	B7.10		
Frage 8	Seit 1975 auf der Haube in Oberdiessbach wohnhaft, hat mich das Dorf und seine Bewohner, wie auch der Verkehr immer interessiert, sei es als Vater von 3 Söhnen, Sportclubpräsident, ehren. Vizepräsident der FDP, elitärem Steuerzahler und Unternehmer mit 70 Firmenfahrzeugen.  Lärmemissionen, Beruhigung des Verkehrs usw. wurden für eine Reduktion auf Tempo 30 argumentiert. Ich verstand auch, dass viele Anwohner der Kantonsstrasse bereits über sanierte Fensterfronten verfügten, dass ein «Flüsterbelag» eingebaut werden sollte. Die Einfahrtsstrassen würden auch auf Tempo 30 reduziert..... Im Durchschnitt sei auf der Kantonsstrasse 3 Unfälle jährlich zu verzeichnen, wovon 2 durch Auffahren verursacht. Die Sanierung würde ca. 2027 erfolgen, also ca. in 4 - 5 Jahren Wirklichkeit sein.  Dann werden die Autos öfter Elektrisch betrieben sein, technisch so ausgerüstet, dass bei Hindernissen die automatischen Bremsmechanismen in Aktion treten werden, welche die Reaktions- und Anhaltedistanzen auf Sekundenbruchteile und wenige Meter minimieren werden. Fazit: Der Verkehr wird vielsicherer und leiser werden.  Ich war entsetzt, als ich auf der Lichtbildfolie, welche die zukünftige Dorfzone von Oberdiessbach zeigte, feststellen musste, dass ganz Oberdiessbach in der Tempo 30 Zone eingeteilt sein würde.  Die Verkehrskastration eine ganzen Dorfes - das darf doch nicht sein. Mag sein, wie uns der Kanton schmackhaft machen will, dass -Lärmemissionen besser erfüllt würden -Sich der Verkehr beruhigen würde -Der Verkehrsfluss ähnlich dem Tempo 50 sein würde usw.  Jedoch verschwiegen wird, dass dies vielleicht am Morgen und Abend während je einer Stunde stimmen könnte, jedoch in der ganzen restlichen Tageszeit von x Stunden, in denen 50 gefahren werden könnte, dies nicht stimmt.				
Frage 9	Es scheint, als ob der Kanton in allen Gemeinden auf den Kantonsstrassen und somit zwangsläufig auch auf den Zufahrtsstrassen mit Tempo 30 einen gewaltigen Anschlag auf den Verkehrsfluss vorbereitet. Das darf doch nicht sein !!!! Da muss ein gemeinsamer Aufschrei mit entsprechender Gegenwehr folgen.  Ich erkannte, dass die Gemeinde das Tempo 30 auch kontrollieren müsse. Tempo 30 ist schon nach kurzem Anfahren erreicht und somit steigt die Problematik dramatisch an, dass in Zukunft viele unnötige Bussen bis zu Fahrerausweiszügen zu erwarten sind. Dies ist eine Gemeinheit und direkte Bevormundung erwachsener Menschen, die für viel Frustration und Aerger sorgen wird.  Es scheint mir, als ob dieser Angriff auf die Tempolimiten nicht ein Einzelfall ist, sondern schon bald schweizweit aufgegriffen werden soll. Erhöhen sich die Fahrzeiten unserer Verkäufer, Liefer- und Montagedienste um nur 20% wegen solcher aus tiefster Ueberzeugung zu verwerfenden Massnahmen, entstehen zusätzliche Betriebskosten in unserem Fall von 100 tausenden von Franken. Dies kann in fragilen Zeiten, wie in Zukunft noch öfters zu erwarten, existenzgefährdend sein, nebst einem zu erwartendem hohen Bussenbetrag und möglichen Fahrausweiszügen.  Mit der Verschmälerung der Strassenbreite und der Absetzung des Trottoirs wird ein Ausweichen von Lastwagen beim Kreuzen unausweichlich. Dies führt auf dem wichtigsten Zubringer vom Emmental auf die A6 zu einer zusätzlichen Gefährdung unserer Kinder und anderen Fussgänger.  Parkfelder entlang der Kantonsstrasse zu eliminieren und durch Bäume und Bänke zu ersetzen hat sich gar nicht bewährt. Die Ladenumsätze leiden darunter und wegen des direkten Verkehrs bleiben Spaziergänger und Ruhesuchende aus.				
Frage 10					
Frage 11		B11.2			
Frage 12	Ich bitte Sie, diese Idee mit Tempo 30 in Oberdiessbach aufs Schärfste zu verurteilen und einer sinnvollen Zukunft den Weg zu bereiten.				
Frage 13					
Frage 14	Mit freundlichen Grüssen				

Code I 33		37						
Frage 1	ja, kann ich. Allerdings führen Verengungen, Aufhebung von Fussgängerstreifen, Wegfall von Trottoirrändern und Anpflanzung von zwar schönen, jedoch hindernden Bäumen (vor allem beim Kreisel) eher zu weniger Sicherheit und verärgern die Bürger. Tempo 30 durch Oberdiessbach, Flüsterbelag und Sanierung der Strasse, da gibt es wenig zu bemängeln.	B1.1						
Frage 2	she. Antwort Frage 1	B2.2						
Frage 3	absolut nicht. Man sollte mehr auf Praktiker wie Lastwagenlenker, Lanwirte mit grossen Geräten, Buslenker und dergleichen hören	B3.2	B3.9					
Frage 4	diese Idee sieh m.E. optisch gut aus, ist aber nicht zielführend. Die schmalere Strasse verleitet zu gewagten Ueberholmanövern. Der fehlende Randstein macht die Fussgänger nicht sicherer, im Gegenteil.	B4.4	B2.6					
Frage 5	Rein optisch sieht es sicher toll aus. Wir haben gehört, pro Tag fahren 11'500 Fahrzeuge durch Oberdiessbach. Ziel der Hauptstrasse muss sein, all diese Fahrzeuge möglichst zügig und ohne grosse Risiken für Fussgänger passieren zu lassen. Aus einer Strasse ist m.E. kein Naherholungsgebiet zu gestalten. Da gibt es in Oberdiessbach viel bessere Gelegenheiten zur Erholung.	B5.11						
Frage 6	Klar, die Gesundheit und das Wohlbefinden von Menschen muss an oberster Stelle stehen. Wer in einem Gebäude neben einer Strasse wohnt, weiss dass es zu Lärmemissionen kommt. Diese nehmen durch unsere Ueberbevölkerung ohnehin von Jahr zu Jahr zu, dieser Trend lässt sich nicht aufhalten. Die Lärmreduktion durch modernste Fenster wurden scheinbar weitgehend schon umgesetzt? Gegen Flüsterbelag ist ebenfalls nichts einzuwenden. Bei Tempo 30 habe ich so meine Zweifel. Die 11'500 Fahrzeuge brauchen dann länger, um Oberdiessbach zu durchfahren. Auch können sie, wenn überhaupt Fahrräder kaum mehr überholen. Viele Fahrzeuge lassen sich mit einer Geschwindigkeit von 30 kmH nur in kleineren Getriebegängen fahren, was im in der Folge zu höheren Drehzahlen führt. Mein Fahrzeug ist, bis auf die Abrollgeräusche der Reifen bestimmt mit 50kmH leiser als mit 30kmH. Früher war innerorts 60. Inzwischen sind Autos massiv sicherer geworden und wir haben die Tempi Schritt für Schritt auf 30 reduziert. Es gibt auch Strassen wo 50 wäre aktuell z.B. das Gumi hoch. Man muss dort jedoch nicht 50 fahren, ich fahre meist 35 — 40 kmH. Autofahren ist eine Charakterfrage, ein Rowdy lässt sich auch von einer Tempobeschränkung nicht aufhalten. OK, er würde eine Busse bezahlen, dadurch aber wird die Situation für Fussgänger nicht sicherer.	B6.4						
Frage 7	An dieser Aussage habe ich klare Zweifel	B7.2						
Frage 8	mein Schlussfazit: Tempo 30 «nur entlang der Hauptstrasse» ok, Sanierung mit Flüsterbelag nötig und gute Idee, Hauptstrassen dienen nicht als Naherholungsgebiet für Fussgänger, sie haben den Zweck, den Verkehr möglichst zügig passieren zu lassen. Daher bitte keine unnötigen Hindernisse und allzuviel Bäume in den Weg stellen.	B8.4	B5.12					
Frage 9								
Frage 10	Schulweg, welcher ein Industriequartier quert ist m.E. sowieso schlecht, lässt sich leider nicht vermeiden. Eine Fussgängerunterführung würde wohl den Rahmen sprengen?	B14.33						
Frage 11	Vorsicht beim Alterheim und den Schulen sind eine Selbstverständlichkeit. Tempo 30 sollte aber bloss auf der Kantonsstrasse gelten.	B11.3						
Frage 12	kann ich zu wenig beurteilen.							
Frage 13	leider nicht unbedingt, ein Schulweg gehört eigentlich nicht in eine Industriezone	B13.2						
Frage 14	danke für die Möglichkeit, sich zu diesem brennenden Thema zu äussern							
Code I 34		38						
Frage 1	Ja, sehr!	B1.1						
Frage 2	Bei geringerer Geschwindigkeit nehmen Bremswege, Kräfte, die im Spiel sind, und der Lärm exponentiell ab. Das ist zum Vorteil der schwächsten Teilnehmern, der Fussgänger. Dieser Vorteil überwiegt gegenüber dem Zeitverlust, den eine Zone 30 mit sich bringt.  Ich finde, die geplanten Massnahmen passen gut ins Dorf und ins Gesamtziel.	B2.1						
Frage 3	Mir schienen sie schlüssig und praktikabel. Die ungünstige Lage des Kreisels lässt keine einfachen Lösungen zu.	B3.1						
Frage 4	Ja	B4.1						
Frage 5	Ja, es braucht generell mehr Bäume. Schön wäre auch, wenn nicht alle neugestalteten Flächen rund um die Bäume zugeteert würden, sondern ein Naturasphalt käme. Dieser würde zusammen mit den Bäumen dazu beitragen, dass es weniger heiss wird im Sommer (weniger Abstrahlung der Wärme vom Boden)	B5.1	B5.14					
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja, voll und ganz. Allerdings würde schon ein wichtiger Teil fehlen, wenn der Dorfkern nicht auch auf Tempo 30 umgestellt würde.	B7.1	B7.4					
Frage 8	Ja, schade beginnt der Umbau erst in vier Jahren.	B8.1	B9.13					
Frage 9	Ich danke dem Gemeinderat für die geleistete Arbeit!	B9.1						
Frage 10	Ja, sehr.	B10.1						
Frage 11	Ja, Perimeter ist gut nachvollziehbar, könnte aber auch noch grösser sein. Die vorgesehenen Massnahmen sind m.E. zielführend und angemessen.	B11.1	B11.4					
Frage 12	Ja, das würde diesen Abschnitt, v.a. auch im Blick auf die künftige Überbauung, entlasten.	B12.1						
Frage 13	Das ist der Hauptpunkt der ganzen Vorlage. Unter diesem Ziel muss sich alles unterordnen. Der Zeitverlust ist demgegenüber vernachlässigbar.	B13.1						
Frage 14	Danke, dass sich der GdeRat so geschlossen einsetzt für dieses Projekt. Ich finde, die Art und Weise, wie im Vorfeld gegen dieses Projekt gepoltert wurde, unwürdig für unser Dorf. Hier gilt es, wie das die Gee-Präsidentin zu Recht gemacht hat, entgegen zu halten und an gute Manieren und Dialogkultur zu erinnern. Es bleibt noch viel zu tun. Ja, Tempo 30 ist ein (kleiner) Einschnitt in die persönliche Freiheit, aber die Vorteile überwiegen (mehr Sicherheit für die Schwächsten, weniger Lärm und mehr Lebensqualität).	B14.1						
Code I 35		39						
Frage 1	Als Anwohner erachte ich es als zwingend, die Sanierung vorzunehmen.	B1.1						
Frage 2	Ich bin überzeugt das die Umgestaltung eine grosse Chance ist. Auch gerade für Gehbeeinträchtigte und Kinder.	B2.1						
Frage 3	Ja die ist nützlich.	B3.1						
Frage 4	Ich hoffe sehr. Könnte mir aber vorstellen, dass trotzdem neuen Verkehrsfluss auch neue Probleme kommen.	B4.1						
Frage 5	Es wäre schön, auch Bäume neu zu integrieren. Dies trägt in vielerlei Hinsichten zu einer guten Lebensqualität bei. Die Aussagen an der Infoveranstaltung betreffend der Kosten für die Baumpflege kann ich nicht nachvollziehen. Wie gross ist die Pflege an der Kirchstrasse. Kommt die Gemeinde auf dem genannten Betrag? Danke wohl nicht!	B5.1	B5.14					
Frage 6	ja	B6.1						
Frage 7	ja	B7.1						
Frage 8	Ich freue mich auf die Umgestaltung. Schade dauert es noch so lange!	B8.1	B9.13					
Frage 9								
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Der Perimeter für den Dorfkern sollte erweitert werden mit dem Kirchbühl und Alpenweg.	B11.4						
Frage 12	ja	B12.1						
Frage 13	ja	B13.1						
Frage 14								

Code I 36		40			
Frage 1	Grundsätzlich ja, da Gesamtanierungen immer dazu genutzt werden sollten auch die grundlegende Anordnung des Strassenraums zu überarbeiten. Es kommt aber stark drauf an was mit "überdenken und verändern" gemeint ist. Wenn damit gemeint ist, den Strassenraum zu verengen, Hindernisse einzubauen, die den Verkehr behindern und unnötige "Klimabäume" zu setzen, dann geht das zu weit.	B1.1	B5.12	B4.4	B7.9
Frage 2	Eine vorgeschriebene Reduktion der Geschwindigkeit ist unnötig, da die Geschwindigkeitsmessungen eindeutig zeigen, dass schon heute die Fahrzeuglenker an den neuralgischen Punkten und zu kritischen Zeiten die Geschwindigkeit in Eigenverantwortung den Verhältnissen anpassen und die durchschnittliche Geschwindigkeit um die 30 km/h oder sogar darunter liegt. Zudem kann auf Grund des sehr grossen Verkehrsaufkommens schon heute gar nicht mehr als 30 km/h gefahren werden. Die geringe Anzahl Unfälle zeigt, dass die Verkehrssicherheit schon heute hoch ist. Wieso kostenintensive etwas regeln, was schon heute funktioniert?	B2.3			
Frage 3	Ist z.T. nachvollziehbar. Unnötig ist der zusätzliche Fussgängerstreifen vor dem Kreisel (Richtung Konolfingen), da die Fussgänger die Fussgängerstreifen bei der alten Mosti und über die Lindenstrasse nutzen können. Unnötig sind auch die zusätzlichen Inseln und Bäume, die die Sicht und damit die Übersichtlichkeit reduzieren.	B3.12	B3.9	B3.16	
Frage 4	Nein, durch die zumindest gefühlte Verengung der Fahrbahn und den breiten, flachen Randstein werden Radfahrer und Motorfahrzeuge vermehrt auf das Trottoir ausweichen, was zu gefährlichen Situationen für die Fussgänger führen kann. Der Verkehrsfluss wird dadurch kaum verbessert.	B2.6	B4.2		
Frage 5	Für wen soll der Strassenraum aufgewertet werden? Die Motorfahrzeuge die möglichst ungehindert das Dorf durchqueren wollen oder die Fussgänger, die bei 11500 Fahrten pro Tag kaum an der Ortsdurchfahrt verweilen werden?	B5.3			
Frage 6	Der lärmindernde Belag und die Schallschutzfenster sind nachvollziehbar, die Temporeduktion nicht. Wenn die vielen Unebenheiten der Hauptstrasse einmal saniert sind, wird der Lärm schon deutlich reduziert. Zudem werden die zukünftigen mehrheitlich elektrisch betriebenen Fahrzeuge deutlich leiser sein. Eine Temporeduktion ist somit unnötig.	B6.4			
Frage 7	Nein. Siehe meine Antworten zu vorhergehenden Fragen.	B7.2			
Frage 8	Ich finde es überhaupt nicht stimmig. Kosten / Nutzen stehen in einem schlechten Verhältnis, da unklar ist, ob mit den vorgeschlagenen Massnahmen die erwähnten Ziele erreicht werden können.	B8.2	B9.17		
Frage 9	Die Verkehrssituation muss grossräumiger überprüft werden. 11500 Ortsdurchfahrten pro Tag ist eindeutig zu viel. Primär sind Massnahmen (Reduktion Ausweichverkehr wegen LSV, Verkehrsmassnahmen Münsingen usw.) zu prüfen, die die Anzahl Fahrten reduzieren. Das wäre ein echter Gewinn für die Lebensqualität in unserem Dorf.  Ich schlage vor eine Variante mit Tempo 40 auf der Ortsdurchfahrt zu prüfen.	B7.6	B9.12		
Frage 10	Ziel 2 und 3 ja, Ziel 1 nein. Die gefahrene Geschwindigkeit im Dorfkern ist schon tief wie die Geschwindigkeitsmessungen zeigen. Die Verkehrssicherheit ist schon hoch.	B10.5	B10.9		
Frage 11	Nein. Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, weshalb in der Dorfkernzone Tempo 30 eingeführt werden soll und in den Aussenquartieren, wo die Kinder auf den Strassen spielen, weiterhin Tempo 50 gelten soll. Entweder glaubt man an die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer oder nicht. Das Vorhaben ist deshalb ein Widerspruch in sich. Die baulichen Massnahmen kosten nur, hindern den Verkehrsfluss und sind somit unnötig.	B11.2			
Frage 12	Ja	B12.1			
Frage 13	In Oberdiessbach ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden bereits sehr hoch. Die Motorfahrzeuglenker gehen grossmehheitlich verantwortungsvoll mit "generell 50" um, wie die Geschwindigkeitsmessungen beweisen. Die Umsetzung des Gemeindeprojekts erhöht deshalb die Verkehrssicherheit nur noch minimal, wenn überhaupt.	B13.2			
Frage 14	Nein, es ist alles gesagt, was es zu sagen gibt.				
Code I 37		41			
Frage 1	Nein. Es ist weder nötig noch gerechtfertigt überaus viel Geld in dieses Projekt zu investieren. Das Geld könnte im Dorf sinnvoller eingesetzt werden - z. Bsp. Bachsanierung im ganzen Dorf (auch wenn dies ein anderes Ressort betrifft).	B1.2	B9.18		
Frage 2	Nein. Das Verhalten von Fussgängern wird dadurch nicht sicherer - im Gegenteil - viele wissen schon heute nicht wie sich ein Fussgänger im Strassenverkehr zu benehmen hat und fühlen sich als Alleinbenutzer der Strasse. Das Wieder-Einführen der einst üblichen Regeln (inkl. Dorfpolizist) und entsprechenden Kontrollen der Fussgänger sowie Fahrradfahrer wäre angebracht. So dass sich auch die angeblich schwachen Verkehrsteilnehmer (gilt auch für Trotinetts, etc.) wieder nach "gesundem Menschenverstand" benehmen und den Autos weder den Vortritt schneiden noch fahrlässig knapp vor dem Auto die Strasse wechseln. Ein geringeres Tempo fördert exakt dieses Verhalten.	B2.2	B2.8		
Frage 3	Nein. Der Kreisel ist selbst heute für die LKW's sehr oft nur schwierig passierbar. Eine Verengung stoppt den flüssigen Verkehr und verursacht Stau. Es gilt auch hier das Prinzip "gesunder Menschenverstand".	B3.3			
Frage 4	siehe Antwort zu Frage 2				
Frage 5	Nein. Die Strasse ist in erster Linie dafür da, was sie darstellt - eben eine Strasse. Weder ein Sitzplatz noch ein Spielplatz oder sonst was ähnliches. Sie ist zum Fahren da und nicht um einen Schönheitswettbewerb zu gewinnen oder dem Komitee als Denkmal zu dienen.	B5.11			
Frage 6	Nein. Ich persönlich bin direkt an einer Panzerstrasse aufgewachsen (ohne Vorplatz) und es hat dort nie jemanden gestört. Der Strassenverkehr ist hier definitiv weniger beeinflussend und ansonsten gäbe es noch genügend andere Wohnungen. Aber da könnte man sich ja dann über den Glockenlärm der Kühe beschweren (dies ist übrigens ein wahres Beispiel). Jeder Wohnsitz hat Vor- und Nachteile. Hier mögen es die Autos sein, dafür wohnt man im Zentrum. Andersorts hat man Ruhe, dafür jedoch keine Einkaufsmöglichkeiten. Entweder oder.	B6.2	B6.3		
Frage 7	Nein. Eine Temporeduktion geht gar nicht. Meines Erachtens bewähren sich die 30er in den anderen Gemeinden gar nicht. Und leiser wirds dadurch schon gar nicht - und da wären wir wieder bei der oberen Antwort. Es gibt nicht beides: Zentral wohnen und still.	B7.2			
Frage 8	Nein, absolut nicht.	B8.2			
Frage 9	Eine reine Belagererenerung genügt. Plus weniger lange Schliesszeiten am Bahnübergang während allen Tageszeiten	B8.8	B8.7		
Frage 10	Keines. Auf alle Teilaussagen kommt die Antwort "gesunder Menschenverstand". Die Bewohner, gilt für Kinder und alle Verkehrsteilnehmer (inkl. Senioren!) müssen, wie bereits erwähnt, wieder die Grundregeln lernen. Es gibt genügend Senioren, die die Strassen neben den Zebrastreifen überqueren. Von den Schülern (insbesondere Oberstufe) auf Fahrrädern gar nicht zu sprechen. Haarsträubend was da zum Teil geboten wird - z.Bsp. fahren einem manche Schüler bei der Töpferei äusserst knapp (!) vor dem Auto richtung Altersheim vorbei und schneiden den Vortritt. Oder die gelbe Markierung auf der Schlossstrasse wird richtung Dorf als Veloweg benutzt, so dass sie nun links (also auf der falschen Seite) fahren. Grundregeln lernen (zuhaus, nicht in der Kita) und dann klappt das Zusammenleben auch wieder. Unser Schulhausplatz war nur durch ein Trottoir von der Strasse entfernt; keine Mauer, Poller, o.ä. Uns wurde noch mitgeteilt, wie wir uns zu verhalten haben. Hier ist die Lösung zu suchen, nicht im Verweichlichen der Menschen. Kann übrigens mit dem, was im Globalen passiert, verglichen werden.	B10.2	B14.8		
Frage 11	Nein. Einengungen und vor allem auch Rechtsvortritte bieten grosse Gefahrenquellen und Vernachlässigung der Aufmerksamkeit - z.Bsp. Winkelmatweg in Diessbachgraben	B11.2	B11.5	B11.8	
Frage 12	Nein. Dies ist eindeutig eine Schikane - siehe auch Antwort zu "gesunder Menschenverstand". Es wäre so einfach, wenn bloss mal logisch gedacht würde.	B12.2			
Frage 13	Nein. Siehe vorherige Antworten zu "gesunder Menschenverstand".	B13.2			
Frage 14	Schlussfazit: Tempo, Kreisel, etc. alles beim alten lassen - lediglich den Belag erneuern. Den gesamten zur Verfügung stehenden Betrag besser einsetzen für Familien, damit die Kinder nicht mehr in die Kitas müssen. Und ja, es ist ein "Müssen". Die Kinder sind dort tagtäglich Hackordnungen ausgesetzt, welche aus ihnen keine gesunden Erwachsenen hervorbringen. Soll heissen, deshalb ist die Situation so wie sie jetzt ist. Geld so einsetzen, dass die Kinder zuhause bleiben können und dort eine richtige Erziehung geniessen mit Anstand und Respekt. Dann wird sich das Problem von selbst lösen. Man beachte auch hier den globalen Zusammenhang.	B14.2	B9.18		

Code O 2		42				
Frage 1	Nicht nur nachvollziehen, aus unserer Sicht ist eine solche Vorgehensweise zwingend.	B1.1				
Frage 2	Durch die Umgestaltung wird die Sicherheit sicher in einigen Punkten verbessert, vor allem durch die Einführung von Tempo 30. Allerdings werden die Standards des Kantons für Velofahrende in keiner Weise erreicht, auch für Fussgängerinnen und Fussgänger sind die Verbesserungen eher marginal. Es ist enttäuschend, dass Velofahrende im Erläuterungsbericht keine Rolle spielen, es wird in keiner Weise auf Verbesserungsmöglichkeiten für Velofahrende eingegangen. Immerhin handelt es sich bei der Ortsdurchfahrt um eine Velohauptroute.	B2.9				
Frage 3	Grundsätzlich gehen die Massnahmen in die richtige Richtung. Problematisch vor allem für Velofahrenden ist immer noch die Durchschussmöglichkeit auf der Thunstrasse. Wenn wie vorgesehen, Velofahrende direkt nach dem Kreisel die Strasse queren sollen, um auf den Fuss- und Veloweg zu gelangen, wird dies zu gefährlichen Situationen für die Velofahrenden führen. Die vorgesehene Lösung mit dem (südseitigen) Fussgängerstreifen mit Mittelinsel und begrüntem Mittelstreifen ist für querende Velos nicht praktikabel. Velofahrende müssten hier auf dem westseitigen Trottoir anhalten und zu Fuss über den Fussgängerstreifen die Strasse überqueren. Eine solche Lösung entspricht in keiner Weise den in der Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr» festgehaltenen Grundsätzen. Die vorgeschlagene Lösung ist aus unserer Sicht zu überarbeiten, vor allem in Bezug auf Velofahrende. Es reicht nicht, die Durchschussmöglichkeit nur in Bezug auf den MIV anzupassen, wobei auch hier der Ansatz falsch ist. Eine Verbesserung zu erreichen, in dem die, vortrittsberechtigten, Fahrzeuge aus Richtung Linden gebremst werden sollen, damit es zu keinen Konflikten mit « durchschliessenden» Fahrzeugen auf der Thunstrasse kommt, ist ein vollkommen unverständlicher Ansatz. Auch das Unterbinden der Durchsicht Nord-Süd ist nicht zielführend. Ein grosser Teil des Verkehrs besteht aus Pendlern, je häufiger diese den Kreisel befahren, desto weniger wirkt diese visuelle Massnahme. Fazit: aus unserer Sicht muss die Durchschussmöglichkeit auf der Thunstrasse ganz unterbunden werden.	B3.13	B3.8			
Frage 4	Aus unserer Sicht ist der wichtigste Aspekt für den Verkehrsfluss die Einführung von Tempo 30. Die baulichen Massnahmen tragen sicher zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei. Ob der breite Randstein tatsächlich dazu führen wird, den MIV auf Distanz zu halten, wird sich zeigen. Es könnte sogar der gegenteilige Effekt auftreten, wie er bei Velostreifen zu beobachten ist. Dort zeigt sich immer wieder, dass Velofahrende auf dem Velostreifen mit sehr wenig Abstand überholt werden, gerade weil sie ja auf dem abgetrennten Streifen fahren (siehe z.B. TBA: Arbeitshilfe Kernfahrbahnen, Seite 5: Führer mehrspuriger Fahrzeuge (MIV und Schwerverkehr) orientieren sich beim Überholen am Radstreifen. Mit Radstreifen führt dies dadurch in der Regel gegenüber Radfahrern zu geringeren Überholabständen.) Problematisch finden wir die Aussage, dass der überfahrbare Randstein Fluchtmöglichkeiten für Velofahrenden bieten soll. Diese Situation darf gar nicht eintreffen. Eine Flucht über den Randstein auf das Trottoir wäre in den meisten Fällen eine Reaktion auf eine Bedrohung, die von hinten kommt, respektive ein Ausweichen auf das Trottoir, weil von hinten kommende Fahrzeuge mit viel zu wenig Abstand und bei Gegenverkehr zu überholen versuchen. Grundsätzlich ist es aber nicht Sache der Velofahrenden, immer mit Blick nach hinten fahren zu müssen. Es müsste also eine Lösung gefunden werden, in der dieses Szenario gar nicht vorkommt. Leider zeigt es sich hier einmal mehr, dass bei knappen Platzverhältnissen immer wieder die Velofahrenden den Preis für einen flüssigen Verkehrsfluss bezahlen. Dies zeigt sich schon im Erläuterungsbericht zum Projekt, in dem das Velo praktisch keine Rolle spielt, obschon die Ortsdurchfahrt Oberdiessbach laut Veloroutensachplan eine Velohauptroute ist. Obschon normalerweise in Tempo-30-Zonen auf Fussgängerstreifen verzichtet wird, finden wir es hier richtig, dass die Fussgängerstreifen und vor allem auch die Lichtsignalanlage im Hinblick auf die Schulwegsicherheit bestehen bleiben.	B4.3	B2.10			
Frage 5	Mit dem Projekt wird sicher eine, auch optische, Aufwertung des Strassenraums erreicht.	B5.1				
Frage 6	Tempo 30 ist im Zusammenspiel mit einem lärmindernden Belag die effektivste Lärmschutzmassnahme. Es ist richtig, dass Lärmschutzmassnahmen an der Quelle Priorität haben müssen. Dass aber selbst mit diesen Massnahmen immer noch Liegenschaften zu hohe Immissionswerte aufweisen, zeigt, dass diese Massnahmen zwingend auszuführen sind. Es führt kein Weg an Tempo 30 vorbei.	B6.1				
Frage 7	Tempo 30 ist nicht nur nachvollziehbar, im Hinblick auf die Sicherheit und den Lärmschutz zwingend. Selbstverständlich begrüßen wir auch die Absicht der Gemeinde, Tempo 30 grossflächig auf den angrenzenden Gemeindestrassen einzuführen. Falls aber das Gemeindeprojekt scheitern würde, darf dies kein Hinderungsgrund für Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt sein. Das Temporegime auf der Hauptstrasse darf nicht abhängig vom Gemeindeentscheid gemacht werden.	B7.1				
Frage 8	Grundsätzlich weist das Projekt gute Ansätze aus. Wie weiter oben schon erläutert fehlt aber ein Konzept, den Veloverkehr wirklich sicher zu machen und dadurch auch das Umsteigen auf das Velo zu fördern. Hier müssen, auch in Zusammenarbeit mit der Gemeinde, bessere Lösungen gefunden werden.					
Frage 9						
Frage 10	Wir unterstützen diese Ziele. Gerade im Bereich der Schulwegsicherheit ist auch das Zusammengehen mit dem Projekt des Kantons zwingend.	B10.1				
Frage 11	Grundsätzlich ist der Einbezug des gesamten Dorfkerns in die Tempo-30-Zone zu begrüßen. Nicht ganz nachvollziehen können wir, dass das Wohnquartier Kirchbühl (Höheweg etc.) nicht in die Zone einbezogen wird. Die Klärung der Situation bei der Kreuzung Schloss-Strasse/Schulhaus-Strasse/Krankenhaus-Strasse ist zu begrüßen. Dies sollte auf der Schloss-Strasse zu einer Reduktion der Geschwindigkeit führen.	B11.1	B11.4	B11.11		
Frage 12	Die Massnahmen Freimettingenstrasse / Industriestrasse zu begrüßen. Die Einbahnregelung Freimettingenstrasse entlastet auch den Knoten Burgdorfstrasse / Freimettingenstrasse resp. Kirchstrasse.	B12.1	B12.9			
Frage 13	Das Gemeindeprojekt wird sicher zu einer Verbesserung der Schulwegsicherheit beitragen. Wichtig sind sicher bauliche Massnahmen, die zu einer Einhaltung der tieferen Geschwindigkeiten führen.	B13.1				
Frage 14	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns im Rahmen dieser Mitwirkung einbringen zu können und hoffen auf eine Berücksichtigung unserer Eingaben.					
Code I 38		43				
Frage 1	Ja	B1.1				
Frage 2	Ja	B2.1				
Frage 3	Ja	B3.1				
Frage 4	Ja	B4.1				
Frage 5	Ja	B5.1				
Frage 6	Ja	B6.1				
Frage 7	Ja	B7.1				
Frage 8	Ja	B8.1				
Frage 9	Es wäre toll, wenn die Zeit bis zur Umsetzung etwas kürzer sein könnte.	B9.13				
Frage 10	Ja	B10.1				
Frage 11	Ja	B11.1				
Frage 12	Ja, wobei mir die Zufahrt von grossen Anhänger-LKWs durch die sehr enge Freimettingenstrasse speziell im Bereich der unmittelbar an der Strasse stehenden Häuser nicht gerade wünschenswert erscheint! Bisher haben die grossen Zulieferfahrzeuge diese Strecke wahrscheinlich lieber gemieden.	B12.1	B12.8			
Frage 13	Ja, obschon der Bereich bei der Anlieferung Neopac trotz allen Massnahmen ein heikler Bereich auf dem Schulweg bleiben dürfte.	B13.1				
Frage 14						

Code I 39		44			
Frage 1	Nein. Die Häuser an der Strasse wurden bereits mit Lärmschutzfenstern ausgestattet und weitere Massnahmen, mit Ausnahme der Belagssanierung, sind unnötig. Es wäre sinnvoller, die längst verfallenen Bachschwellen zu sanieren, respektive zu erneuern.	B1.2	B9.18		
Frage 2	Nein. Da es praktisch keine Unfälle gibt ist die Verkehrssicherheit zu Genüge gegeben. Jedoch sollten die Fussgänger besser auf den Strassenverkehr achten und nicht nur aufs Handy schauen und leichtfertig, ohne links und rechts zu schauen, die Strasse überqueren. Handyverbot für Fussgänger beim Benutzen der Strasse / Trottoir.	B2.2	B2.8		
Frage 3	Nein. Der Kreisel ist so, wie er jetzt ist, in Ordnung. Ansonsten wäre eine Stop-Strasse von Linden her kommend auch eine Variante (dann jedoch ohne Kreisel). Dies wäre für die LKW's sogar praktischer.	B3.2	B3.15		
Frage 4	Nein. Es ist für die Benutzer des Trottoirs gefährlich, wenn Autos und LKW's darauf ausweichen müssen. Auf dem Zebrastreifen habe die Fussgänger ja bereits Vortritt. Es wäre sinnvoll, wenn die Fussgänger sich zusammenschliessen würden (fürs Überqueren der Strasse) und nicht jeder einzeln im Abstand von nur ca. 20 Sekunden. Dieses Zusammenschliessen würde den Verkehrsfluss und den gesunden Menschenverstand fördern und somit weitere Massnahmen unnötig machen.	B4.2	B2.6	B4.10	
Frage 5	Nein. Bänke, Bäume und Sitz-/Ruheplätze gehören nicht auf die Strasse; diese gehören in Parks und Wälder. Es wird wohl niemandem in den Sinn kommen an einer Strasse zu rasten und den Verkehr zu beobachten. Auch muss die Verkehrsfläche zwingend beibehalten oder sogar vergrössert werden - um ein sicheres Ein- und Ausfahren von und zu der Hauptstrasse zu gewähren.	B5.2	B5.9	B5.5	B5.12
Frage 6	Nein. Es sind ja bereits Schallschutzfenster vorhanden. Wer im Zentrum wohnen will hat sich auch mit dem Lärm abzufinden. Dafür sind die Einkaufsmöglichkeiten und der ÖV direkt vor der Haustüre. Ansonsten könnte er sich auch eine Wohnung ausserhalb des Dorfkerns suchen - müsste jedoch auf den Komfort der nahen Einkaufsmöglichkeiten, ÖV, etc. verzichten. Dafür könnte er sich dann über den Geschmack beim Jauche-Verteilen beschweren. Zentrumsnähe und gleichzeitig ruhig - das sind Widersprüche und nicht realisierbar.	B6.2	B6.3		
Frage 7	Nein. Tempo 30 verursacht einen stetigen Stau (den ganzen Tag) und die Autofahrer sind weniger konzentriert - der Blick und die Aufmerksamkeit müssen nicht mehr auf die Strasse gerichtet sein. Zudem muss in einem kleineren Gang gefahren werden, was den Benzinverbrauch sowie auch den Lärm und die Abgase erhöht.	B7.2	B7.3	B7.12	B7.11
Frage 8	Nein. Absolut nicht. Es ist an den gesunden Menschenverstand zu appellieren, die Strasse als solches zu betrachten und die Fussgänger sie nur zum Überqueren an den vorgegebenen Zebrastreifen zu betreten haben.	B8.2			
Frage 9	Eine kleine Belagssanierung genügt; ebenfalls sollten die Bahnschranken während allen Tageszeiten schneller öffnen.	B8.8	B8.7		
Frage 10	Nein. Es wird nirgends zu schnell gefahren - siehe auch gesunder Menschenverstand. Anstatt den Schulweg zu sichern sollte den Kindern besser beigebracht werden wie man sich im Strassenverkehr korrekt zu verhalten hat. Dies vor allem in der Oberstufe. Zum Beispiel: Nicht blindlings vom Schulhaus auf eine Strasse einbiegen. Betreffend der Feuerwehr: Das Parkieren an der Schlossstrasse (wie bisher) stellt kein Problem dar. Ich wohne seit jeher hier und es gab noch nie Probleme beim Durchfahren. Bei einem grösseren Brand (Jenni-Areal) könnte mit zwei Schildern ein Einbahnverkehr übers Kirchbühl signalisiert werden. Es braucht kein teures Ampelsystem, etc.	B10.2	B14.34		
Frage 11	Nein. Bei Strasseneinengungen entstehen grosse Gefahrenstellen und erst recht bei Rechtsvortritten. Auch die Kreuzung Krankenhausstrasse/Schlossstrasse/Schulhausstrasse ist perfekt wie sie ist - ein Rechtsvortritt erhöht die Unfallgefahr. Ebenso beim Rechtsvortritt Schlossstrasse/Gumiweg - der vom Reitstall herkommende Rechtsvortritt ist unübersichtlich und gefährlich und war vorher (ohne Vortritt) viel besser und sicherer/geregelter.	B11.2	B11.8	B11.5	
Frage 12	Nein. Den Schülern sollte stattdessen gelernt werden wie mit dem täglichen Verkehr umzugehen ist. Es bringt nichts, die Schüler in Watte zu legen und zu verweichlichen.	B12.2			
Frage 13	Nein. Die Schüler sollten, wie bereits erwähnt, den Umgang im Strassenverkehr wieder besser erlernen (Schulpolizist und auch Eltern, welche für ihre Kinder haften). Man kann nicht bloss ein Achtung-Kinder-Schild aufstellen und die Verantwortung auf den Autofahrer schieben. Deshalb, den Kindern wieder den gesunden Menschenverstand beibringen und ihn mittels Dorfpolizist überwachen (bis es wieder selbstverständlich ist).	B13.2			
Frage 14	Die gelbe Markierung am Gumiweg, Diessbachgraben, etc. ist sehr verwirrend. Wenn ich vom hier kommend richtung Linden fahre (die Markierung ist hier rechts) kommen mir oft Schüler per Fahrrad, Trottnet, Scooter auf meiner Seite entgegen. Sprich: sie fahren auf der falschen, linken Seite. Diese sollten zwingend wieder entfernt werden, damit die Sicherheit wieder erhöht wird und die Verwirrung aufhört. Auch verschlingt das gesamte Projekt zu viel Geld, welches sinnvoller eingesetzt werden könnte - Bachverbauungen, Gemeinde-Nebenstrassen teeren und auf den gesunden Menschenverstand von allen Verkehrsteilnehmern setzen.	B14.2	B14.8	B9.18	B14.19
Code I 40		45			
Frage 1	Nein. Mit Ausnahme der Belagserneuerung kann das Geld sinnvoller verwendet werden (Erneuern der verfallenen Bachschwellen).	B1.2	B9.18		
Frage 2	Nein. Da Sie ja selbst keine Unfallschwerpunkte erkennen und selbst die derzeitigen Verkehrsregeln von Fussgängern und Fahrradfahrern missachtet werden ist dies unnötig, resp. kontraproduktiv hinsichtlich der Sicherheit - da Freifahrtsschein für Fussgänger/Velo die Regeln zu missachten.	B2.1	B2.8		
Frage 3	Nein. Kreisel entfernen und eine Stopstrasse aus Richtung Linden her würde den Verkehrsfluss deutlich erleichtern.	B3.15	B3.2		
Frage 4	Nein. Antwort wie Frage 2	B4.2			
Frage 5	Nein! Die Strasse ist und bleibt eine Strasse - kein Park!	B5.2			
Frage 6	Nein. Jeder kann selbst entscheiden ob er im Dorfkern mit Hauptstrasse oder ausserhalb mit Jauchegeruch, etc. wohnen will.	B6.2	B6.3		
Frage 7	Nein. Stetiger langsamer Verkehr erhöht den Lärm sowie die Abgase.	B7.2	B7.3		
Frage 8	Nein! Lasst die Strasse Strasse sein.	B8.2			
Frage 9	Belagserneuerung genügt.	B8.8			
Frage 10	Nein. Korrekte Erziehung der Schüler (Velo) ist zwingend notwendig, da die aktuellen Strassenverkehrsregeln NICHT eingehalten werden!	B10.2	B14.8		
Frage 11	Nein, da grössere Gefahrenquelle.	B11.2			
Frage 12	Nein. Unnötige Geldverschwendung; Erziehung der Kinder angebracht.	B12.2			
Frage 13	Nein! Erzieht die Kinder anständig & bringt ihnen die Verkehrsregeln bei! Kontrolle durch Dorfpolizist.	B13.2			
Frage 14	Finanzielle Anreize schaffen, damit Eltern ihre Kinder nicht in die Kita abgeben MÜSSEN! Wiedereinführen eines Dorfpolizisten zur Einhaltung der Verkehrsregeln (Schüler & Senioren).				
Code I 41		46			
Frage 1	Ja	B1.1			
Frage 2	Ja	B2.1			
Frage 3	Ja. Sinnvoll!	B3.1			
Frage 4	Ja	B4.1			
Frage 5	Ja	B5.1			
Frage 6	Ja	B6.1			
Frage 7	Ich enthalte mich.				
Frage 8	Ja	B8.1			
Frage 9					
Frage 10	Ja	B10.1			
Frage 11	Ich finde bauliche Massnahmen stören den Fahrfluss und verursacht oft Stau.	B11.5			
Frage 12	Nein	B12.2			
Frage 13	Ja	B13.1			
Frage 14					
Code I 42		47			
Frage 1	ja	B1.1			
Frage 2	ja	B2.1			
Frage 3	ja	B3.1			
Frage 4	ja	B4.1			
Frage 5	ja	B5.1			
Frage 6	ja	B6.1			
Frage 7	ja	B7.1			
Frage 8	ja	B8.1			
Frage 9	nein				
Frage 10	ja	B10.1			
Frage 11	nein	B11.2			
Frage 12	ja	B12.1			
Frage 13	ja	B13.1			
Frage 14	die baulichen Massnahmen in Zone 30 finde ich störend und die Zone 30 macht für mich Sinn im ganzen Dorf -> auch ausserhalb des Dorfkerns	B11.5	B11.4		

Code I 43		48						
Frage 1	Ja	B1.1						
Frage 2	Ja	B2.1						
Frage 3	Ja	B3.1						
Frage 4	Ja	B4.1						
Frage 5	Ja	B5.1						
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja	B7.1						
Frage 8	Ja	B8.1						
Frage 9								
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Ja	B11.1						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14	30 Zone bis nach Friedhof an der Freimettigenstrasse.... Höhe Vogt, Spielgrugge Strärnenhuus unbedingt Fussgängerstreifen wegen nicht Blinkenden Verkehrsteilnehmer.	B11.4	B14.10					
Code I 44		49						
Frage 1	Ja	B1.1						
Frage 2	Ja	B2.1						
Frage 3	Ja	B3.1						
Frage 4	Ja	B4.1						
Frage 5	Ja	B5.1						
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja	B7.1						
Frage 8	Ja	B8.1						
Frage 9								
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Ja (Tempo 30 müsste eingehalten werden, ohne zusätzliche Schwellen auf dem Belag, wird dies wohl nicht der Fall sein, Erfahrung am Gumiweg. Trotz Tempo 30 im letzten Jahr, wurde die Geschwindigkeit von vielen Autofahrer weit überschritten.)	B11.1						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14								
Code I 45		50						
Frage 1	Ja	B1.1						
Frage 2	Ja	B2.1						
Frage 3	Ja	B3.1						
Frage 4	Neu ja	B4.1						
Frage 5	Ja	B5.1						
Frage 6	Ja	B6.1						
Frage 7	Ja	B7.1						
Frage 8	Ja	B8.1						
Frage 9								
Frage 10	Ja	B10.1						
Frage 11	Ja	B11.1						
Frage 12	Ja	B12.1						
Frage 13	Ja	B13.1						
Frage 14								
Code I 46		51						
Frage 1	Das die Hauptstrasse saniert werden muss und die Leitungen ersetzt werden müssen ist nötig .Das aber der Strassenlärm mit Temporeduzierung leiser wird erachte ich als fragwürdig.	B1.1						
Frage 2	Etwas umgestalten wäre sicher angebracht. Aber zufiele Verengungen führen auch zu Problemen für die Landwirtschaft und für Lastwaagen. Bäume und Sitzbänke entlang der Hauptstrasse sind aus meiner Sicht nicht nötig an einer sehr stark Befahrenen Strasse. Das Geld könnte man an einem anderen Ort besser einsetzen wo die Bürger sich besser entspannen können als an der Hauptstrasse.	B5.12	B5.9	B7.9	B9.18			
Frage 3	Beim Kreisel sind keine Veränderungen nötig. Je besser die Übersicht desto schneller wird gefahren.	B3.2						
Frage 4	Die Lichtsignalanlage muss bestehen bleiben hat sich über Jahre bewährt. Der flach geknickte Randstreifen der befahren werden kann ist aus meiner Sicht sehr gefährlich insbesondere beim Restaurant Löwen Hausmauer keine Fluchtmöglichkeit Beim Kreisel ist auch eine Betonmauer aus diesem Grund erstellt worden.	B2.6	B2.10					
Frage 5	Bäume und Sitzgelegenheiten sind an der Hauptstrasse nicht nötig. Hohe Unterhaltskosten wenig nutzen. In heutiger Zeit neue Beleuchtung mit Stromknappheit eher weniger Beleuchtung währe wohl angebracht.	B5.3						
Frage 6	Schallschutz Fenster wurden meines wissen in vielen Gebäuden mit Steuergelder schon finanziert . Wenn die Langlebigkeit vom lärminderndem Belag zum normal Belag Garantiert wird ist das für mich io .ansonsten müsste man das wohl auch überdenken (Grauenergie)	B6.4						
Frage 7	Am Info Abend wurde doch informiert das die Gemeinde Zubringerstrassen auch auf Tempo 30 reduziert werden müssen	B7.15						
Frage 8	Umgestaltung an der Hauptstrasse ist in diesem Sinn nicht nötig	B8.4						
Frage 9	Die Anwesenden Personen vom Kanton und das Projekt, haben mich am Info Abend nicht überzeugt.	B9.19						
Frage 10	Die Verkehrssicherheit für Fussgänger bei der Neopac ist nötig hat aber mit der Hauptstrassen Sanierung nicht viel gemeinsam.							
Frage 11	Tempo 30 auf der Schulhausstrasse und der Krankenhausstrasse wäre angebracht . Das Projekt beinhaltet nur der Dorfkern wie sieht es aus mit den Randquartieren zb. Kirchbühl und Hohenhaus oder Ortsteil Aeschlen und Bleiken auch da bestehen enge Siedlungen	B11.1	B11.4					
Frage 12	Da ich ja selber an der Freimettigenstrasse Wohne wäre die Einbahn wohl eine gute günstige Lösung die schon seit Jahren diskutiert wird. Nur schade das es nicht schon vor der Sanierung Kreuzung Kirche Freimettigenstrasse realisiert wurde (schade fürs Geld)	B12.9						
Frage 13	Solche Projekte sind für unsere Kinder nicht nur Gut es gibt ihnen auch eine falsche Sicherheit .	B13.3						
Frage 14	Es müssten sich wohl beide Seiten Gegner und Befürworter etwas mässigen mit Flyer und Persönliche Briefe an die Adresse von Bürgern geschrieben von ehemaligen Gemeinderäten (respektlos). Jeder weis ja zugut das Tempo 30 in Oberdiessbach ein Heisses Eisen ist.							

Code I 47		52			
Frage 1	Ja	B1.1			
Frage 2	Ja, unbedingt, allem voran an Wegen wo kein Troittoir vorhanden und mit mangelnder Beleuchtung gepaart ist (z.B. Gumiweg, Bahnhofstrasse)	B2.1			
Frage 3	Ja, zur Einfahrt Wassermatte/Coop Parking müssen wir regelmässig auf unseren Vortritt verzichten, da von Dorfmitte die vermeintliche Übersicht zu gut ist und so Autofahrer kaum achtsam in den Kreisel fahren	B3.1	B3.6		
Frage 4	Ja	B4.1			
Frage 5	Ist pauschal nicht zu beantworten, ist aber meiner Meinung nach auch nicht ein vordergründiges Ziel	B5.6			
Frage 6	Ja	B6.1			
Frage 7	Ja	B7.1			
Frage 8	Ja, punkto Sicherheit ist absoluter Handlungsbedarf	B8.1			
Frage 9	Die Beleuchtung am Gumiweg und Bahnhofstrasse ist eher mangelhaft. Als Fussgänger hat man kein Troittoir zur Verfügung und trotz Leuchtstreifen am Körper ist es mehrmals zu kritischen Situationen gekommen. Eine bessere Ausleuchtung könnte dieses Risiko ebenfalls nochmals reduzieren und sollte meiner Meinung nach von der Gemeinde geprüft werden. Ev. Sind weitere "Ecken" zu prüfen, diese sind Wege die wir regelmässig als Fussgänger nutzen, weshalb ich diese explizit erwähnen möchte	B14.11			
Frage 10	Ja. Schulwege sind aber allgemein zu prüfen (wieder Bahnhofstrasse zu erwähnen). Im Bereich Coop stehen regelmässig Autos auf den Troittoirs. Kinderwagen oder Rollatoren können nur via Strasse die Autos umlaufen (blöde Konstellation mit Baumbeet vor Coop). Durch die Parkplätze Mosti, Raiffeisen und die nicht rechtmässig geparkten Autos vor dem Coop kommt es als Fussgänger zu einem Hickhack. Ev. Würden einfache Massnahmen wie Pollerabgrenzungen für die Nutzung des Troittoirs helfen.	B10.1	B14.12		
Frage 11	Ja	B11.1			
Frage 12	Ja	B12.1			
Frage 13	Ja	B13.1			
Frage 14					
Code I 48		53			
Frage 1	Ja, es macht Sinn, das Projekt als Ganzes zusammen mit der Kantonsstrasse zu verknüpfen.	B1.1			
Frage 2	Ja --- Anmerkung 1: Die Verbindung Gemeindeplatz von der Sammelstelle bis zur Hauptstrasse ist für Fussgänger unklar, allenfalls könnte mit Aufzeichnen oder Pfosten eine Lösung gefunden werden.---Anmerkung 2: Es gibt Fussgängerverkehr vom Trottoir Lindenstrasse direkt beim Kreisel zur Wässermatte., ebenso vom Trottoir Wässermatte zum Radweg (Jugendliche mit dem Trottinett, die zum Fussballplatz fahren.) (ist im Projekt bereits aufgenommen) Die Situation ist unübersichtlich, trotzdem könnte eventuell mit zusätzlichen Fussgängerstreifen Abhilfe geschaffen werden.---Anmerkung 3: Überquerung Krankenhausstrasse bei der Einmündung zur Lindenstrasse ist auf Seite Dorf das Trottoir nicht abgeschrägt, für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren problematisch. --- Anmerkung 4: Bei der Fussgängerüberquerung Einfahrt Schlosstrasse ist auf Seite Buumehus der Trottoirrand auch erhöht und müsste abgesenkt werden.	B2.1	B14.13	B3.7	B9.14
Frage 3	Ja – die Situation ist und bleibt schwierig. Die Anpassungen werden sicher Verbesserungen bringen. Wir stellen fest, dass vor allem Fahrzeuge vom Dorf her ungebremst in den Kreisel einfahren, die Fahrer schauen nicht nach links. Ein Problem ist, dass die Fahrzeuglenker wegen der Mauer bei der Liegenschaft Eicher erst sehr spät Fahrzeuge von der Lindenstrasse her sehen. Unfälle gibt es bis jetzt keine, weil die Strassenbreite gross genug ist, damit zwei Fahrzeuge nebeneinander Platz haben. – Sehr grosse Fahrzeuge von Thun her kommend fahren bis jetzt links vom Kreisel durch (z.B. Holztransport), dies müsste weiterhin möglich sein. –Anmerkungen zur Thunstrasse: Thunstrasse Verschiebung Fussgängerstreifen bei der alten Mosti: Es besteht die Gefahr, dass Fussgänger vom Gemeindeplatz her kommend weiterhin die Thunstrasse direkt überqueren werden. Mit der Verschiebung des Fussgängerstreifens wird dies noch vermehrt der Fall sein. --- Wir fragen uns auch, ob die Einfahrt Thunstrasse Gemeindeplatz nicht als Einbahnstrasse deklariert werden könnte (idealerweise nur als Einfahrt von der Thunstrasse her) Ausfahrten vom Gemeindeplatz hat es Richtung Lindenstrasse unterhalb des Gemeindehauses und Richtung Mattenweg. – Zudem fragen wir uns ob die Sichtbarkeit bei einer Verschiebung des Fussgängerstreifens Richtung Dorf nicht noch unübersichtlicher für Fahrzeuge vom Dorf her wird.	B2.11	B14.14	B3.8	
Frage 4	Ja	B4.1			
Frage 5	Ja, Sitzplätze nur dort wo sie auch Sinn machen. Bsp. Der Platz unterhalb Kirchgemeindehaus ist ästhetisch nichts Schönes und die Bank wird nie benutzt.	B5.1			
Frage 6	Ja	B6.1			
Frage 7	Ja, aber es wäre eine Chance verpasst, die irgendwann später nachgeholt werden müsste.	B7.1			
Frage 8	Ja	B8.1			
Frage 9	Die Schulwegsicherheit sollte nicht nur von den Trottoirs und Übergängen her erhöht werden, sondern überhaupt überprüft werden. Bsp. Der Dorfbach ist ein gefährlicher Wasserkanal, es hat private Treppen direkt zum Bachbett, die nicht geschlossen sind, Das Trottoirgeländer ist kein Schutz für kleine Kinder. Unsere Kinder haben als Erwachsene erzählt, dass sie als Kindergärteler ab und zu zum Bachbett heruntergestiegen sind. Wenn ein Kind ins Bachbett fallen würde, könnte es nicht mehr aufstehen und würde spätestens beim Wasserfall zuunterst in die Kie-sen gespült und höchstwahrscheinlich dann ertrinken. Wir empfehlen, dass die diversen Treppen gesichert werden und dass ein Maschendrahtzaun entlang des Diessbachs bis zur Schlossmühle hinauf montiert wird. Die Schloss-strasse ist auf Höhe Töpferei Nydegger bereits über den Dorfbach gebaut, trotzdem ist es dort auf dem Trottoir so schmal, dass eine Mutter mit Kind an der Hand und Kinderwagen nicht sicher ist. Allenfalls müsste dort der Bach unterhalb der Kreuzung Krankenhausstrasse-Schulstrasse mehrere Meter vollständig gedeckt werden. Äs-thetisch ist es auch ohne vollständig bedeckten Bach nicht schön.	B14.12	B14.15		
Frage 10	Ja	B10.1			
Frage 11	Ja – Wie ist es mit dem Pappel- und Birkenweg? Diese Wege gehören der Firma Neuenschwander AG, wir haben ein Wegrecht. Müsste/Könnte dort ein Zubringerdienst gestattet oder Privatweg signalisiert werden? Andernfalls wäre dort jeweils auch noch ein Tempo 30 Plakat anzubringen.	B11.1	B11.12		
Frage 12	Ja	B12.1			
Frage 13	Ja, Anmerkungen siehe Frage 7	B13.1			
Frage 14	Wir danken für das gut ausgearbeitete Projekt und das gut aufgelegte Mitwirkungsverfahren. Freundliche Grüsse Therese und Christoph Joss	B14.1			

Code I 49		54				
Frage 1		B1.2				
Frage 2	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B2.2	B2.6			
Frage 3	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. Dieser Punkt fördert zudem die Fahrten von Velos auf dem Trottoir. Velofahrer sind eh der Meinung, dass Vorschriften für sie nicht gelten. Sieht man auch täglich auf dem Trottoir zwischen Krankenhausstrasse und Hubelacker. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenem Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.	B7.2	B7.8			
Frage 8		B8.4				
Frage 9		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 10		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 11		B12.1				
Frage 12						
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitig geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	B14.8



Code I 50		55					
Frage 1	ja	B1.1					
Frage 2	ja	B2.1					
Frage 3	ja	B3.1					
Frage 4	ja	B4.1					
Frage 5	ja	B5.1					
Frage 6	ja	B6.1					
Frage 7	ja	B7.1					
Frage 8	ja	B8.1					
Frage 9							
Frage 10	ja	B10.1					
Frage 11	ja	B11.1					
Frage 12	ja	B12.1					
Frage 13	ja	B13.1					
Frage 14							

Code I 51		56			
Frage 1		B1.2			
Frage 2	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B2.2	B2.6		
Frage 3		B3.12			
Frage 4	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	Sanierung Ortdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. Dieser Punkt fördert zudem die Fahrten von Velos auf dem Trottoir. Velofahrer sind eh der Meinung, dass Vorschriften für sie nicht gelten. Sieht man auch täglich auf dem Trottoir zwischen Krankenhausstrasse und Hubelacker. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.	B7.2	B7.8		
Frage 8		B8.4			
Frage 9		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12 B9.19
Frage 10		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 11					
Frage 12	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.	B12.1			
Frage 13	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verfüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 52		57					
Frage 1		B1.2					
Frage 2		B2.2	B2.6				
Frage 3	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B3.12					
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.	B6.2	B6.4	B6.6			
Frage 7	Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.	B7.2	B7.8				
Frage 8		B8.4					
Frage 9		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	
Frage 10							
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 12		B12.1					
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.						
Frage 14	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21		

Code I 53		58					
Frage 1	Ja unbedingt	B1.1					
Frage 2	Ja	B2.1					
Frage 3	Ja	B3					
Frage 4	Ja	B4.1					
Frage 5	Ja	B5.1					
Frage 6	Ja	B6.1					
Frage 7	Ja	B7.1					
Frage 8	Ja	B8.1					
Frage 9	Unbedingt eine Urnenabstimmung anstreben	B9.15					
Frage 10	Ja	B10.1					
Frage 11	Auch in allen Quartierstrassen, wie Haubengebiet dringend Tempo 30 nötig	B11.4					
Frage 12	Ja	B12.1					
Frage 13	Ja	B13.1					
Frage 14							
Code I 54		59					
Frage 1	Ja Strassenraum muss überdenkt werden	B1.1					
Frage 2	Die Umgestaltung gewährt den Fussgängern zu viel Vortritt.	B2.12					
Frage 3	Durch die Massnahmen wird den Sattelschlepper und Anhängerzügen trotzdem nicht der notwendige Raum geboten den Kreisel ohne auf die Gegenfahrban auszuholen zu verlassen. aus meiner Sicht sollte die Mittelinsel nicht vergrössert sondern gegen die Wässeratte verschoben werden. Zudem müsste die Ausfahrt zur Wässeratte mit flächeren Randsteinen ausgeglt werden, da diese wie ein hoher Absatz sind und deshalb nur langsam überfahren werden.	B3.3	B3.16	B3.6			
Frage 4	Die Strassenverbreiterung mittels breiten flach geknickten Randsteinen ist die beste Lösung für diese Strasse. Es dient somit allen Verkehrsteilnehmenden.	B4.1	B4.6				
Frage 5	Trotz Temporeduktion ist die Thunstrasse immer noch eine stark befahrene Ortsdurchfahrt und keine Flanierzone! Die Verkehrsteilnehmer sollen sich auf den Verkehr konzentrieren und nicht die schönen Häuser, Bäche, Bäume und Sitzgelegenheiten anschauen. Das Verzichten einer Mittelmarkierung ist aus meiner Sicht falsch, da so keine visuelle Fahrbahntrennung mehr ist und der Verkehr keine Orientierung mehr hat und aus Erfahrung mehr in der Mitte fährt.	B5.2	B5.8				
Frage 6	Nein	B6.2					
Frage 7	Temporeduktion macht Sinn aber muss es Tempo 30 sein und wieso kein Kompromiss Tempo 40?	B7.6					
Frage 8	Positiv ist das der Verkehrsfluss nicht eingeschränkt und schikaniert wird	B8.1					
Frage 9	Positiv: -Die Strassenverbreiterung mittels breiten flach geknickten Randsteinen ist die beste Lösung für diese Strasse -Fussgängerstreifen auf Höhe Thunstrasse 13 wird ca. 3 m nach Norden verschoben -Die Erhaltung der Fussgängerstreifen -Einsicht das der Kreisel Ortseinfahrt überdenkt werden muss -keine Schikanen Negativ: -Lösungsansatz Kreisel -zu viele Bäume	B2.13	B2.14	B5.12	B3.2		
Frage 10	Ja	B10.1					
Frage 11	Ja	B11.1					
Frage 12	Ja	B12.1					
Frage 13	Ja	B13.1					
Frage 14	Feuerwehr Parkierung an Schloss-Strasse muss unbedingt gewährleistet werden können. Aus meiner Sicht am besten mit einer Lichtsignalanlage. Die untere Ampel müsste beim alten Spritzenmagazin 34 sein, damit es genügend Aufstellbereich gibt. Beim Fussballplatz werden die geforderten 3,5m Durchfahrtsbreite mit parkierten Personenwagen auch nicht erreicht.	B14.20					
Code F 2		60					
Frage 1	Ja	B1.1					
Frage 2	Nein	B2.2					
Frage 3	Ja	B3.1					
Frage 4	Ja	B4.1					
Frage 5	Nein	B5.2					
Frage 6	Nein	B6.2					
Frage 7	nein	B7.2					
Frage 8	Nein	B8.2					
Frage 9							
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Ja	B12.1					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14							
Code I 55		61					
Frage 1	ja	B1.1					
Frage 2	ja	B2.1					
Frage 3	Ja, der Kreisel ist sehr unübersichtlich.	B3.1					
Frage 4	ja	B4.1					
Frage 5	Unbedingt! Eine tolle Idee.	B5.1					
Frage 6	ja	B6.1					
Frage 7	ja	B7.1					
Frage 8	ja	B8.1					
Frage 9							
Frage 10	Ja, diese Ziele sollten dringend umgesetzt werden, damit Oberdiessbach ein attraktives Dorf für jung und alt bleibt.	B10.1					
Frage 11	ja	B11.1					
Frage 12	ja	B12.1					
Frage 13	Ja.	B13.1					
Frage 14	Als Bewohner der Schloss-Strasse 16 erleben wir immer wieder heikle Situationen. Tempo 50 ist auf dieser Strasse zu schnell. Es gibt gefährliche Kreuzungsmanöver und der Fussgängerstreifen, welchen unzählige Kinder überqueren ist unübersichtlich und nicht ungefährlich.	B14.22					
Code I 56		62					
Frage 1	Ja.	B1.1					
Frage 2	So, wie das beschrieben wird: Nein. Begründung: (1) Mit keinem Wort werden Velofahrer*innen erwähnt. (2) Die oben genannten Ziele (Sanierung, Reduktion der Lärmemission), die ich für vernünftig und also richtig halte, stehen nicht in ursächlicher Verbindung zu Tempo 30. Ein Fahrradfahrer macht mit Tempo 45 nicht mehr Lärm als einer mit Tempo 30. Und Automobilist*innen können auch mit Tempo 30 inakzeptable Lärmemissionen generieren (sei es mit dem Verbrennungsmotor oder mit der Stereoanlage). Bezüglich Lärm bringt Tempo 30 den gewünschten Effekt nicht. (3) Bezüglich Sicherheit ist der erwünschte Effekt auch nicht garantiert, denn immer sind es die Menschen, welche am Verkehr teilnehmen. Sind diese unaufmerksam, dann wirds risikoreich. Zwischen Aufmerksamkeit und Höchstgeschwindigkeit gibt es aber keinen Zusammenhang. FAZIT: Ein Fahrrad mit Tempo 45 um 23 Uhr, das auf Sichtweite anhalten kann, erfüllt die Zielsetzung, Tempo 30 braucht es dazu nicht.	B2.2	B2.9				
Frage 3	Das kann ich nicht beurteilen, auf der WEbseite der Gemeinde finde ich keine Dokumente, welche auf diesen Kreisel hindeuten.	B3.4					
Frage 4	Das kann ich nicht beurteilen. Vermutlich hat es zuwenig Platz/Breite für den rollenden Verkehr und zuviel für Fussgänger*innen.	B4.5					
Frage 5	Je mehr Bäume, desto besser.	B5.14					
Frage 6	Die Temporeduktion nicht, der Rest schon.	B6.4					
Frage 7	Nein, das ist nicht nachvollziehbar und nicht plausibel. Ein Fahrradfahrer macht mit Tempo 45 nicht mehr Lärm als einer mit Tempo 30. Und Automobilist*innen können auch mit Tempo 30 inakzeptable Lärmemissionen generieren (sei es mit dem Verbrennungsmotor oder mit der Stereoanlage). Bezüglich Lärm bringt Tempo 30 den gewünschten Effekt nicht. (3) Bezüglich Sicherheit ist der erwünschte Effekt auch nicht garantiert, denn immer sind es die Menschen, welche am Verkehr teilnehmen. Sind diese unaufmerksam, dann wirds risikoreich. Zwischen Aufmerksamkeit und Höchstgeschwindigkeit gibt es aber keinen Zusammenhang. FAZIT: Ein Fahrrad mit Tempo 45 um 23 Uhr, das auf Sichtweite anhalten kann, erfüllt die Zielsetzung, Tempo 30 braucht es dazu nicht.	B7.2					
Frage 8	Für stimmig halte ich es aus den genannten Gründen nicht und Emotionan sind bei der ganzen Sache bei mir nicht im Spiel - weder Freude noch Ärger.	B8.2					
Frage 9	Ich wünsche mir, dass alle Beteiligten mit den wahren Gründen und Interessen diskutieren und verhandeln können. Die aktuelle Diskussion wird, so scheint mir, mit politisch motivierten "guten" Gründen, aber eber nicht den wahren Gründen geführt.						
Frage 10	Nicht alle. Verkehrssicherheit schon, aber eine reduzierte Geschwindigkeit ist ein politisches Ziel, das mit der eigentlichen Zielsetzung (s.o.) nichts zu tun hat. Ein Kind kann auch mit Tempo 30 übersehen und überfahren werden.	B10.10	B10.5	B10.8			
Frage 11	Zuviele Fragen auf einmal, die letzte verstehe ich nicht. Also k. A.						
Frage 12	k. A.						
Frage 13	Nein.	B13.2					
Frage 14	Nein.						

Code I 57		63	
Frage 1	Ja	B1.1	
Frage 2	Ja	B2.1	
Frage 3	Ja	B3.1	
Frage 4			
Frage 5	Ja	B5.1	
Frage 6	Ja	B6.1	
Frage 7	Ja	B7.1	
Frage 8	Ja	B8.1	
Frage 9	Nein		
Frage 10	ja	B10.1	
Frage 11	ja	B11.1	
Frage 12	ja	B12.1	
Frage 13	ja	B13.1	
Frage 14	nein		
Code I 58		64	
Frage 1	Ja	B1.1	
Frage 2		B2.1	
Frage 3	Ja	B3.1	
Frage 4	Ja	B4.1	
Frage 5	Ja	B5.1	
Frage 6	Ja	B6.1	
Frage 7	Ja	B7.1	
Frage 8	Ja	B8.1	
Frage 9	nein		
Frage 10	Ja	B10.1	
Frage 11	Ja	B11.1	
Frage 12	Ja	B12.1	
Frage 13	Ja	B13.1	
Frage 14	Nein		
Code I 59		65	
Frage 1	Ja, das finde ich auch sinnvoll.	B1.1	
Frage 2	Ja	B2.1	
Frage 3	Ja	B3.1	
Frage 4	Ja	B4.1	
Frage 5	Ja	B5.1	
Frage 6	Ja	B6.1	
Frage 7	Ja	B7.1	
Frage 8	Ja	B8.1	
Frage 9			
Frage 10	Ja	B10.1	
Frage 11	Ja	B11.1	
Frage 12	Ja	B12.1	
Frage 13	Ja	B13.1	
Frage 14			
Code I 60		66	
Frage 1	ja, absolut.	B1.1	
Frage 2	Ja, das ist gut umgesetzt.	B2.1	
Frage 3	Ja, das macht Sinn.	B3.1	
Frage 4	Ja, die Massnahmen machen Sinn.	B4.1	
Frage 5	Ja, diese Aufwertung finde ich toll.	B5.1	
Frage 6	Ja, ein Flüsterbelag ist eine sinnvolle Massnahme, natürlich nur, wenn er auch regelmässig gereinigt und instandgehalten wird.	B6.1	
Frage 7	Ich finde eine Anpassung betreffend Verkehrsfluss gut, insbesondere eine Reduktion von Tempo 50. Ich frage mich aber, ob eine Reduktion auf Tempo 30 nötig ist oder ob auch eine Reduktion auf Tempo 40 möglich wäre. Ich finde Tempo 50 innerorts meist zu schnell, Tempo 30 meist zu langsam. Auch wegen der massiven Opposition gegen Tempo 30 könnte man die Realisierbarkeit möglicherweise verbessern, wenn man die Reduktion auf Tempo 40 prüft.	B7.6	
Frage 8	Ich freue mich auf die Umgestaltung und denke, dass der Dorfkern von Oberdiessbach an Attraktivität gewinnen wird.	B8.1	
Frage 9			
Frage 10	Ja.	B10.1	
Frage 11	Die Einschliessung dem Gumiweg macht, zumindest ab Höhe Sekundarschulhaus, keinen Sinn, da sich dort kaum Häuserausfahrten befinden, auf denen zum Beispiel Kinder spielen. Das hat während der Bauphase am Lärchenweg zur paradoxen Situation geführt, dass eben auf dem Gumiweg nur 30 gefahren werden durfte, während dann z.B. die Einfahrten in den Kächbrunnenweg, Höhweg, Kirchbühlstrasse mit vielen Häuservorplätzen direkt an der Strasse wieder 50 km/h gefahren werden durfte.	B11.13	
Frage 12	Ja, das macht Sinn.	B12.1	
Frage 13	Ja, davon ist auszugehen. Zu prüfen ist sicher, ob das Trottoir unmittelbar bei der Lichtenanlage erhalten werden kann.	B13.1	
Frage 14			
Code I 61		67	
Frage 1	ja	B1.1	
Frage 2	ja	B2.1	
Frage 3	ja, ich hoffe es! Die Fahrt in den Kreisel ist jetzt für mich immer ein wenig beunruhigend	B3.1	
Frage 4	Ja, die abgeflachten Randsteine am Trottoir der sanierten Haubenstrasse sind hilfreich. Da ist bereits ein Vorreiterprojekt realisiert.	B4.1	B4.6
Frage 5	ja, macht lebendig, lädt zum Verweilen ein.	B5.1	
Frage 6	Ich vertraue darauf, bin nicht vom Fach	B6.1	
Frage 7	Ja, viel Zeit verliert man dadurch tatsächlich nicht, dafür ist die Sicherheit erhöht.	B7.1	
Frage 8	Ja	B8.1	
Frage 9	Ich habe die Dokumentation gelesen und finde, dass die Projekt-Vordenker viele Überlegungen einbezogen haben, die zum Nutzen des Dorfes dienen, immer mit der Sicht auf das Dorfbild und die Verbesserung der Sicherheit. Diese Sicht soll allen dienen, der Dorfgemeinschaft, nicht Einzelpersonen, die nur an sich denken und andere dabei an sich binden! Ich bin in der Dorfplanung keine Fachperson und vertraue den Vordenkern.	B9.1	
Frage 10	Ja	B10.1	
Frage 11	Ja	B11.1	
Frage 12	Ja	B12.1	
Frage 13	Ja	B13.1	
Frage 14	Siehe Bemerkungen oben	B14.1	
Code I 62		68	
Frage 1	Nein die resultierenden Mehrpreise werden den BewohnerInnen von Oberdiessbach zusätzlich auferlegt	B1.2	
Frage 2	Es kann nicht sein, dass der Individualverkehr in Oberdiessbach noch stärker eingeschränkt und behindert wird	B2.2	
Frage 3	Dass für diese Erkenntnis eine Studie erfasst werden muss ist grundsätzlich fragwürdig. Wer auch nur einen Funken an Menschenverstand besetzt hat von jeher begriffen dass dieser Kreisel so schlecht geplant wurde, dass dieser schon seit dem ersten Tag gefährlich war. Es ist fragwürdig, dass die BewohnerInnen von Oberdiessbach nun noch ein zweites Mal zur Kasse gebeten werden sollen für eine Versagen der ursprünglichen Planung	B3.2	
Frage 4	Die Verkehrssituation in Oberdiessbach ist bereits heute eine Katastrophe es ist komplett unsinnig, für die Velofahrer noch weitere Vergünstigungen einzurichten	B4.2	
Frage 5	Dies macht nun definitiv keinen Sinn. Ein Baum in den Verkehrsraum zu setzen provoziert zusätzliche Gefahren	B5.2	B5.12
Frage 6	Die Strassen war seit eh und je da, sie war die Basis für eine Ansiedelung und die Entwicklung von Oberdiessbach. Wenn eine Lärmemission mit einem speziellen Belag reduziert werden kann, dann ist dies sicherlich zu begrüssen, jedoch muss man doch bitte vor Augen haben, dass die Entwicklung von Oberdiessbach gewollt war und es nun nicht angeht, den Verkehr nur noch zu erschweren und zu behindern.	B6.2	B6.4
Frage 7	Der Zeitverlust ist mit Sicherheit kein Argument. Jedoch ist zu beachten, dass eine Lärmemission durch die angepasste Gangwahl eher verstärkt wird.	B7.3	
Frage 8	Nein die dadurch entstehenden Mehrkosten sind nicht im Verhältnis der dadurch resultierend fehlenden Vorteile	B9.17	
Frage 9	Diese Formular ist eine Katastrophe, da es die Einträge zwischendurch einfach zurücksetzt		
Frage 10	Oberdiessbach hat keinen wirklichen Dorfkern. Wenn die Dorfplanung nur so kurzsichtig erstellt wurde, soll diese nicht nun auch noch auf Kosten der Bevölkerung bereinigt werden	B10.2	
Frage 11	Nein, denn das Tempo 30 ist eine unnötige Massnahme	B11.2	
Frage 12	Eine solche Massnahme behindert den Verkehr nur noch zusätzlich und eine Einbahnstrasse macht keinen Sinn, da dies den Verkehrsfluss aus der Gegenrichtung nur unnötig erschwert und der Verkehrsfluss nur verlagert wird	B12.2	B12.5
Frage 13	Ich kann auch diese Massnahme nicht nachvollziehen da Oberdiessbach auch diesbezüglich keinen Ortskern hat.	B13.2	
Frage 14			

Code I 63		69			
Frage 1	Die Gesamtsanierung ist notwendig. Wir sind jedoch gegen eine Veränderung des Strassenraums. Wir anerkennen, dass die Stossverkehrszeiten manchmal mühsam sind. Es scheint uns jedoch nicht gerechtfertigt, wegen rund 3 problematischen Tagesstunden den gesamten Strassenraum sowie das Temporegime anzupassen. Während den Stossverkehrszeiten verringert sich das Tempo automatisch. In den übrigen Tages- bzw. Nachtstunden kann problemlos mit Tempo 50 gefahren werden.	B1.2			
Frage 2	Wir sind gegen eine Umgestaltung, was durch die Unfallanalyse bestätigt wird. Vielmehr sollten säumige Liegenschaftsbesitzer dazu gezwungen werden, ihre Unterhaltspflicht zu erfüllen (z.B. defekte Dachrinnen Burgdorfstrasse 11, heraushängende Birke Thunstrasse 19). Dies würde insbesondere die Sicherheit der Fussgänger bereits deutlich verbessern.	B2.15			
Frage 3	Die Massnahmen am Kreisel Linden finden wir nachvollziehbar und sinnvoll.	B3.1			
Frage 4	vgl. Antworten zu Frage 1 + 2	B4.2			
Frage 5	Unserer Ansicht nach muss der Strassenraum nicht aufgewertet werden. Die schönen Häuser wie der Bären, das Baumann-Haus oder die Kirche können zu Fuss besichtigt werden. Eine Aufwertung könnte im Bereich Brockenstube ganz einfach erfolgen, indem die verschiedenen Waren rund um das Gebäude verschwinden würden. Ist diese "Ausstellung" ausserhalb des Gebäudes überhaupt erlaubt?	B5.2			
Frage 6	Nein. Mit zunehmender eMobilität verringert sich die Lärmbelastung. Zudem wurden unseres Wissens die betroffenen Liegenschaften vor Jahren mit Lärmschutzfenstern ausgestattet. Allenfalls müssten diese halt mal ersetzt werden.	B6.2			
Frage 7	Nein (vgl. Antworten zu Frage 1+2). Dass der Verkehr nicht immer flüssig rollt, ist teilweise auch auf den Bahnübergang und die Ampel zurückzuführen. Dies ist aber nicht nur in Oberdiessbach so und das würde sich auch mit Tempo 30 nicht ändern.	B7.2			
Frage 8	Nein (vgl. vorangehende Antworten)	B8.2			
Frage 9	--				
Frage 10	Teilweise	B10.10			
Frage 11	Der Perimeter ist unseres Erachtens zu gross. Ab Abzweigung FW-Magazin sowie ab oberhalb der Sek. könnte Zone 30 aufgehoben werden. Den Einbezug der Kantonsstrasse lehnen wir ab. Die geplanten Massnahmen innerhalb der geänderten Dorfkernzone können wir nachvollziehen. Hingegen scheint uns die neu erstellte behindertengerechte Bushaltestelle eher gefährlich, da die Höhen der Ein-/Aussteigeflächen sehr schlecht erkennbar sind für die Verkehrsteilnehmer.	B11.13			
Frage 12	Ja, dies erachten wir als sinnvolle Massnahmen.	B12.1			
Frage 13	eher ja	B13.1			
Frage 14	Danke für die Mitwirkungsmöglichkeit.				
Code I 64		70			
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern. Oder kurz: Nein. Schluss mit der «Päckli-Politik» zwischen Gemeinden/Kanton!	B1.2			
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt. Also Schluss mit der willkürlichen Argumentation von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten. Die Unfallstatistik beweist das Gegenteil.	B2.2			
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremst werden!	B3.2			
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Unverständlich, mit solchen Behauptungen allfälliges Fehlverhalten geradezu zu provozieren!	B4.2			
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen "Spielereien" (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11		
Frage 6	Nein. Fall Lärmbelastung tatsächlich ein Problem ist kann mit lärminderndem Belag schon viel erreicht werden. Zudem sind Elektrofahrzeuge im Aufwind. Diese produzieren per se viel weniger Lärm. Lärm ist somit kein Argument zur Einführung von Tempo 30. Auf verkehrsorientierten Strassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eine Reduktion kann nicht ohne Not eingeführt werden, muss verhältnismässig sein, also nur wenn andere Massnahmen, wie z.B. lärmindernder Belag nicht zum Ziel führen.	B6.2	B6.4		
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann man mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3		
Frage 8	Nein, alles andere als stimmig, einzig eine politisch motivierte Zwängerei unter Missachtung des Willens der "schweigenden Mehrheit" und der vom Gesetzgeber für verkehrsorientierte Strassen geltenden Regelungen, welche eine Reduktion der Geschwindigkeit auf solchen Strassen nur in Ausnahmefällen zulässt, sozusagen als letzte Massnahme. Der Bevölkerung überall Tempo 30 während 24 Stunden aufzuoktroieren hat sich leider eingeschlichen, weil sich meist niemand öffentlich dagegen und damit für die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben auf verkehrsorientierten Strassen einsetzt.	B8.2			
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2			
Frage 10					
Frage 11					
Frage 12					
Frage 13					
Frage 14					
Code I 65		71			
Frage 1	Ja	B1.1			
Frage 2	Ja	B2.1			
Frage 3	Ja	B3.1			
Frage 4	Ja	B4.1			
Frage 5	Ja, hat aber für mich nicht 1. Priorität	B5.1			
Frage 6	Ja	B6.1			
Frage 7	Ja	B7.1			
Frage 8	Ja, sehr	B8.1			
Frage 9	Danke für die Arbeit der Expert*innen und von allen, an zukunftsgerichteter Arbeit interessierten, Menschen!	B9.1			
Frage 10	Ja	B10.1			
Frage 11	Ja/Ja/Ja	B11.1			
Frage 12	Ja	B12.1			
Frage 13	Ja	B13.1			
Frage 14	Auch hier: Danke für die Arbeit der Expert*innen und von allen, an zukunftsgerichteter Arbeit interessierten, Menschen!	B14.1			
Code I 66		72			
Frage 1	Ja	B1.1			
Frage 2	Ja	B2.1			
Frage 3	Js	B3.1			
Frage 4	Ja	B4.1			
Frage 5	Ja	B5.1			
Frage 6	Ja	B6.1			
Frage 7	Ja	B7.1			
Frage 8	Ja	B8.1			
Frage 9					
Frage 10	Ja	B10.1			
Frage 11	Ja	B11.1			
Frage 12	Ja	B12.1			
Frage 13	Ja	B13.1			
Frage 14					

Code I 67		73			
Frage 1	Ja, dies ist eine einmalige Chance.	B1.1			
Frage 2	Ja, gegenseitiges sehen und gesehen werden wird wesentlich verbessert.	B2.1			
Frage 3	Ja, Tempo 30 möglichst weit vor Kreiseinfahrt setzen.	B3.1	B3.17		
Frage 4	Ja, sehr gute Lösung	B4.1			
Frage 5	Ja absolut ! Nach erfolgter Sanierung wollen auch wir unseren Hausvorplatz gerne aufwertend gestalten und die Fassade neu streichen. Bestimmt werden auch andere Liegenschaftsbesitzer (Anstösser) ihren Anteil zur Aufwertung beitragen.	B5.1			
Frage 6	Ja, wir haben bereits Schallschutzfenster, was bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Motorrädern leider nicht genügt, besonders nach dem völlig unnötigen Beschleunigen aus dem Lindenkreisel Richtung Dorfmitte.	B6.1			
Frage 7	Ja, dies ist eine zeitgemässe und sinnvolle Massnahme. Viele umliegende Gemeinde haben Tempo 30 bereits eingeführt. Der unwesentliche Zeitverlust kann ein intelligentes Hirn problemlos kompensieren.	B7.1			
Frage 8	Ja, wir freuen uns und sind froh, dass für unser lebenswertes Dorf diese zeitgemässe Umgestaltung kommt.	B8.1			
Frage 9	In den nächsten Jahren entstehen unmittelbar im Dorf über 60 neue Wohnungen. Die erweiterten Schulanlagen und ein öffentlicher Saal werden zusätzlich das Dorf aufwerten und auch beleben. Da sind verkehrsberuhigte Strassen nur die logische Folge. Oberdiessbach kann mit den geplanten Verkehrsberuhigungen nur gewinnen.	B9.1			
Frage 10	Grundsätzlich ja. An der Krankenhausstrasse ist bekanntlich kein Spital mehr. Daher könnte ich mir vorstellen, dass dort der Durchgangsverkehr nicht reduziert werden kann und dies von Seiten der Altersheimbewohnenden kaum wahrgenommen würde. Ich denke sogar, dass die betagten Menschen sogar positiv reagieren würden, wenn "öppis louft".	B10.1	B10.7		
Frage 11	Ja, Perimeter ist gut. Zum Bahnhofplatz und dessen künftige Gestaltung würde ich mich (als Anstösser zum Bahnhofplatz) gerne einbringen.	B11.1			
Frage 12	Ja, im Hinblick auf die Überbauung Vogt-Areal braucht es diese Massnahmen.	B12.1			
Frage 13	Absolut !	B13.1			
Frage 14	In den nächsten Jahren entstehen unmittelbar im Dorf über 60 neue Wohnungen. Die erweiterten Schulanlagen und ein öffentlicher Saal werden zusätzlich das Dorf aufwerten und auch beleben. Da sind verkehrsberuhigte Strassen nur die logische Folge. Oberdiessbach kann mit den geplanten Verkehrsberuhigungen nur gewinnen.	B14.1			
Code I 68		74			
Frage 1	Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.	B1.2	B8.4	B9.12	
Frage 2	Eine Verengung der Fahrbahn mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert.  Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen für Trottoir-Überfahrten ist sinnvoll.  Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.	B2.6	B4.4	B4.7	B4.8
Frage 3	Aus meiner Sicht, muss der Kreisel nicht im grossen Still umgestaltet werden. An der Ein-, Ausfahrt Wässerematte müssten eine kleine Anpassung vorgenommen werden.	B3.6			
Frage 4	Aus meiner Sicht, wird dem Verkehrsfluss schon heute Rechnung getragen.	B4.5			
Frage 5	Ich kann die Aufwertung der Kantonsstrasse mit Bäumen und Ruhebänken nicht nachvollziehen. Es ist eine stark befahrene Durchgangsstrasse, wer sieht sich schon Bäume an und wer sitzt auf den Bänken und will dem Verkehr zusehen. Ausserdem, wollen die Privateigentümer eine solche Bepflanzung vor ihrem Grundstück. Wer übernimmt später die Unterhaltskosten. Verbirgt für mich versteckte Gefahren und Kosten! Wer übernimmt die zusätzlichen Energiekosten der erkennbar gemachten Bäche. Widerspruch zum Energiesparen.	B5.13	B5.9	B5.12	B5.2
Frage 6	Nein, es sind errechnete Messwerte vorhanden. Ich verlange, dass vor Ort Lärmmessungen gemacht werden und diese transparent aufliegen. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar.	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	Nein, ich kann eine Temporeduktion auf der Kantonsstrasse nicht nachvollziehen!	B7.2			
Frage 8	Nein, für mich sind zuwenig transparente Fakten vorhanden.	B8.2			
Frage 9	Ich verlange eine genauere Kosten- und planungstransparenz!	B9.17			
Frage 10	Ja, ich stimme diesem zu.	B10.1			
Frage 11	Ich lehne klar eine ganzheitliche "Zone 30" ab. Punktuell kann eine "Zone 30" eingeführt werden. Aber ich ziehe die Eigenverantwortung dem einzelnen Verkehrsteilnehmer vor. Ausserdem verbergen sich noch viele versteckte Gefahren wie z.B. Ein-/Ausfahrtsradien Schloss-Strasse, Kirchstrasse, das aufheben des Fahrradstreifens an der Schloss-Strasse, allgemeine seitliche Einengungen, seitliche Einengung an der Bahnhofstrasse Höhe Coop, ist so die gewerbliche Zulieferung gewährleistet.	B11.13	B11.5	B11.7	
Frage 12	Ja, ich kann diese Massnahme nachvollziehen und stimme diesem zu.	B12.1			
Frage 13	Ja ich teile diese Ansicht, aber eine ganzheitliche Tempo Zone 30 lehne ich ab. Im Bereich Schulhausstrasse/Krankenhausstrasse/Industriestrasse/Freimettigenstrasse (Industriegebiet)/Schloss-Strasse ab Einmündung Krankenhausstrasse bis Gumiweg könnte ich einer "Zone 30" zustimmen.				
Frage 14	Ich verlange, dass das Verkehrsprojekt noch überarbeitet wird und den Bürgern von Oberdiessbach zur Abstimmung vorgelegt wird.	B14.7			
Code I 69		75			
Frage 1	Ja	B1.1			
Frage 2	Ja	B2.1			
Frage 3	Nein	B3.2			
Frage 4	Ja	B4.1			
Frage 5	Weiss nicht	B5.6			
Frage 6	Ja, eine Überprüfung der frisierten Töffli der Dorfjugend würde zusätzlich helfen...	B6.1			
Frage 7	Auf den Nebenstrassen ja, Hauptstrasse??				
Frage 8	Jein	B8.4			
Frage 9					
Frage 10	Ja	B10.1			
Frage 11	Ja	B11.1			
Frage 12	Nein	B12.2			
Frage 13	Vermutlich	B13.3			
Frage 14	Stimmt der Zeitpunkt für das Projekt von den Kosten her? Scheint ein zusätzliches sehr teures Projekt zu sein neben Neubau Schulhaus...	B14.19			

Code O 3		76			
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern. Trotzdem wird seit Jahrzehnten jede Tempo-Zonen-Massnahme mit dem bekannten Slogan «Verbesserung/Erhöhung der Verkehrssicherheit» angekündigt. Am Info-Abend in Lützelflüh vom 28.2.2022 wusste aber auf die konkrete Rückfrage «Wie viele Unfälle denn in den letzten Jahren auf der Dorfstrasse registriert wurden?» NIEMAND (weder der Gemeindepräsident noch der -verwalter, noch die 3 Vertreter der anwesenden Planungsbüros, noch der ebenfalls anwesende Vertreter des Oberingenieurkreises IV) etwas über das Unfallgeschehen auszusagen. Das heisst, die Planung wurde in Gang gesetzt, ohne überhaupt zu wissen, ob es tatsächlich etwas zu verbessern gibt.	B1.2			
Frage 2	Nein, denn wie ja die Planer selber ausführen, wurden keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte erkannt. Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trottinets, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c). Am Info-Abend vom 1.11.2023 wurde eine Folie über die Unfälle der letzten Jahre gezeigt, aber über die Unfallursachen wurde leider nichts ausgeführt. Die dann durch einen Mann vorgenommene Aussage, dass es sich mehrheitlich um Auffahrunfälle handeln würde, war richtig (total 18 Unfälle, davon 11 Auffahrunfälle). Dass weitere Voten zudem auf die grosse Gefahr aufmerksam machten, dass mit den Änderungen (optische Fahrbahnverschmälerung, kein eigentliches Trottoir etc) für die Fussgängerinnen eine neue erhöhte Gefahr bestehen würden, ist vielsagend. Umso mehr, weil solche Befürchtungen offenbar von Befürwortern der geplanten Zone 30 geäussert wurden. Somit trägt die geplante «Zone 30» vielmehr zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit bei!	B2.2			
Frage 3	Nein (gestützt auf die diversen Äusserungen an Info-Abend, insbesondere von Lenkern von schweren Motorfahrzeugen)! Die soeben abgeschlossene Sanierung des Kreises in Ramsei zeigt auf, wie die Verkehrsplaner ohne Not (sprich Unfallgeschehen) die Kreisel so abändern, dass der Schwerverkehr (LW, Cars etc.) stark behindert wird!	B3.2			
Frage 4	Nein! Die Fragestellung ist Verkehrsfluss. Um dies gewährleisten zu können, werden in Klammern zwei Begegnungsfälle erwähnt (LW / LW und ein Autofahrer, der Velo überholt bei gleichzeitig entgegenkommenden PW). Das zweitgenannte Beispiel zeigt auf, dass die Planer tatsächlich in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte. In der Fahrschule wird den Fahrern klargemacht, dass solche Manöver (sog. doppelte Partnermanöver) NICHT erlaubt sind. Jede/r verantwortungsbewusste Lenkerin unterlässt ein solches gefährliches Manöver, denn erstens kann der notwendige Sicherheitsabstand beim Überholen zum Radfahrer gar nicht eingehalten werden und zweitens kann bei einem allenfalls notwendigen nach links ausweichen (überholter Radfahrer macht plötzlich einen Schwenker nach links) eben wegen des entgegenkommenden PW gar nicht ausgewichen werden! Unverständlich, dass mit solchen verkehrplanerischen Behauptungen geradezu mögliches Fehlverhalten propagiert wird! Dass zudem wegen des flachgeknickten Randsteins die Fussgängerinnen vor dem rollenden Verkehr geschützt sein sollen, ist auch eine Falschbeurteilung von zonen-affinen Verkehrsplanern (das war schon am Info-Abend anhand diverser Voten zu hören).	B4.2	B2.6		
Frage 5	Absolut Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist wahrhaftig mehr als unverständlich. Es ist eine verkehrplanerische Utopie, zu glauben, dass mit dem Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten, die Bürger*innen daran Freude bekommen sollen, sich den Abgasen und Lärm etc. auszusetzen, d.h. dort «Verweilen» zu wollen! Es ist hanebüchen, dass die Verkehrsplaner offenbar glauben, mit solchen absurden Ideen eine völlig unnötige Zone 30 besser «verkaufen zu können»! In Lützelflüh wurde uns als «IG» vom Verkehrsplaner erklärt, dass hinter jeder Hausecke, Gartenzaun etc., welche wegen eines allfälligen etwas schmälere Trottoirs zu nahe an die Dorfstrasse angrenze, eine latente Unfallgefahr nach Art. 108, Abs. 2, Buchst. a) SSV ausgehe und deshalb «Tempo 30» eingeführt werden müsse! Hier aber sollen nun Bäume gepflanzt und Sitzbänke aufgestellt werden mit dem Ziel, «Verweilorte» zu schaffen. Nein, sie schaffen vielmehr neue Unfallgefahren, weil damit nämlich (Schul)Kinder auf die Idee kommen könnten, hinter den Bäumen «Versteckerlis» zu spielen und dann im Spieleifer sogar auf die Hauptstrasse hinausrennen könnten (solche Gefahren können auch von erwachsenem Fussgänger/innen ausgehen)! Weil: Ergänzung nachstehend der Wortlaut von Art. 108, Abs. 1 und 2 SSV.	B5.2	B5.9	B5.12	
Frage 6	Art. 108 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten 1 Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV309) anordnen. 2 Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn: a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist; b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann; d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.  In Absatz 1 ist aber ersichtlich, dass es sich bei all den erwähnten Massnahmen in allen Fällen um «Kann-Formulierungen» handelt und zudem am Schluss noch explizit erwähnt wird, dass dabei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren sei! Im Gegensatz zur erwähnten Kann-Formulierung und zur expliziten Aufforderung, dass der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist, wird aber in Frage 6 zur «Lärmsanierung» ausgeführt, dass diese Immissionen ausgeführt werden müssten! Dem ist aber gemäss den obigen Ausführungen nicht so! Zur weiteren Begründung noch auf ein Bundesgerichtsurteil hinzuweisen, ist im Hinblick darauf, dass schon viele Urteile des Bundesgerichts revidiert wurden, geradezu hilflos und belegt vielmehr, dass die Zonen-Euphorie eine reine Zwängerei ist! Ergänzung: Unbedingt muss hier aber noch die Aussage von BR Albert Rösti, Vorsteher UVEK, erwähnt werden, den wir im Zusammenhang mit der «Zone 30 Dorfstrasse Lützelflüh» schriftlich kontaktiert haben. In seiner Antwort vom 2.2.2023 führt er unmissverständlich aus, dass auf verkehrsorientierten Strassen in Ortschaften grundsätzlich «Tempo 50» gelte und das auch künftig so bleiben soll!	B6.2			
Frage 7	Nein. Die zu dieser Frage gemachten Erläuterungen sind hypothetisch und suggerieren etwas, was insbesondere bezüglich «Lärm» und «Verkehrssicherheit», aber auch zum «Verkehrsfluss» nicht erwiesen ist. Bezüglich «Lärm» kann man mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist. Aber im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich! Dass wieder behauptet wird, die Aufenthaltsqualität werde erhöht, wird nicht wahrer, sondern nur noch absurder!	B7.2	B7.3		
Frage 8	NEIN (vgl. dazu alle unseren vorherigen Antworten).	B8.2			
Frage 9	Unter Bezugnahme auf den Ausgang der klar verworfenen «Zone 30» vor 10 Jahren, führte Frau Gerber als Gemeindepräsidentin aus, dass sich die Zeiten gegenüber damals verändert hätten. Das Gleiche wurde uns in Lützelflüh bezüglich der Zonenplanung im Unterdorf gesagt. Dank unserer Petition konnten wir das Gegenteil beweisen. Die grossmehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben es endgültig satt, mit immer mehr neuen Tempo-Zonen nicht nur bevormundet, sondern letztendlich unter Umständen auch gebüsst (Ordnungsbussen) oder eben gar kriminalisiert (Strafanzeige) zu werden. Ergänzend die gesamtschweizerischen, jährlichen Unfallzahlen. Diese sind seit Jahren trotz der steigenden Verkehrsfrequenzen (mit Ausnahme der Zweiradfahrer) immer rückläufig gewesen (vor über 50 Jahren, d.h. 1971 wurden über 29'000 Unfälle mit Verletzten und 1'800 Toten registriert und 2022 waren es eindrücklich viel weniger, nämlich 18'400 mit 241 Toten)! Dass betreffend den wenigen Unfällen auf der Hauptstrasse in Bezug auf die Ursache «Geschwindigkeit» nichts erwähnt wird, ist vielsagend. Bei der Frage Nr 2 wird ja auch erläutert, dass keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte erkannt wurden. Trotzdem wird eine Zone 30 geplant. Wenn wir gegenüber dem Verkehrsplaner in Lützelflüh, diese Tatsache ebenfalls ansprachen, war stets die Antwort, dass die Zahl der Unfälle nicht allein massgebend sei. Aber im Gegensatz zum hypothetischen «Heraufbeschwören» von möglichen Unfällen sind die tatsächlichen Unfallzahlen eben handfeste Fakten! Abschliessend verweisen wir auf wichtige Tatsachen, die bisher nicht thematisiert wurden; Rubigen und Brunnadernstrasse in Bern; realisierte (oder geplante) Zonen 30 trotz sehr geringen Unfallzahlen: Rubigen Hauptstrasse (kein Altersheim, Schule weit und breit) und an Info-Abend mit Video vorgestellt als gutes Beispiel, aber in Tat und Wahrheit DER «Sündenfall» der verantwortlichen Planer! Unfälle in 10 Jahren: 11 (trotz täglich sehr grossen Frequenzen) Brunnadernstrasse Bern (ca. 1.5 km lange, verkehrsorientierter Strasse mit «GENERELL 50») Unfälle in 10 Jahren: 2 Gutachten (SSV 108, Abs. 4 und SVG 32 Abs. 3 sowie Arbeitshilfe TBA vom 1.8.2023) Gestützt auf die genannten Gesetzesbestimmungen sowie auf die Arbeitshilfe des Tiefbauamtes (TBA) muss vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dass die involvieren Verkehrsplaner nun das Gutachten, in Eigenregie prüfen, ist alles andere als unabhängig. Dass zudem allenfalls noch gröbere Verkehrsberuhigungsmassnahmen ergriffen werden müssen, wurde bisher nicht transparent gemacht (genau gleich die Frage von eventuellen Geschwindigkeitskontrollen durch die Kantonspolizei). Aus langjähriger Erfahrung wissen aber die verantwortlichen Verkehrsplaner längst, dass mit diesen minimalen, baulichen und markierungsspezifischen Massnahmen Tempo 30 nicht eingehalten wird! Das grösste Manko von «Tempo-30-Zonen» ist jedoch, dass diese Tempobegrenzung während 24 Std/Tag eingehalten werden muss, obwohl dies vom Verkehrsgeschehen her nur während den morgendlichen/abendlichen Verkehrsspitzen (also maximal ca. 2 Std) Sinn macht. Wie oben dargelegt, beweist das CH-Unfallgeschehen klar, dass unsere	B9.2			
Frage 10	Da es sich hier um das Gemeindeprojekt handelt, äussern wir uns dazu nicht (Fragen 9 -12). Trotzdem erlauben wir uns folgendes anzumerken: Fakt ist, dass gemäss dem GEO-Portal des Bundes bezüglich dem «Gemeinde-Zonenbereich» in den letzten 10 Jahren nur gerade 5 Unfälle mit Leichtverletzten und 1 Unfall mit einem Schwerverletzten registriert werden mussten.				
Frage 11					
Frage 12					
Frage 13					
Frage 14					



Code F 3		77					
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern. Oder kurz: Nein. Schluss mit der «Päckli-Politik» zwischen Gemeinden/Kanton!	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremsst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eventuell ergänzend darauf hinweisen, dass das kein Muss sei und utopisch sei. Das würde ja heissen, dass man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen müsste (weitere Hinweise machen, wie unverhältnismässig, realitätsfremd, Wirtschaft feindlich etc...?)	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2					
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12							
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14	Nein						
Code F 4		78					
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern. Oder kurz: Nein. Schluss mit der «Päckli-Politik» zwischen Gemeinden/Kanton!	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremsst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eventuell ergänzend darauf hinweisen, dass das kein Muss sei und utopisch sei. Das würde ja heissen, dass man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen müsste (weitere Hinweise machen, wie unverhältnismässig, realitätsfremd, Wirtschaft feindlich etc...?)	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2					
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14	Nein						
Code I 70		79					
Frage 1	Nein kann ich nicht nachvollziehen.	B1.2					
Frage 2	Nein finde ich nicht.	B2.2					
Frage 3	Nein finde ich nicht nützlich.	B3.2					
Frage 4	Ja.	B4.1					
Frage 5	Nein finde ich nicht.	B5.2					
Frage 6	Nein, sind sie nicht.	B6.2					
Frage 7	Nein, dass finde ich nicht nachvollziehbar.	B7.2					
Frage 8	Nein.	B8.2					
Frage 9	Nein.						
Frage 10	Nein, diese Ziele befürworte ich nicht.	B10.2					
Frage 11	Nein. Nein.	B11.2					
Frage 12	Nein.	B12.2					
Frage 13	Nein.	B13.2					
Frage 14	Nein.						
Code I 71		80					
Frage 1	nein	B1.2					
Frage 2	nein	B2.2					
Frage 3	nein	B3.2					
Frage 4	nein	B4.2					
Frage 5	nein	B5.2					
Frage 6	nein	B6.2					
Frage 7	nein	B7.2					
Frage 8	nein	B8.2					
Frage 9	nein						
Frage 10	nein	B10.2					
Frage 11	nein	B11.2					
Frage 12	nein	B12.2					
Frage 13	nein	B13.2					
Frage 14							

Code I 72		81					
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern.	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eventuell ergänzend darauf hinweisen, dass das kein Muss sei und utopisch sei. Das würde ja heissen, dass man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen müsste (weitere Hinweise machen, wie unverhältnismässig, realitätsfremd, Wirtschaft feindlich etc...?)	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2					
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14	Nein						
Code I 73		82					
Frage 1	ja, selbstverständlich.	B1.1					
Frage 2	Auf jeden Fall kann es nicht schaden.	B2.1					
Frage 3	ja.	B3.1					
Frage 4	ja	B4.1					
Frage 5	vermutlich ja.	B5.1					
Frage 6	Dies ist die wichtigste Massnahme und unabdingbar für uns direkte Anwohner.	B6.1					
Frage 7	Ja, natürlich. Ich sehe keinen zwingenden Zusammenhang, wenn die Einmündungen nicht vortrittsberechtigt sind.	B7.1					
Frage 8	100% einverstanden	B8.1					
Frage 9	30km/h ist bereits in vielen Ortschaften in der Schweiz und oft flächendeckend im Ausland Usanz und eine Gewohnheitssache. Der Zeitverlust im Vergleich zur Lärmreduktion und dem Sicherheitsgewinn ist vernachlässigbar. Stau ist kein Argument, weil die Burgdorfstrasse auch mit 50km/h oft voll ist.	B9.1					
Frage 10	Ja	B10.1					
Frage 11	Das ist für mich nebensächlich. Hauptsache ist die Tempo- und Lärmreduktion.	B11.1					
Frage 12	Betrifft mich nicht und wird wohl sinnvoll sein, wenn die Verkehrsplaner dies vorschlagen.	B12.1					
Frage 13	Hoffentlich auch.	B13.1					
Frage 14	keine weiteren. Danke für die Gelegenheit zur Stellungnahme.						
Code F 5		83					
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern.	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Schwachsinn» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Anonsten müsste man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen, dies ist völliger Blödsinn. Dies wäre unverhältnismässig und realitätsfremd.	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2					
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14							
Code I 74		84					
Frage 1							
Frage 2							
Frage 3							
Frage 4							
Frage 5							
Frage 6							
Frage 7							
Frage 8							
Frage 9	Betreffend Frage 5, 6 und 7 Warum nicht gleich beim Ortseingang Nord 30 machen? Gäbe eine sichere Ausfahrt Weststrasse und Rainweg. Der 30iger beim Bahnübergang wirt zum Formel 1 Startplatz richtung Konolfingen. Und genau dort wirt sich der Lärm verstärken zwischen dem Zentrum Nord Gebäude und Unterer Rainweg 1,3 . Es hallt schon jetzt zum Himmel. Dann bitte die 15 Bewirtschaften Parkplätze beim Bahnübergang nicht auf 6 Reduzieren. Seit der Bewirtschaftung konnten wir unseren Besuch im Rain auf diese Parkplätze verweisen. Die werden aber Leider in zukunft nicht mehr zu verfügung stehen weil es zu wenige gibt. Die restlichen 6 werden nämlich besetzt von den Neopack arbeitern. Und wer will schon dort zwischen Bahn und Hauptstrasse auf Sitzbänkli verweilen??? Danke	B5.10	B7.7				
Frage 10							
Frage 11							
Frage 12							
Frage 13							
Frage 14							

<b>Code F 6</b>		<b>85</b>					
Frage 1	Nein Schluss mit der Politik zwischen Gemeinden/Kanton	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt. Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trottinets, Skateboards etc, die Zone 30 neu auch befahren werden. (ARV Art. 50, Buchst c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremst werden.	B3.2					
Frage 4	Nein. Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb nicht erlaubt).	B4.2					
Frage 5	Nein, dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollte, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen Zeitvertrieb.	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein, auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich Tempo 50.	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich "Lärm" Mann kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als Umweltfreundlich. Wieder eine unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht. Und in Zukunft verkehren kaum hörbare E-Autos.	B7.2	B7.3				
Frage 8	Nein	B8.2					
Frage 9							
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11							
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14							
<b>Code I 75</b>		<b>86</b>					
Frage 1	Nein	B1.2					
Frage 2	Nein	B2.2					
Frage 3	Nein	B3.2					
Frage 4							
Frage 5	Nein	B5.2					
Frage 6	Nein	B6.2					
Frage 7	Nein	B7.2					
Frage 8	Nein	B8.2					
Frage 9							
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14							
<b>Code F 7</b>		<b>87</b>					
Frage 1	halbwegs ja, aber nicht für Strassenkosmetik auf Ideologischer Basis. Besteht aufgrund der Unfallstatistik Handlungsbedarf? Nein, es ist ein Paket Gemeinde - Kanton.	B1.3					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trottinets, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)! Für den Schwerverkehr ist das sehr problematisch!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eventuell ergänzend darauf hinweisen, dass das kein Muss sei und utopisch sei. Das würde ja heissen, dass man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen müsste (weitere Hinweise machen, wie unverhältnismässig, realitätsfremd, Wirtschaft feindlich etc...?)	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2					
Frage 9							
Frage 10	Traumdenken der Verkehrsplaner. kann ich nicht unterstützen	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14	Nein						
<b>Code I 76</b>		<b>88</b>					
Frage 1	Ja	B1.1					
Frage 2	Ja	B2.1					
Frage 3							
Frage 4	ja	B4.1					
Frage 5	ja	B5.1					
Frage 6	ja	B6.1					
Frage 7							
Frage 8	ja	B8.1					
Frage 9							
Frage 10	ja	B10.1					
Frage 11	Es ist mir nicht klar, wie weit die Schloss-Strasse hinauf Tempo 30 gelten wird. Begrüssenswert wäre Tempo 30 auf Schloss-Strasse und Gumiweg. Der Verkehr hat in den letzten Jahren sehr zugenommen.	B11.1	B11.4				
Frage 12	ja	B12.1					
Frage 13	Ja	B13.1					
Frage 14	s. Bemerkungen bei Frage 10 (Ausfahrt Schule bei Feuerwehr) Tempo 30 wäre da auf der Schloss-Strasse dringend angebracht.						
<b>Code I 77</b>		<b>89</b>					
Frage 1	nein	B1.2					
Frage 2	nein	B2.2					
Frage 3	keine Ahnung						
Frage 4	nein	B4.2					
Frage 5	nein	B5.2					
Frage 6	Temporeduktion unnötig	B6.4					
Frage 7	Die Temporeduktion ist unnötig. Mit Tempo 30 hängen noch mehr Fahrzeuglenker am Smartphone statt mit dem Blick auf der Strasse.	B7.2	B7.11				
Frage 8	nein	B8.2					
Frage 9							
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Warum macht man "nur" im eng gefassten Dorfkern Zone 30 und setzt es nicht gleich für die ganze Gemeinde um?	B11.4					
Frage 12	egal	B12.6					
Frage 13	Meiner Meinung nach ist Zone 30 für die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden kontraproduktiv.	B13.2					
Frage 14							

<b>Code I 78</b>		<b>90</b>					
Frage 1	Ja	B1.1					
Frage 2	Ja	B2.1					
Frage 3							
Frage 4							
Frage 5	Ja	B5.1					
Frage 6	Wie wäre es mit einem Umfahrungstunnel?	B2.5					
Frage 7	Ja	B7.1					
Frage 8							
Frage 9							
Frage 10	Ja. Wieso nicht für die gesamte Gemeinde Tempo 30? Oder mindestens inklusive aller Wohnquartiere (Beispiel: Höheweg, Stockhornweg, Gumiweg, Alpenweg, usw.)	B11.4					
Frage 11	Ich schlage einen zusätzlichen Fussgängerstreifen auf der Schloss-Strasse oberhalb des neuen Rechtsvortritts vor. Mir ist mehrmals aufgefallen, dass viele Schüler, aber auch ältere Personen, teilweise mit Rollator, die Strasse direkt überqueren und nicht nach unten zum Fussgängerstreifen gehen.	B14.23					
Frage 12	Ja	B12.1					
Frage 13	Ja	B13.1					
Frage 14	Wir wohnen an der Kirchbühlstrasse 29 und wären froh, wenn der unterste Parkplatz auf der Strasse gestrichen wird. Wenn wir rückwärts von unserem Grundstück wegfahren ist der Platz zum Rausfahren bereits jetzt sehr eng. So wie ich gesehen habe, soll noch ein Poller oder ähnliches vor den Parkplätzen entlang der Strasse montiert werden. Dann wird es noch enger.	B14.24					
<b>Code I 79</b>		<b>91</b>					
Frage 1	ja	B1.1					
Frage 2	nein	B2.2					
Frage 3	ja	B3.1					
Frage 4	nein	B4.2					
Frage 5	ich finde die Frage einseitig gestellt. Bei der Hauptstrasse sind solche Vorzüge nicht relevant.	B5.3					
Frage 6	Nein im Hinblick auf die geplante Temporeduzierung	B6.2					
Frage 7	Nein für die Hauptstrasse, ja für Strassen im Dorfkern.	B7.2					
Frage 8	Nein, im Hinblick auf die Hauptstrasse finde ich die Umgestaltung unnötig. Im Dorfkern gerne.	B8.2					
Frage 9							
Frage 10	Grundsätzlich ja - wenn die Hauptstrasse nicht tangiert wird. Zudem finde ich Massnahmen wie beim Altersheim eher gefährlich als nützlich.	B10.1					
Frage 11	Ich kann teilweise nachvollziehen, wie der Perimeter festgelegt wurde. Ich bin aber mit der Abgrenzung nicht einverstanden. Die Hauptstrasse müsste separat behandelt werden. Bauliche Massnahmen so wenig wie möglich.	B11.5					
Frage 12	Nein, für mich geht diese Massnahme zu weit. Da der Verkehr in diesem Bereich nicht schnell rollt, sollte er in beide Richtungen offen gehalten werden.	B12.2	B12.5				
Frage 13	Da die Frage so gestellt ist, ja - allerdings müsste man fragen, ob eine Erhöhung nötig sei und um wieviel diese ausfällt im Verhältnis zum Status quo.	B13.3					
Frage 14	Besten Dank für die Möglichkeit der Mitwirkung. Danke für alle Mühe, die für dieses Projekt eingeflossen ist. Für mich gehen die Massnahmen, vor allem im Hinblick auf die Hauptstrasse, zu weit. Ich hoffe, dass eine gute Kompromisslösung gefunden werden kann. Freundliche Grüsse, Bruno Germann						
<b>Code I 80</b>		<b>92</b>					
Frage 1	Ja unbedingt!	B1.1					
Frage 2	Ja	B2.1					
Frage 3	Ja	B3.1					
Frage 4	Ja	B4.1					
Frage 5	Ja	B5.1					
Frage 6	Ja	B6.1					
Frage 7	Ja. Auch auf angrenzenden Gemeindestrassen im Dorf Oberdiessbach sollte Tempo 30 eingeführt werden	B7.1					
Frage 8	Ja	B8.1					
Frage 9	Rund um den Bahnhof sollte zusätzlich die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Die Situation ist unübersichtlich, für Fussgänger oft gefährlich. Die Autos der Post und andere Fahrzeuge erschweren oft den Überblick rund um die Kreuzungen und Kurven.	B14.16					
Frage 10	Ja	B10.1					
Frage 11	Ja Die Schlossstrasse sollte unbedingt in den Perimeter Tempo 30 einbezogen werden. Die Zunahme des Verkehrs ist beträchtlich, die Geschwindigkeit oft zu schnell und Fastunfälle gerade bei den Schülern sind häufig zu beobachten.	B11.1					
Frage 12	Ja	B12.1					
Frage 13	Ja	B13.1					
Frage 14	Ich unterstütze die Massnahmen des Gemeinderates vollumfänglich. Besten Dank für die Möglichkeit auf diesem Weg Stellung zu nehmen. Die Veranstaltungen vor Ort an den Gemeindeversammlungen sind oft sehr aggressiv, die populistischen Tonart äusser irritierend und ermöglicht keine demokratische Stellungnahme. In einem zivilisierten und demokratischen Land ist dies absolut unverständlich.	B14.1					
<b>Code I 81</b>		<b>93</b>					
Frage 1	Neumoos 2						
Frage 2	nein	B2.2					
Frage 3	nein	B3.2					
Frage 4	nein	B4.2					
Frage 5							
Frage 6	nein	B6.2					
Frage 7	nein	B7.2					
Frage 8	nein	B8.2					
Frage 9	nein						
Frage 10	nein	B10.2					
Frage 11	nein	B11.2					
Frage 12	nein	B12.2					
Frage 13	nein	B13.2					
Frage 14							
<b>Code F 8</b>		<b>94</b>					
Frage 1	Nein	B1.2					
Frage 2	Nein	B2.2					
Frage 3	Nein	B3.2					
Frage 4	Nein	B4.2					
Frage 5	Nein	B5.2					
Frage 6	Nein	B6.2					
Frage 7	Nein	B7.2					
Frage 8	Nein	B8.2					
Frage 9	Tempo 30 Behindert der Verkehr und ist nur für die Bussenkasse förderlich. Hausacher der Individualverkehr wird noch mehr schikaniert.	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14							

Code I 82		95					
Frage 1	ja	B1.1					
Frage 2	ja	B2.1					
Frage 3	ja	B3.1					
Frage 4	ja	B4.1					
Frage 5	ja	B5.1					
Frage 6	ja	B6.1					
Frage 7	ja	B7.1					
Frage 8	ja	B8.1					
Frage 9							
Frage 10	ja	B10.1					
Frage 11	ja	B11.1					
Frage 12	ja	B12.1					
Frage 13	ja	B13.1					
Frage 14							
Code I 83		96					
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern. Oder kurz: Nein. Schluss mit der «Päckli-Politik» zwischen Gemeinden/Kanton!	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremsst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eventuell ergänzend darauf hinweisen, dass das kein Muss sei und utopisch sei. Das würde ja heissen, dass man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen müsste (weitere Hinweise machen, wie unverhältnismässig, realitätsfremd, Wirtschaft feindlich etc...?)	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2					
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14	Nein						

Code F 9		97					
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern. Oder kurz: Nein. Schluss mit der «Päckli-Politik» zwischen Gemeinden/Kanton!	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eventuell ergänzend darauf hinweisen, dass das kein Muss sei und utopisch sei. Das würde ja heissen, dass man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen müsste (weitere Hinweise machen, wie unverhältnismässig, realitätsfremd, Wirtschaft feindlich etc...?)	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2					
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14	Nein						
Code F 10		98					
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern.	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»!	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	Nein. Wir passieren Oberdiessbach 1 bis 2x pro Woche und befürworten diese Massnahmen nicht.	B8.2					
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14							

Code F 11		99	
Frage 1	Nein. Ziel solcher Veränderungen ist immer der Rückbau und Verengung des Strassenraums. Dies ist gerade für Lenker mit grossen Fahrzeugen (LKW und Car) immer mehr ein Hindernis und mit teils grossen Einschränkungen verbunden.	B1.2	
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2	
Frage 3	Nein. Mit neu fertiggestellten Kreiseln (Sanierung) wie in Ramsei werden immer kleinere Radien verbaut und die Lenker von schweren Motorfahrzeugen müssen ohne Not (Unfälle) wieder zirkeln!	B3.2	
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2	
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Zudem frage ich mich, warum der Lärm das grosse Problem sein so in Zukunft, da ja alle elektrisch unterwegs sein werden in Zukunft.	B6.2	
Frage 7	Nein. Wie gesagt, je mehr Elektrofahrzeuge unterwegs sind, desto weniger Lärm entsteht. Dann greift dieses Argument nicht mehr. Aber es geht ja sowieso darum, den MIV generell zu unterbinden. Mit Sicherheit hat das wenig zu tun, ansonsten würde man andere Lösungen suchen für die schwächsten des Verkehrs.	B7.2	B7.3
Frage 8	Nein, siehe Antworten zuvor	B8.2	
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)! Warum wird jeweils nur an den Strassen angelegt, aber z.B. eine Helmpflicht bei Flyern oder E-Scoutern dagegen nicht?	B9.2	
Frage 10	Gegen einen sicheren Schulweg kann ja kein Mensch sein. Mit diesen Massnahmen wird aber keine Erhöhung erreicht. Im Gegenteil, der Schleichverkehr nimmt zu und geht weg von der Hauptstrasse.	B10.2	
Frage 11	Nein	B11.2	
Frage 12	Nein	B12.2	
Frage 13	Ja grundsätzlich schon. Aber mit dem vorliegenden Projekt gelingt dies aus unserer Sicht nicht, sondern eher das Gegenteil wird der Fall sein.	B13.2	
Frage 14			
Code F 12		100	
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern. Oder kurz: Nein. Schluss mit der «Päckli-Politik» zwischen Gemeinden/Kanton!	B1.2	
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trotinetts, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2	
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisell (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) ausgebremst werden!	B3.2	
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2	
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrsplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eventuell ergänzend darauf hinweisen, dass das kein Muss sei und utopisch sei. Das würde ja heissen, dass man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen müsste (weitere Hinweise machen, wie unverhältnismässig, realitätsfremd, Wirtschaft feindlich etc...?)	B6.2	
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2	
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2	
Frage 10	Nein	B10.2	
Frage 11	Nein	B11.2	
Frage 12	Nein	B12.2	
Frage 13	Nein	B13.2	
Frage 14			
Code I 84		101	
Frage 1	Ja, aber ohne Tempo 30	B1.1	
Frage 2	Möglich	B2.7	
Frage 3	Ja	B3.1	
Frage 4	Ja	B4.1	
Frage 5	Bäume der Strasse entlang finde ich eher problematisch. (Sicht, Laub). Sitzgelegenheiten? Wer will an einer Durchgangsstrasse sitzen?	B5.9	B5.12
Frage 6	Zum Teil, als Direktbetroffener von Lärm, weiss ich das vorallem der schlechte Zustand und die vielen Flicke mit deren Absätzen für Lärm sorgen.		
Frage 7	Nein, ich bin gegen Tempo 30 auf der Durchgangsstrasse	B7.2	
Frage 8	Nein	B8.2	
Frage 9	Die flachen Randsteine finde ich gut, das durchlaufende Trottoir bei der Mosti/Raiffeisen auch. Für mich ist jedoch nach wie vor das grösste Sicherheitsproblem die Lastwagenzufahrt bei der Neopac. Die Situation wird sicher besser mit den geplanten Massnahmen, aber die Manöver der Lastwagen quer über die Strasse und das Trottoir bleiben.	B4.6	B4.8
Frage 10	Ja	B10.1	
Frage 11	Mit Tempo 30 auf den oben genannten Strasse bin ich einverstanden. MIT DEN «VERKEHRSBERUHIGENDEN MASSNAHMEN» ÜBERHAUPT NICHT! Seitliche Einengungen heisst nichts anderes, als Kreuzen ist nicht mehr möglich. Dabei wird der Verkehr nicht langsamer! Es ist einfach nur ein grosses Ärgernis. Wenn diese «verkehrsberuhigenden Massnahmen» zwingend Bestandteil vom Tempo 30 ist, bin ich gegen Tempo 30	B11.5	
Frage 12	Ja	B12.1	
Frage 13	Ja	B13.1	
Frage 14	Im Gebiet Rain wünsche ich mir ebenfalls Tempo 30. Ohne verkehrsberuhigende Massnahmen selbstverständlich. Dieser Fragebogen ist auf der Gemeinde Homepage fast nicht zu finden! Müsste doch eigentlich unter «Aktuell» oder «Tempo 30» zu finden sein?!	B11.4	

Code   85		102				
Frage 1		B1.2				
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benützt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?					
Frage 8		B7.2	B7.8			
Frage 9	•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen	B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.					
Frage 14	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettingenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.					
		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	



Code I 86		103				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	zu äussern:	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsraden der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. Im weiteren wären Landwirtschaftliche Fahrzeuge die täglich durch den Ortskern</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> <li>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</li> <li>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</li> <li>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</li> <li>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</li> <li>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</li> </ul> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen</p>	B7.2	B7.8			
Frage 8						
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 87	104						
Frage 1		B1.2					
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6				
Frage 3		B3.12					
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6			
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.	B7.2	B7.8				
Frage 8	Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. Ein LKW-Fahrer hat durch tote Winkel eingeschränkte Sicht und so entsteht eine Gefährdung für Fussgänger bei einer Ueberfahrt. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsraden der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?	B8.4					
Frage 9	•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	
Frage 10							
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 12		B12.1					
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.						
Frage 14	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21		

Code   88	105							
Frage 1			B1.2					
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates		B2.2	B2.6				
Frage 3			B3.12					
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:		B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5	zu äussern:		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.		B6.2	B6.4	B6.6			
Frage 7	<p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt                      Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p>		B7.2	B7.8				
Frage 8	<p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. Ein LKW-Fahrer hat durch tote Winkel eingeschränkte Sicht und so entsteht eine Gefährdung für Fussgänger bei einer Ueberfahrt.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsraden der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorf Kern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> <li>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</li> </ul>		B8.4					
Frage 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</li> <li>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</li> <li>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</li> <li>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</li> </ul> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?                      Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.                      Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.                      In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen</p>		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	
Frage 10								
Frage 11			B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 12			B12.1					
Frage 13	<p>Verkehrsberuhigung Dorf Kern Oberdiessbach</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> </ul>							
Frage 14	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorf Kern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitig geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> <li>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> </ul> <p>Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimittigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie-/ Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21		

Code   89		106				
Frage 1		B1.2				
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.					
Frage 8	Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. Ein LKW-Fahrer hat durch tote Winkel eingeschränkte Sicht und so entsteht eine Gefährdung für Fussgänger bei einer Ueberfahrt. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?	B7.2	B7.8			
Frage 9	•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen	B8.4				B8.4
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.					
Frage 14	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code   90		107				
Frage 1		B1.2				
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</li> <li>Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</li> </ul> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> <li>Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</li> </ul> <p>Frage 9</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</li> <li>Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</li> <li>Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</li> <li>Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</li> </ul> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.</p> <p>In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen</p>	B7.2	B7.8			
Frage 8		B8.4				
Frage 9		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 10						
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	<p>Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> </ul>					
Frage 14	<ul style="list-style-type: none"> <li>Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> <li>Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> <li>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</li> <li>Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525'180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> <li>Folgekosten:</li> <li>Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code   91		108				
Frage 1		B1.2				
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>• Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>• Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>• Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>• Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>• Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>• Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>• Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>• Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> </ul>					
Frage 8	<p>• Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>• Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>• Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>• Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>• Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	<p>Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> <li>• Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert.</li> </ul> <p>Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> </ul> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>• Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>• Freimettingenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>• Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>• Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>• Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>					
Frage 14		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 92		109					
Frage 1	JA	B1.1					
Frage 2	JA	B2.1					
Frage 3	?						
Frage 4	JA	B4.1					
Frage 5	JA	B5.1					
Frage 6	JA	B6.1					
Frage 7	JA	B7.1					
Frage 8	JA	B8.1					
Frage 9	Am Zebrastreifen beim Gemeindeplatz werde ich heute als Fussgänger häufig nicht beachtet. habe kürzlich einen blinden Fussgänger (zum Glück mit Begleitung) gesehen, welcher trotz weissem Stock von einem Automobilisten nicht beachtet wurde.	B9.4					
Frage 10	JA	B10.1					
Frage 11	JA	B11.1					
Frage 12	JA	B12.1					
Frage 13	JA	B13.1					
Frage 14							
Code I 93		110					
Frage 1	Ja	B1.1					
Frage 2	Ja	B2.1					
Frage 3	Ja	B3.1					
Frage 4	Ja	B4.1					
Frage 5	Ja	B5.1					
Frage 6	Ja	B6.1					
Frage 7	Ja	B7.1					
Frage 8	Ja	B8.1					
Frage 9							
Frage 10	Ja	B10.1					
Frage 11	Ja	B11.1					
Frage 12	Ja	B12.1					
Frage 13	Ja	B13.1					
Frage 14							

Code   94	111					
Frage 1	B1.2					
Frage 2	B2.2	B2.6				
Frage 3	B3.12					
Frage 4	B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	B6.2	B6.4	B6.6			
Frage 7						
Frage 8	B7.2	B7.8				
Frage 9	B8.4					
Frage 10	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	
Frage 11	B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 12	B12.1					
Frage 13						
Frage 14	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21		



Code   95		112					
Frage 1		B1.2					
Frage 2		B2.2	B2.6				
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12					
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6			
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstammabäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen						
Frage 8		B7.2	B7.8				
Frage 9		B8.4					
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 12		B12.1					
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitig geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstammabäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.						
Frage 14		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21		

Code I 96		113			
Frage 1		B1.2			
Frage 2		B2.2	B2.6		
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12			
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> </ul> <p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen</p>				
Frage 8		B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach	B12.1			
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code   97		114				
Frage 1		B1.2				
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?					
Frage 8	•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenem Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen	B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.					
Frage 14	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code   98		115			
Frage 1		B1.2			
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6		
Frage 3		B3.12			
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6	• Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: • Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. • Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. • Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. • Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. • Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. • Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. • Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. • Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?				
Frage 8	• Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? • Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. • Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. • Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. • Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen	B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12 B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 12		B12.1			
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach • Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.				
Frage 14	• Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitig geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. • Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: • Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses • Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses • Freimetigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. • Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. • Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: • Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: • Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. • Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 99		116			
Frage 1		B1.2			
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6		
Frage 3		B3.12			
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 285Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen				
Frage 8		B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12 B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 12		B12.1			
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.				
Frage 14	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimetigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 285Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 100		117			
Frage 1		B1.2			
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6		
Frage 3		B3.12			
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benützt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?				
Frage 8	•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen	B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitig geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar-/ und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie-/ Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B12.1			
Frage 14		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code F 13		118				
Frage 1	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B1.2				
Frage 2	Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	•Grundsätzlich lehnen wir die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.	B7.2	B7.8			
Frage 8	Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstammabäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?	B8.4				
Frage 9	•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlangen wir zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlangen wir, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Wir bitten unsere oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleiben wir mit freundlichen Grüssen	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 10						
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstammabäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 101		119				
Frage 1		B1.2				
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstammabäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> </ul>					
Frage 8	<p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	<p>Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach</p> <p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstammabäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>					
Frage 14		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	



Code I 102		120			
Frage 1		B1.2			
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6		
Frage 3		B3.12			
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen				
Frage 8		B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13		B12.1			
Frage 14	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimetigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 103		121			
Frage 1		B1.2			
Frage 2		B2.2	B2.6		
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12			
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> </ul>				
Frage 8	<p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach	B12.1			
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 104		122			
Frage 1		B1.2			
Frage 2		B2.2	B2.6		
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12			
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> </ul>				
Frage 8	<p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.</p> <p>In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen</p>	B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach	B12.1			
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verfüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 105		123			
Frage 1		B1.2			
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6		
Frage 3		B3.12			
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?				
Frage 8	•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen	B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B12.1			
Frage 14		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code F 14		124					
Frage 1	Nein. Einmal mehr, wird zwischen Gemeinde/Kanton ein «Päckli» gemacht (wie kürzlich in Konolfingen). Denn weder in Oberdiessbach noch in Konolfingen (8 Unfälle in 10 Jahren gemäss Aussage des zuständigen Projektleiters des Kreises II, d.h. betreffend die Hauptstrasse in Richtung Zäziwil) besteht gemäss der Unfallstatistik ein Handlungsbedarf. Es gibt also nichts zu überdenken resp. zu verändern. Oder kurz: Nein. Schluss mit der «Päckli-Politik» zwischen Gemeinden/Kanton!	B1.2					
Frage 2	Nein, denn die Planer führen selber aus, dass es keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte gibt (also Schluss mit dem Palaver von objektiven und subjektiven Sicherheitsdefiziten, die Unfallstatistik beweist das Gegenteil). Potentiell neue Unfallschwerpunkte kann es aber auf der Hauptstrasse geben, weil die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten wie Trottinets, Skateboards etc., die Zone 30 neu auch befahren werden (VRV Art. 50, Buchst. c).	B2.2					
Frage 3	Nein. Mit dem neu fertiggestellten Kreisel (Sanierung) in Ramsei wurde auch klar, wie vorsorglich die Lenker von schweren Motorfahrzeugen ohne Not (Unfälle) abgebremst werden!	B3.2					
Frage 4	Klar Nein! Entgegen den obigen Ausführungen kann kein Velo überholt werden, wenn gleichzeitig ein PW entgegenkommt. Das Beispiel zeigt auf, dass die Planer geradezu in Kauf nehmen, dass sich ein Unfall ereignen könnte (sog. doppelte Partnermanöver sind gefährlich und deshalb NICHT erlaubt)!	B4.2					
Frage 5	Nein. Dass die schönen Häuser von den Verkehrsteilnehmenden quasi bewundert werden sollten, ist ein verkehrplanerischer Unsinn (Bäume pflanzen und Sitzgelegenheiten anbieten). Schliesslich dient eine Hauptstrasse zum effizienten und sicheren Befahren und nicht für solchen «Gugus» (damit werden vielmehr neue, latente Unfallgefahren heraufbeschworen).	B5.2	B5.11				
Frage 6	Nein. Auf Hauptstrassen innerorts gilt gemäss dem Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich «Tempo 50»! Eventuell ergänzend darauf hinweisen, dass das kein Muss sei und utopisch sei. Das würde ja heissen, dass man alle Innerorts-Hauptstrassen mit Tempo-30-Zonen versehen müsste (weitere Hinweise machen, wie unverhältnismässig, realitätsfremd, Wirtschaft feindlich etc...?)	B6.2					
Frage 7	Nein. Bezüglich «Lärm»: Man kann mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe nicht umweltfreundlich im 3. Gang fahren, weil man dann sofort zu schnell ist (und was für ein Widerspruch, denn im 2. Gang ist die Tourenzahl zwangsläufig hoch und lärmig, alles andere als umweltfreundlich)! Wieder unsinnige Behauptung, die Aufenthaltsqualität werde erhöht!	B7.2	B7.3				
Frage 8	NEIN, gemäss all den vorherigen Antworten!	B8.2					
Frage 9	Die gross-mehrheitlich sehr korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmenden haben diese neuen Tempo-Zonen längst satt. Auch die jährlichen Unfallzahlen «Schweiz» zeigen auf, dass diese Zonen-Flut problemlos gestoppt werden kann (die Unfälle sind seit Jahren rückläufig, trotz den steigenden Verkehrsfrequenzen)!	B9.2					
Frage 10	Nein	B10.2					
Frage 11	Nein	B11.2					
Frage 12	Nein	B12.2					
Frage 13	Nein	B13.2					
Frage 14	Hört endlich auf mit dem immer schmaler machen wenn die Fahrzeuge immer grösser werden. Wo ist da die normale Vernunft geblieben?? Ihr müsst nicht Bürokraten planen lassen!	B14.2					
Code I 106		125					
Frage 1	Nein, das ist für mich nicht nachvollziehbar.	B1.2					
Frage 2	Nein, das ist ein Rückschritt! Ich habe auch keine Kenntniss von Unfällen mit Personenschäden.	B2.2					
Frage 3	Ist nicht notwendig	B3.2					
Frage 4	Der Verkehrsfluss wird behindert	B4.2					
Frage 5	Nein	B5.2					
Frage 6	Ja, müssten aber auch bei der Bahnlinie geprüft werden	B6.1	B6.7				
Frage 7	Nein, ich finde eine Temporeduktion nicht für notwendig	B7.2					
Frage 8	Ein solches Projekt finde ich nicht stimmig und finde es reine Geldverschleuderung	B8.2	B9.17				
Frage 9							
Frage 10	Nein. Ich möchte aber wissen wie viele Unfälle mit Personenschaden es in den letzten 10 Jahren auf dieser Strecke gegeben hat	B10.2					
Frage 11	Das ganze Projekt müsste unter dem Titel "Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs" geführt werden und ist für mich nicht nachvollziehbar	B11.2					
Frage 12	Ja	B12.1					
Frage 13	Nein, das könnte auch das Gegenteil bewirken	B13.2					
Frage 14							
Code I 107		126					
Frage 1	Kann ich nachvollziehen und finde es auch 100 % sinnvoll	B1.1					
Frage 2	Ja	B2.1					
Frage 3	Ja	B3.1					
Frage 4	Ja, und langsamer ist auch sicherer. Wichtig, dass die Situation klar für die Fussgänger und Velofahrer ersichtlich ist.	B4.1					
Frage 5	Ja, vor allem sind Bäume und Grünflächen nicht nur für das Auge gut	B5.1	B5.14				
Frage 6	Ja, und auch Geschwindigkeitsreduktion trägt dazu bei, wenn die Verkehrsteilnehmer vernünftig damit umgehen	B6.1					
Frage 7	Ja 100 %	B7.1					
Frage 8	Ja	B8.1					
Frage 9	Im Gesamten ist es wichtig dass die Fussgänger und Fussgängerinnen ernst genommen werden. Auch der Langsamverkehr (Velo etc. soll sich sicher fühlen). Gegenseitige Rücksichtnahme darf von normaldenkenden Menschen erwartet werden						
Frage 10	Ja	B10.1					
Frage 11	Ja unbedingt	B11.1					
Frage 12	Ja	B12.1					
Frage 13	Ja, sehr wichtiger Faktor	B13.1					
Frage 14	Ich wünsche dem Gemeinderat viel Energie dies umzusetzen. Einzelne Kritiker wird es immer wieder geben. Auch deren Anliegen müssen gehört sein. Aber die Sicherheit vom Langsamverkehr, vom Volk, von Schülern und Schülerinnen sollten kritische und ungerechtfertigte Einsprachen in den Hintergrund rücken lassen. Der Umweltschutz ist auch ein Faktor, der berücksichtigt werden darf	B14.1					
Code I 108		127					
Frage 1	Ja	B1.1					
Frage 2	Ja	B2.1					
Frage 3	Ja	B3.1					
Frage 4	Ja	B4.1					
Frage 5	Ja sehr gut	B5.1					
Frage 6	Ja sehr nötig	B6.1					
Frage 7	ja unbedingt	B7.1					
Frage 8	ja sehr	B8.1					
Frage 9	Es ist dringend notwendig, dass unser Dorf vom Verkehr entlastet wird						
Frage 10	ja sehr	B10.1					
Frage 11	Ja	B11.1					
Frage 12	ja	B12.1					
Frage 13	ja	B13.1					
Frage 14	Tempo 30 im Dorf erhöht die Sicherheit für die Schulkinder und trägt zur Lebensqualität der Anwohner*innen bei.	B14.1					

Code I 109		128				
Frage 1	Klar. Die letzten Baumassnahmen liegen Jahrzehnte zurück, die Gelegenheit muss genutzt werden. Es hat Bedarf zur Umgestaltung resp. es gibt immer Möglichkeiten zur Verbesserung. Unbedingt!	B1.1				
Frage 2	Nein. Die Unfallanalyse hat ergeben, dass wir kein offensichtliches Problem haben. Natürlich können (und sollen), dort wo nötig, Verbesserungen, z.B. mit Trottoirüberfahrten, Aufhebung gefährlicher Parkplätze, realisiert werden.	B2.2				
Frage 3	Eine Umgestaltung des Kreisel ist wünschenswert aber schwierig. Die Ursache des gefährlichen Kreisels ist aus meiner Sicht die physische Lage, so dass der Verkehr aus dem Dorf in Richtung Kiesen nahezu ungebremst in den Kreisel einfährt. Das "Kreisels - kein Vortritt"-Signal ist aus Richtung Dorf durch das Haus Thunstrasse 18 (Raiffeisen) verdeckt und sollte vor dem Haus in Richtung Dorfkern platziert werden. Weitere Möglichkeiten: gelbes Blinklicht, Bremschwellen (ja, ist nicht beliebt, aber effektiv), o.ä. vor dem Kreisel in Richtung Dorfausgang.	B3.14	B3.5			
Frage 4	Ich finde schon den ersten Satz der Fragestellung eine Unterstellung. An der Fahrbahnbreite kann nichts gewählt werden. Die ist knapp genügend, sollte besser breiter sein. Das geht aber leider nicht, da bestehende Bauten dies verhindern. Daher wurde die Fahrbahnbreite nicht "gewählt". Sie ist wie sie ist und sie bleibt wie sie ist! Ich halte nichts von dem flach geknickten Randstein. Dem wird viel zu viel Bedeutung zugemessen. Im Normalfall wird ein Velofahrer nicht auf diesem Randstein fahren: bei Regen sammelt sich dort (wie vorgesehen) das Regenwasser zum Ablauf hin, im trockenen Zustand wird dort der Staub, Schmutz die Bremsleistung, den Fahrkomfort und die Sicherheit des Fahrrades verschlechtern. Der Randstein ist ein Randstein und kein Veloweg. SGV Art 43, Abs 2: "Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten." Der geknickte Randstein hält den rollenden Verkehr eben genau NICHT von den Fussgängern fern. Wenn sich Fahrradfahrer:innen von einem Auto "gestresst" fühlen, spielt es keine Rolle ob das Auto 30 oder 50 fahren darf. Es wird in jedem Fall schneller fahren können als ein Velo. Zudem gilt das SVG Art 35, Abs 3: "Wer überholt, muss auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen." --> Das Auto muss halt hinter dem Velo warten bis es gefahrenlos passieren kann. War schon immer so, Tempo 30 ändert daran nichts. Velofahrer:innen "über flach geknickte Randsteine aufs Trottoir scheuchen" ist eine denkbar schlechte Lösung und sicher nicht im Sinne des Gesetzgebers.	B2.6				
Frage 5	Eine Reduktion der Verkehrsflächen ist behindernd und unnötig. Eine Reduktion der (gefährlichen) Parkplätze und Aufwertung durch Bäume mit Versickerungsflächen ist wünschenswert. Welche Häuser sollen besser zur Geltung kommen? Die baufälligen Häuser an der Burgdorfstrasse? Der so wunderbar ins Dorfbild passende Betonklotz der BEKB? Um die Frage zu beantworten: ein paar Bäume bringen zwar eine Verbesserung in Sachen "Aufwertung", die restlichen Massnahmen sind aber kaum zielführend und dienen in erster Linie zur Begründung einer Tempo 30 Zone als dass sie effektiv zur Aufwertung beitragen.	B5.5	B5.4	B5.14		
Frage 6	Nein, absolut nicht! Diese Strasse inkl. dem Verkehr gibt es seit über 100 Jahren. Es ist somit kein Neubau, auch wenn Kosten der Sanierung auf dem Niveau eines Neubaus anfallen. Die Schallschutzfenster wurden (grossmehrfach) umgesetzt und ein neuer, unterbruchsfreier Belag ist nach Jahrzehnten der Benutzung und der Reparatur fällig und wird als "Flüsterbelag" aber maximal für 10 Jahre lärmindernd wirken, danach muss er ersetzt werden ("normaler" Belag erst nach 30 Jahren. Quelle: BAFU). Und ja, die Menge der Fahrzeuge hat zugenommen, die strengeren Lärmvorschriften pro Fahrzeug aber auch. Dass dies nicht lineare, direkt umlegbare Verhältnisse sind, ist auch mir klar, aber als Argumente für Tempo 30 denkbar schwach resp. nicht haltbar.	B6.2				
Frage 7	Nein. Die Argumentation ist völlig wirr und willkürlich zusammengewürfelt. Durch eine Temporeduktion wird das Risiko verringert und die Verkehrssicherheit erhöht. Das ist unbestritten. Ist aber kaum nötig. Siehe auch Fragestellung #2 "keine offensichtlichen Unfallschwerpunkte". Was soll das Argument einer "subjektiven Verkehrssicherheit"? Wie der Name es sagt: es ist eine subjektive Empfindung. Beim einen bringt es was, beim andern nicht. Unverständlich. Der BLICKWINKEL verändert sich nicht. Er kann sich gar nicht verändern, da von den physikalischen Ausmessungen her alles gleich bleibt. Ist reine Physik und hat mit der Geschwindigkeit nichts zu tun. Wenn überhaupt, dann verschlechtert er sich durch die wegen den neuen Trottoirüberfahrten zurückversetzten Einmündungen zusätzlich. Aufenthaltsqualität an einer Strasse? Egal ob Tempo 50 oder Tempo 30: an einer Strasse kann kaum ernsthaft von "Aufenthaltsqualität" gesprochen werden, ist auch völlig sinnfrei! Weder bei 30 noch bei 50 würde ich an dieser Strasse in Picknick einnehmen wollen! Und natürlich ist der Zeitverlust gering. Das ist aber kein Argument um Tempo 30 zu rechtfertigen. Es ist aber auch kein Argument um Tempo 50 zu rechtfertigen. Faktor Zeit spielt schlicht keine Rolle, egal welche Geschwindigkeit. Die paar Sekunden machen in keinem Fall etwas aus. Der Verkehr in Oberdiessbach kann durch Tempo 30 nur unwesentlich verstetigt werden. Eine flüssige, nicht stockende oder ruckartige Verkehrsabfolge wird davon beeinflusst, ob es in der fraglichen Strecke in erster Linie Ein- und Ausfahrten und/oder Fussgängerüberquerungen hat. Sind diese, wie in Oberdiessbach, vorhanden, inkl. Ampel mit Fussgängerquerung, dann muss bei allen Geschwindigkeiten von einer ruckartigen Verkehrsabfolge ausgegangen werden. Einzige Möglichkeit diese Problematik anzugehen: Umfahrungsstrasse ohne Fussgänger oder Ein- und Ausfahrten von Anwohnern. Siehe zum Beispiel Umfahrung Signau (ich weiss, dass wir hier keinen Platz haben). Hinweise am Rande: A) bei Hauptstrassen mit Tempo 30 MÜSSEN die Fussgänger die Fussgängerstreifen benutzen, sie dürfen nicht überall die Strasse queren. Zudem haben sie keinen Vortritt. Das wird aber kaum allen Fussgängern so bekannt sein. = Steigerung des Unfallrisikos. B) Es gibt keine "optimale" Geschwindigkeit. Was aber statistisch belegt ist, ist dass bei Tempo 30 der Treibstoffverbrauch um ca 50% höher ist als bei Tempo 50. Aus meiner Sicht nicht anzustreben und erfüllt auch nicht das Kriterium einer "Steigerung der Aufenthaltsqualität".	B7.2	B2.4			
Frage 8	Nein. Freude schon gar nicht. Ich finde das Vorprojekt überhaupt nicht stimmig und die meisten der beschriebenen Umgestaltungen nicht wünschenswert. Zudem wird jede Veränderung den Verkehrsfluss beeinflussen. Zum Guten oder zum Schlechten. Die Bedingung ("ohne dass der Verkehrsfluss eingeschränkt wird") kann daher gar nicht realisiert werden. Dass der gesamte Strassenaufbau nach x Jahren Betrieb saniert werden muss und dabei gleichzeitig Werksleitungen ersetzt (präventive Wartung), gefährliche Parkplätze verändert werden sollen, finde ich als selbstverständlich und dafür bezahle ich (unter anderem) auch Steuern. Bei der Gemeinde wie auch beim Kanton.	B8.2	B8.4			
Frage 9	Tempo 30 wird nicht die erhoffte resp. versprochene Verbesserung bringen. Andere Möglichkeiten werden nicht vorgestellt (auch wenn sie allenfalls abgeklärt worden sind). So hat z.B. Lausanne an den Einfallstrassen "Tempo 30 von Abends 22:00 bis Morgens 06:00" eingeführt. Das wäre aus meiner Sicht eine "verträglichere" resp. sinnvollere Anpassung. Bei Lärm/Lärmmissionen werden weder die entsprechenden Gesetze/Grenzwerte noch die aktuellen Berechnungen (es haben mehrheitlich KEINE Messungen stattgefunden!) aufgezeigt. Nur ein Lapidares "...wir sind über den zulässigen Werten...". Die Erkenntnisse aus den Berechnungen müssen transparent kommuniziert werden, auch wenn dies nicht mit "nur einem Satz" erledigt werden kann. Der Stimmbürger ist mündig und versteht auch komplexere Präsentationen!	B10.6				
Frage 10	Hier wird zu viel vermischt. Natürlich kann und soll die Geschwindigkeit um die Schulhäuser und um das Altersheim reduziert werden, wurde teilweise bereits umgesetzt. Dazu muss aber nicht der ganze Dorfkern in eine Zone 30 umgewandelt werden. Warum wurden z.B. die Temposchwellen beim Primarschulhaus (Schulhausstrasse) nicht über die ganze Fahrbahnbreite gezogen? So sind sie nur teilweise wirksam und werden mehrheitlich umfahren. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Schulweges gibt es auch andere Möglichkeiten als generell Temp 30 in Oberdiessbach. Z.B. zeitgesteuerte Temporeduktion und Signale vor den Schulwegübergängen. "Weniger ist mehr"!	B14.5	B11.13			
Frage 11	Nein, auf keinen Fall! Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Bahnhofstrasse der BLS abgekauft werden muss und dort eine Tempo 30 Zone signalisiert werden muss. In diesem Bereich kann NIEMAND 50 km/h fahren resp. fährt NIEMAND 50 km/h! --> Geld zum Fenster hinaus geworfen, resp. wird wohl nur aquiriert um ein "Tempo 30 DURCH eine zusammenhängende Zone" zu begründen. Kompletter Unsinn! Auf der Kantonsstrasse gibt es keine Bereiche, bei welchen "schnell gefahren wird". Seitliche Einengungen, Verkehrsberuhigung, verständliche Signalisation, ... viele Schlagworte um wenig Inhalt. Momentan gilt Tempo 50 und das ist für alle verständlich. Rechtsvortritt an der Kreuzung Schloss-Strasse/Schulhausstrasse/Krankenhausstrasse ist kontraproduktiv. Verkehrsteilnehmer aus der Schulhausstrasse haben baulich bedingt keine genügende Sicht nach links in die Schlossstrasse, eine Rechtsvortritt ist völlig realitätsfremd und gefährlich (Ist leider bereits Realität bei der Verzweigung Schlossstrasse-Gumiweg: der vorherige Keilvortritt aus Richtung Linden wurde durch einen nutzlosen und gefährlichen Rechtsvortritt ersetzt). Dasselbe gilt für die Verkehrsteilnehmer aus der Krankenhausstrasse. Hinweis am Rande: auf der Kirchstrasse habe ich in den letzten 30 Jahren kein Fahrzeug erlebt, welches die theoretisch möglichen 50 km/h auch gefahren hat. Es macht schlicht keinen Sinn, das macht auch kein Verkehrsteilnehmer.	B11.2	B11.8			
Frage 12	Der verfügbare Platz in diesem Bereich ist baulich gegeben. Wenn es das Trottoir braucht, dann ist es sinnvoll Einbahnverkehr einzuführen. Dann müssen aber die privaten Parkplätze / Abstellplätze weg. Und ein Pinselstrich am Boden als Trottoir finde ich nicht als zweckmässig. Auch hier: eine Umsetzung dieser Anpassungen bedingen resp. rechtfertigen aber auf keinen Falle eine generelle Tempo 30 Zone in und durch Oberdiessbach.	B12.1				
Frage 13	Nein, ich teile diese Ansicht nicht. Um den Schulweg sicherer zu machen (da bin ich dafür!), muss nicht das ganze Dorf in eine Tempo 30 Zone verwandelt werden. Nicht der gesamte Dorfkern ist permanent ein Schulweg!	B13.2				
Frage 14	Der Erwerb der Bahnhofstrasse dient offensichtlich nur dem Zweck "Tempo 30 Zone" ("...die Kantonsstrasse führt durch eine geschlossene Fläche Tempo 30, daher muss auf der Kantonsstrasse auch Tempo 30 eingeführt werden..."). Die Verkehrssituation kann an mehreren Stellen verbessert werden, keine Frage. Sei das mit Einbahnverkehr, Strecken mit Tempo 30, zeitgesteuerter Signalisation, "Tempo 30 von Abends 22:00 bis Morgens 06:00" usw. Eine flächendeckende Einführung im Dorfkern, inkl. der Bahnhofstrasse, sowie auf der Kantonsstrasse durch das Dorf sind aber völlig über das Ziel hinausgeschossen. Es bleiben (logische) Fragen offen: Wenn schon Tempo 30, warum dann so halbherzig? Warum bleibt z.B. die Lindenstrasse auf Tempo 50? Warum bleiben Höhenweg, Haubenstrasse usw. weiterhin Tempo 50? Das macht überhaupt keinen Sinn! Wenn schon Tempo 30, dann richtig! D.h. auf dem gesamten Gemeindegebiet, inkl. Hauben, Kirchbühl, Diessbachgraben, Rain usw. Und Antworten wie "der Rain ist halt an einem Industriequartier abgeschlossen" greifen dann deutlich zu kurz. Oder: warum Tempo 30 wenn doch dadurch der Verbrauch von fossilen Brennstoffen in den Fahrzeugen auf dieser Strecke um bis zu 50% steigen wird? Entspricht nicht einer "Steigerung der Aufenthaltsqualität". Noch eine letzte Bemerkung: Die Anwohner an der Kantonsstrasse haben die Liegenschaften zu einem bewusst tieferen Preis kaufen können. Ich gönne ihnen diese genutzte Chance. Dass nun genau diese Anwohner sich auf Kosten der Gemeinde / der anderen Gemeindeglieder ihre Liegenschaften unter dem Deckmantel der Lärmmissionen "aufwerten" lassen ist nicht akzeptabel.	B6.3				

Code I 110		129					
Frage 1	JA	B1.1					
Frage 2	JA	B2.1					
Frage 3	JA	B3.1					
Frage 4	JA	B4.1					
Frage 5	JA	B5.1					
Frage 6	JA	B6.1					
Frage 7	JA	B7.1					
Frage 8	JA	B8.1					
Frage 9	Falls eine Abstimmung zur gesamten Sanierung erforderlich ist, sollte diese schriftlich durchgeführt werden, da viele Stimmberechtigte nicht an der Gemeindeversammlung teilnehmen können oder wollen.						
Frage 10	JA	B10.1					
Frage 11	JA	B11.1					
Frage 12	JA	B12.1					
Frage 13	JA	B13.1					
Frage 14	Zu Tempo 30 generell innerorts sollte schriftlich abgestimmt werden können. Viele Stimmberechtigte können oder wollen nicht an der Gemeindeversammlung teilnehmen.	B14.7					

Code I 111		130				
Frage 1	Sem geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B3.12				
Frage 4	zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	<p>Vorab möchte ich folgendes Bemerkungen:</p> <p>In den letzten 10 Jahren hat die Gemeinde über 100 Wohneinheiten eingezont, geplant, bewilligt und teilweise umgesetzt. Nie wurde eine Verbesserung der Infrastruktur geplant, resp. umgesetzt. Da ist der Gemeinderat im Verzug. Nun mit dem Kanton im Rücken, den Fehler mit Tempo 30 und baulichen Hindernissen zu korrigieren ist nicht akzeptierbar. Es wurde versprochen nach der neuen Tempo 30 Regel müssen keine zusätzlichen Verengungen gebaut werden. Was mich am meisten stutzig macht ist, dass die Pläne vom Kanton und die Pläne der Gemeinde nicht aufeinander abgestimmt sind. Da bestehen noch grosse Differenzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</li> <li>• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</li> </ul> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Grundsätzliche Bemerkungen.</p> <p>Der Bund und Kanton sind eindeutig Hauptverursacher und Beschleuniger des immer grösser werdenden Verkehrsaufkommens. 10 Mio. Schweiz lässt Grüssen. Eine Weitsichtige Verkehrsplanung für die Region fehlt. Diese Fehler soll nun mit Pflasterlipolitik Tempo 30 behoben werden.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einführung der Schwerverkehrsabgabe hat zu einem schlagartigen Mehrverkehr mit Lastwagen geführt.</li> <li>2. Das Verkehrsregime in Münsingen hat zusätzlichen Mehrverkehr verursacht.</li> <li>3. Schulen, Spitäler, Kantonsbetriebe werden geschlossen und zentralisiert.</li> <li>4. Im Raume Bern wurden über 50000 Arbeitsplätze geschaffen, die auch zu mehr Pendlerverkehr führen.</li> </ol> <p>Die vorgeführte Präsentation am Orientierungsabend ist eine Irreführung der Anwesenden und nicht vergleichbar mit der örtlichen Situation. Es kann nicht sein, dass das Model Kanton im ganzen Kanton ohne Rücksichtnahme auf die bestehende Situation durchgezogen wird.</p> <p>Oberdiessbach: Strasse 5.7 m, mit Trottoir 9.4 m = Totale Verkehrsraumbreite Huttwil: Strasse neu 6.3 m mit Trottoir 10.5 m und mehr. Zusätzliche Längs PP nicht eingerechnet. Strasse ist gerade und übersichtlich, nur 1 leichte Kurve Die Tempo 30 Zone ist nicht identisch mit der Zone 30 im Quartier.</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>• Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>• Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. Eine Verengung Einfahrt Kirchstrasse, und Schlossstrasse ist nicht zielführend. Die Strassenführung ist nicht einsehbar. Kreuzen mit Bus, LKW oder grossem Fahrzeug ist nicht möglich. Das einfahrende Fahrzeug muss Rückwärts wieder in Kantonsstrasse einfahren. Zusätzliche Gefahrsituation!!!</li> <li>• Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>• Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>• Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Die verwendeten Parameter sind nicht überprüfbar und die errechneten Werte spiegeln nicht den wirklichen Verkehr ab.</li> <li>• Stosszeiten morgens und Abends, ruhige Zeiten, Bahnlärm wird nicht abgebildet. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>• Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-Bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. Wer bestimmt, wann und wie einzelne Bäume bei baulichen Veränderungen wieder gefällt werden kann? Privatbesitz??</li> </ul>	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Möbliertungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> <li>• Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</li> <li>• Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</li> <li>• Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</li> <li>• Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</li> <li>• Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</li> </ul> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.</p>	B7.2	B7.8			
Frage 8		B8.4				
Frage 9		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19



Frage 10						
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach	B12.1				
Frage 13	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich nicht einverstanden, die Führung der Fussgänger sollte besser gelöst werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig.</p> <p>•Kreuzung Schloss-, Schulhaus-, und Krankenhausstrasse, der Umbau bringt eine grössere Unfallgefahr als die bestehende Situation. Der Busverkehr wird erschwert.</p> <p>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Die geplanten Verengungen sind nicht zielführend und verhindern das Kreuzen mit grossen Fahrzeugen (Linienbus) zusätzlich. Jetzt schon zu Eng.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>					
Frage 14		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 112		131				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> </ul>					
Frage 8	<p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenem Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.</p> <p>In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 113		132				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	zu äussern:	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>• Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>• Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>• Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>• Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>• Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>• Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>• Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>• Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>• Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p> <p>• Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>• Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>• Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>• Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>• Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>					
Frage 8		B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<p>• Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitig geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>• Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>• Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>• Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>• Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>• Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>• Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>• Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>• Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 114		133			
Frage 1		B1.2			
Frage 2		B2.2	B2.6		
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12			
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6	zu äussern:	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	<p>• Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>• Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>• Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>• Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>• Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>• Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>• Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>• Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 285Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>• Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p>				
Frage 8	<p>• Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>• Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>• Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>• Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>• Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13		B12.1			
Frage 14	<p>Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach</p> <p>• Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>• Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>• Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>• Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>• Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>• Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>• Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>• Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>• Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 285Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 115		134				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates					
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.					
Frage 8	Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-fThunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28 Stk. Hochstammabäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. Freundliche Grüsse	B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.					
Frage 14	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstammabäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code F 15		135				
Frage 1	Ja	B1.1				
Frage 2	keine Bemerkung					
Frage 3	-					
Frage 4	-					
Frage 5	-					
Frage 6	Ja	B6.1				
Frage 7	-					
Frage 8	-					
Frage 9	-					
Frage 10	Ja	B10.1				
Frage 11	Verkehrsberuhigungsmassnahmen am Bahnhof sind seitens BLS Netz AG zu begrüssen. Die Variante 30er Zone ist gegenüber der Begegnungszone zu bevorzugen. Unsere Bahn- und Avec-Kunden sollen weiterhin die Möglichkeit haben, unkompliziert am Bahnhof zu parkieren und einzukaufen. Die BLS Netz AG ist von allfälligen Kosten schadlos zu halten.	B11.14	B11.15			
Frage 12	-					
Frage 13	-					
Frage 14	Die im «Kurzbericht Variantenstudie als Entscheidungsgrundlage Gemeinderat», Kap. 2, vom 11.12.2017 entdeckten neuralgischen Querungsstellen von Fussgängern und Verkehr um den Bahnhof sollten im Projekt einfließen. Die Situationen sind mit Tempo 30 zwar etwas entschärft, aber nicht komplett gelöst.	B14.25				

Code I 116		136				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>• Grundsätzlich lehnen wir die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>• Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>• Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>• Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>• Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>• Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>• Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>• Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 285Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>• Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p>					
Frage 8	<p>• Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>• Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>• Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>• Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>• Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenem Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<p>• Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen.</p> <p>Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>• Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>• Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>• Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis nach dem Schützenhaus.</p> <p>• Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>• Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>• Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>• Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>• Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 285Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 117		137						
Frage 1	Ja das kann ich nachvollziehen, jedoch ist eine Verschmälerung der Strasse keine Option. Im Zusammenhang mit immer grösseren Fahrzeugen wie Lastwagen oder Landwirtschaftliche Fahrzeuge ist es für mich unverständlich, dass man gut und breite Haupt-Verkehrsachsen massiv einschränkt. Über eine Temporeduktion kann man diskutieren ist auch annehmbar. Warum nicht Tempo 40? somit könnte man allen Kritikern ein wenig den Wind aus den segeln nehmen, damit später nicht Hindernisse oder Schikanen eingebaut werden können.	B1.1	B4.4	B7.6				
Frage 2	Wenig, zudem wird es schwierig sein, da man an einigen Stellen weit über diese hinaus fahren muss um überhaupt etwas sehen zu können ob man hinausfahren kann. Somit ist dies mit der Fussgängersicherheit auch wieder in Frage gestellt.	B2.2						
Frage 3	Nein diese finde ich nicht nützlich. Erschwert lediglich grossen Fahrzeugen noch mehr diesen Kreisel zu passieren. Temporeduktion bringt aus meiner Sicht mehr.	B3.2	B3.3					
Frage 4	Teils, der bestehende Randstein bringt aus meiner Sicht mehr Sicherheit für die Fussgänger. Wieso, muss bei der Variante mit dem flachen Randstein die Strasse verschmälert werden? Dies ist doch überhaupt nicht notwendig.	B2.6						
Frage 5	Nein nur wenig. An einigen Stellen bringen solche Gestaltungen nur mehr Gefahr. Es gibt Orte, an denen man dies Planen oder Umsetzen kann, jedoch sind dies zum Teil Privatgrundstücke. Dort muss man die Bürger auch verpflichten, dass sie Unterhaltspflichtig sind. Das heisst Laub entfernen, zurückschneiden sowie Schäden an Gemeindegassen/Leitungen durch Wurzelwerk übernehmen müssen. Weitere Gefahren im Winter durch Glatteis bei Schattenwurf etc. muss alles kommuniziert werden. Dort wo es Sinn macht Ok. Ansonsten gehören solche Sachen in die Natur wo man sich erholen kann und nicht an eine Hauptstrasse! Bedenklich, dass man dies überhaupt plant!	B5.2	B5.12					
Frage 6	Nein auf Grund der jetzigen Situation ist es bereits so dass der Verkehr schon langsam durch das Dorf fährt. Lärm entsteht im Moment durch die schlechte Fahrbahn und Schachtdeckel die saniert werden müssen. Alle die an dieser Strasse Wohnen (auch wenn es sicher einige sind), sind sich bewusst das dort eine Strasse entlang geht. Im weiteren ist ja auf der anderen Seite auch die Eisenbahn, soll die dann auch nur noch im Schritttempo durch das Dorf rollen.... Bei vielen wurde durch den Kanton für viel Geld in Fenster investiert.	B6.2	B6.3	B6.7				
Frage 7	Eine Reduktion auf Tempo 40 wäre für mich nachvollziehbar. Verkehr würde Rollen es gäbe viel weniger Stopp und Go. Alles andere etwa noch mit Schikanen oder Hindernissen ist Idiotisch und nicht im Sinne einer viel befahrenen Haupt-Verkehrsachse. Wenn nicht anders möglich, kann ich auch mit tempo 30 leben, jedoch wie gesagt ohne Schikanen und Hindernissen, dies betrifft auch die angrenzenden Gemeindegassen. Wieso Bauen wir uns Strassen damit wir Sicher von A nach B kommen und kastrieren sie jetzt wieder um gefährliche Situationen zu schaffen. Zum Beispiel gerade ältere oder unsichere Verkehrsteilnehmer, welche solche Hindernisse schlecht oder zu ungenau einschätzen können und durch gefährliche Manöver sich und die anderen Verkehrsteilnehmer gefährden. Für mich absolut bedenklich wie man nur auf solche schwachsinnige Ideen kommen kann! Wenn dann Temporeduktion, dann so dass man ungestört die für viel Geld sanierten Strassen uneingeschränkt nutzen kann. Und ein wesentlicher Punkt betrifft die Gemeindegassen diese sind gebaut worden um darauf zu fahren und nicht um zu spielen!	B7.9	B7.9	B11.5				
Frage 8	Für mich sind im Vorprojekt ganz klar einige falsche Leute mit einbezogen worden. Unsere Gemeinde hat eine gut funktionierende Bau und Tiefbau Kommission welche nur wenig oder gar nichts zu diesem Vorprojekt beitragen konnte. Umgestaltung ja, aber mit Mass man muss sich nicht alles leisten! Und auch nicht alles mit teuren Pflasterungen zurück zu den Vorfahren gehen. Bedarfsgerechte und Zweckoptimierte Umgestaltungen sind im Zusammenhang mit einer Sanierung angebracht. Einmündungsverengungen oder Sicht Einschränkungen sind nicht nötig, jedoch in diesem Vorprojekt vorhanden. Viele Kosten könnt man sich sparen, aus meiner Sicht ist dies eine Strasse die dem Zweck zur Durchfahrt dienen sollte und nicht zum verweilen. Geschäfte entlang der Strasse gehen zu oder Siedeln in Nebenstrassen um. Wanderer oder Passanten die sich an eine viel befahrenen Strasse auf teuer gestaltete Bänke setzen wollen, kann ich mir auch nicht vorstellen!	B9.19	B4.7	B9.17				
Frage 9								
Frage 10	Ja bedingt. Ich bin der Meinung wir haben nicht ein Gefahrenpotenzial in unserem Dorfkern, die bestehenden Strassen sind schon jetzt so dass man diese in angemessenem Tempo befährt oder es vielerorts gar nicht möglich ist zu schnell zu fahren. Mit Verkehrsberuhigung- Massnahmen strafft man die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer und entspricht so nicht den demokratischen werten!	B10.10	B10.11	B10.3				
Frage 11	Kann ich teilweise nachvollziehen, aber nicht befürworten. Im Bereich Schulen und Altersheim bin ich einverstanden. Jedoch gerade die Schlosstrasse wo man viele Wohnungen Baut und auch ein grosser Gewerbebetrieb, sowie die Feuerwehr erschlossen ist, ist für mich einen Gestaltung einer solchen Zone nicht angebracht.	B11.13						
Frage 12	Ja diese Massnahmen kann ich befürworten.	B12.1						
Frage 13	Schulwegsicherheit ist für mich nicht zwingend eine Frage die mit Verkehrsberuhigung im Dorfkern zusammenhängt. Viel mehr sind dort die Eltern in der Pflicht ihren Kinder beizubringen wie man sich auf Strassen/Trottoirs oder Fussgängerstreifen zu verhalten hat. das ist eine Sache der Erziehung und der Begleitung im Strassenverkehr. Selber bin ich Vater von 4 Kindern und fühle mich derzeit sicher so wie die Kinder zur Schule gehen, weil wir sie gelernt haben dass die Strasse dem Verkehr gehört und man sich dessen bewusst ist und dementsprechend verhält. Fussgängerquerungen Ampeln oder Trottoirs sind nötig. aber Eltern die ihren Kindern Regeln beibringen sind wichtiger. In der heutigen Zeit sicher schwierig, weil es viele heutige Eltern leider auch nicht mehr gelernt haben wie man sich entsprechend verhält!	B13.3						
Frage 14								
Code I 118		138						
Frage 1	Ja - es ist eine gute Gelegenheit dazu.	B1.1						
Frage 2	ja	B2.1						
Frage 3	ja	B3.1						
Frage 4	ja, aus unserer Sicht eine gute Lösung	B4.1						
Frage 5	Grundsätzlich ja. Die geplante Massnahme am Knoten Schloss-Strasse ist jedoch keine gute Lösung. Es erschwert den Verkehr für die Bauern und weitere enorm, welche mit z.B. einem Traktor oder Fahrzeug mit Anhänger etc. abbiegen müssen.	B5.1	B4.7					
Frage 6	ja, absolut	B6.1						
Frage 7	Ja, jedoch soll dies auch auf den angrenzenden Gemeindegassen eingeführt werden.	B7.1	B7.4					
Frage 8	ja, wir finden den Vorschlag sehr gut und begrüssen die Umgestaltung im Sinne der Lärm- und Verkehrsberuhigung und insbesondere die dringend notwendige Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.	B8.1						
Frage 9		B9.1						
Frage 10	Ja, unter einer bestimmten Auflage (siehe Bemerkungen)	B10.1						
Frage 11	Ja, unter einer bestimmten Auflage (siehe Bemerkungen)	B11.1						
Frage 12	Ja, diese sind absolut sinnvoll und notwendig	B12.1						
Frage 13	Ja, unter einer bestimmten Auflage (siehe Bemerkungen)	B13.1						
Frage 14	Wir begrüssen die vorgeschlagenen Massnahmen.  Allerdings sind die Begrenzungen auf Tempo 30 aus unserer Sicht unbedingt auch auf die Bereiche Höheweg, Stockhornweg und Alpenweg auszudehnen (was eigentlich schon längst hätte erfolgen müssen).  Insbesondere am Höheweg hat in den letzten Jahren ein Generationenwechsel und ein grosser demagogischer Wandel statt gefunden. Es gibt viele Kinder praktisch jeder Altersgruppe, welche vor den Grundstücken und auf der Strasse spielen oder ihren Weg in Kindergarten und Schule absolvieren.  Da ausschliesslich Schloss- und Kirchbühlstrasse mit einer Begrenzung auf Tempo 30 ausgestattet werden sollen, besteht die grosse Befürchtung, dass die Anwohner des oberen Gummi und insbesondere der neuen Überbauung am Lerchenweg, den Höheweg als Umfahrungs-(Schnell-)Strasse nutzen, um via Alpenweg zur Hauptstrasse richt. Konolfingen zu gelangen.  Dies hätte ein massiv erhöhtes Verkehrsaufkommen mit den entsprechenden Risiken (bei weiterhin Tempo 50 erst recht) auf den genannten Strassen zur Folge, welche dem Grundgedanken des ganzen Vorhabens - der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden - diametral widersprechen.	B11.4	B14.26					



Code I 119		139				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p>					
Frage 8	<p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert.</p> <p>Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 120	140				
Frage 1	B1.2				
Frage 2	B2.2	B2.6			
Frage 3	B3.12				
Frage 4	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7					
Frage 8	B7.2	B7.8			
Frage 9	B8.4				
Frage 10	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11	B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12	B12.1				
Frage 13					
Frage 14	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 121		141			
Frage 1					
Frage 2		B2.6			
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren				
Frage 4	Der Gemeinderat und die Vertreter des Kantons haben die Sanierung der Ortsdurchfahrt und die Verkehrsberuhigung vom Ortskern geplant und die Projekte der Bevölkerung vorgestellt. Wir möchten uns für die geleistete Arbeit aller Beteiligten bedanken und die Gelegenheit nutzen, uns am Mitwirkungsverfahren zu beteiligen.	B5.9	B5.12		
Frage 5					
Frage 6					
Frage 7	Sanierung Ortsdurchfahrt				
Frage 8	Auch wir sind der Meinung, dass die Hauptstrasse durch unser Dorf in einem äusserst schlechten Zustand ist und sie deshalb Sanierungsbedürftig ist. Die Tatsache, dass eine Sanierung der Strasse nur mit anschliessendem Tempo 30 möglich sein soll nehmen wir etwas ohnmächtig zur Kenntnis. Wir befürchten allerdings, dass es durch die Versteigung des Verkehrsflusses für uns Oberdiessbacher zu Stosszeiten kaum mehr möglich sein wird auf die Hauptstrasse einzubiegen. Genau diese Situation ist beispielsweise in Wichtrach zu erkennen, seit dort auf einem Teilstück der Hauptstrasse Tempo 30 ist.	B8.4	B8.6		
Frage 9	<p><b>Befahrbare Randsteine</b> Wir sind der Meinung, dass Befahrbare Randsteine nur eine visuelle/subjektive Sicherheit für die Fussgänger darstellt und objektiv gesehen weniger Platz für die Fussgänger zur Verfügung steht. Und zwar aus folgenden praktischen Überlegungen: Die jetzige Strasse flach bzw. etwas konkav. Das macht, dass Lastwagen und andere große Fahrzeuge, verhältnismässig nahe kreuzen können, ohne dass sich ihre Seitenspiegel berühren. Bei breiten, geknickten Randsteinen, wie sie im Projekt vorgesehen sind, ist der Untergrund konvex, weil die Randsteine schräg Richtung Trottoir Verlaufen. Das hat zur Folge, dass Fahrzeuge sich etwas mehr zur Mitte neigen und somit mehr Platz benötigen damit die Seitenspiegel sich nicht steifen, wenn sie sich kreuzen. Es bleibt also weniger Platz für Fussgänger.</p> <p>Auch bei der Schneeräumung sehen wir Nachteile: Wir fragen uns, wie die Strassenränder für den Fahrer des Schneepflugs ersichtlich sind. Beim bestehenden Trottoir Rand ist die Strasse bis ca. 15 cm Schnee problemlos für den Fahrer zu erkennen und somit wie eine optische Hilfe um die Strasse bis zum Rand vom Schnee zu befreien. Bei abgeflachten Trottoir Rand fällt diese optische Hilfe weg, woher weiss der Fahrer wie er den Schneepflug halten soll? Bleibt nach jeder Schneeräumung ein Schneekil auf den schrägen Rädern liegen, weil weder der Pflug für die Strasse, noch der für das Trottoir diesen richtig wegräumen kann? Wie sicher ist dann für Velofahrer mit diesem Schneekil? Kriegen die Fussgänger den Schnee ab, wenn ein Lastwagen notgedrungen darüberfährt? Nach unserer Ansicht ist zu befürchten, dass dieser schräge Randstein jeden Winter durch den Winterdienst beschädigt wird. Aus diesen Gründen finden wir die befahrbaren Randsteine nicht sinnvoll.</p> <p><b>Sitzgelegenheiten und Bäume</b> Wir fragen uns, wozu entlang der Hauptstrasse zusätzliche Sitzgelegenheiten benötigt werden, wenn schon die bestehenden Sitzbänke kaum genutzt werden. Aus unserer Sicht stellt jede Art von „Verbauung“ wie Bäumen, Sitzbänken etc., eine potentielle Gefahr dar, dass Menschen (insbesondere Kinder) vom Verkehr übersehen werden, weil man sie optisch nicht wahrnimmt, weil sie hinter den Objekten versteckt sind, oder man durch diese abgelenkt ist. Wir fragen uns, wer für die Pflege der vorgesehenen Bäume zuständig ist. Nicht nur aus finanzieller Sicht, sondern auch weil wir befürchten, dass es diesen Bäumen, in unseren zunehmend heissen Sommertagen, so ergehen wird wie jenen in Oppligen, welche ersetzt werden mussten, weil sie vertrocknet sind...</p>	B9.20			
Frage 10	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach	B11.2	B11.17		
Frage 11	Bahnhofstrasse:				
Frage 12	Ihr Bericht zur Bahnhofstrasse ist nicht mehr aktuell, es haben sich diverse Sachen verändert wie die Parkplatz-Situation oder der Zwischenweg zwischen den Häusern				
Frage 13	Hirsch/Schmocker der heute nicht mehr existiert.				
Frage 14	Wir befürchten, dass es bei Einführung einer Einbahn auf dieser Strecke zu Rückstau auf die Hauptstrasse kommen kann, wenn die Bahnschranke geschlossen ist. Wir sehen deshalb keine Verbesserungen mit den vorgeschlagenen Veränderungen.				
	<p><b>Schlossstrasse:</b> Von den von Ihnen vorgeschlagenen Varianten, finden wir die Var. 2 am praktikabelste. Allerdings möchten wir zu bedenken geben, dass auch diese Var. keineswegs die Parkplatzproblematik während der Feuerwehrrübungen löst. Die vorgeschlagenen Parkplätze (Kirchbühl) werden auch von den Benutzern der Turnhalle, des Schwingkellers, der Mediothek und im Sommer der Sportanlage benutzt. Es hat nicht genügend Parkplätze für alle und zukünftig kommen möglicherweise auch Benutzer des Geissbühler Hauses dazu. Die Parkplatzsituation für die Feuerwehrangehörigen sollte deshalb zusätzlich anderweitig gelöst werden.</p> <p><b>Tempo 30 auf Gemeindestrassen</b> Wir sind Grundsätzlich gegen 30 Zonen auf dem Gemeindegebiet. Wir finden diese Massnahme nicht sinnvoll, weil bei Tempo 30 die Fussgänger nicht Vortrittsberechtigt sind. Das sehen wir insbesondere für Primarschüler als echten Nachteil, weil erwiesenermassen Kinder im Unterschulalter noch nicht kognitiv in der Lage sind die Verkehrssituation richtig einzuschätzen. Aus unserer Sicht würde deshalb Tempo 20, also Spielzone, bei welcher die Fussgänger Vortrittsberechtigt sind, rund um die Schulhäuser beschränkt viel mehr Sinn machen. Wir beantragen, dass Projekt zu überarbeiten und hoffen, dass unsere Fragen und Anregungen in den weiteren Prozess einfließen. Mit freundlichen Grüssen</p>	B14.17	B14.21	B14.9	
Code I 122		142			
Frage 1	Ja, das ist sinnvoll, es miteinander zu machen	B1.1			
Frage 2	ja	B2.1			
Frage 3	ja, unbedingt	B3.1			
Frage 4	ja Frage: Ist der Fussgänger dann noch sicher, wenn Lastwagen, Velos, usw. auf's Trottoir fahren dürfen, zum ausweichen (dem Fahrzeug wo entgegenkommt)? Bedenken wegen Fussgänger	B4.1	B2.6		
Frage 5	ja, mag sein!	B5.1			
Frage 6	ja, unbedingt!	B6.1			
Frage 7	ja, es ist nötig, dass es Veränderungen in diese Richtung gibt. Zur Aufenthaltsqualität: Bänkli auf der Hauptstrasse nicht unbedingt nötig, nicht angenehm wegen Abgas	B7.1	B5.9		
Frage 8	ja	B8.1			
Frage 9	Der Gemeinderat setzt sich sehr ein, und die Gemeinderätin hatte den Abend in der Aula sehr gut "managed". Grosses Kompliment und herzlichen Dank! Ich bin zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs. Die Hauptstrasse vermeide ich wenn möglich (wegen sich sicher fühlen). Vom Coop oder Bahnhof gehe ich mit dem Velo über den Gemeindeplatz zum Mattenweg, Krankenhausstrasse, und dann Trottoir zum Hohlenhausquartier. Übrigens: Ich finde es sehr schade, dass dieses Trottoir, zwischen Strasse und Land von S. von Wattenwyl schmaler gemacht wurde. Ich habe es wohl verpasst, zum mich dagegen wehren ;-)	B9.6	B14.27		
Frage 10	ja	B10.1			
Frage 11	ja	B11.1			
Frage 12	ja - wie ist es mit den Velofahrern, von Schulhausstrasse in Richtung Freimettigen - Konolfingen und retour?	B12.1			
Frage 13	ja	B13.1			
Frage 14	Danke vielmal für euren super Einsatz! Müsste es zu einer Abstimmung kommen, so müsste diese schriftlich, an der Urne sein. Mit Hand aufheben, da sind die Gegner zu massiv und einschüchternd, dass viele Bürger sich nicht getrauten, ja zu stimmen.	B14.7			
Code I 123		143			
Frage 1	Nein. Es kann auch eine Sanierung geben ohne Veränderungen.	B1.2			
Frage 2	Nein	B2.2			
Frage 3	Nein. Die Bäume und Verengungen erschwert die Durchfahrt von grossen und schweren Fahrzeugen wie z.B. LKW's oder Mährescher.	B3.2	B3.3		
Frage 4	Finde gut das die Lichtsignalanlage bestehen bleibt. Was nicht gut ist, ist die Trottoirüberfahrt. Man muss weiterhinter stopen oder man fährt dan genau gleich auf die Trottoirüberfahrt, damit man besser auf die Strasse schauen kann um abzubiegen.	B2.10	B4.9		
Frage 5	Wen interessiert schon schöne Häuser, wenn man autofahrt und auf die Strasse schaut.	B5.2			
Frage 6	Nicht ganz. Wenn man doch einen neuen lärmindernden Belag und Schallschutzfensterbaut noch das Tempo reduzieren. Es weis doch noch garniemand wie laut es dann wirklich ist. Eine Studie ist nicht immer die Realität!	B6.2			
Frage 7	Nein. Wenn heute viel Verkehr ist fährt mandurch Oberdiessbach mindestens 40-45km/h und 30 ist da doch noch etwas langsamer und müssamer. Denken sie auch mal an die Lastwagenfahrer oder andere Spettitöre/auslieferer die durch all die Dörfer mit Tempo 30 fahren müssen, da sind die noch mehr im Stress als sie es heute schon sind.	B7.2	B7.10		
Frage 8	Das Einzig gute das dieses ganze Projekt hat ist der neue Belag, damit es einem nicht mehr durchrüttelt auf dem Traktor. Aber alles andere ist nicht simmig. Warum muss man überall mehr Verkerschikannen machen, extra Löcher in den Belag machen für Bäume ist auch nicht sinnvoll. Und warum muss man immer alles was gut ist ändern oder umplanen.	B8.8			
Frage 9					
Frage 10	Ich denke der Verkehr bleibt genau gleich da spielt das Tempo nicht wirklich eine Rolle.				
Frage 11	Abgrenzung und Tempo ja aber bauliche Massnahmen NEIN. Mann könnte einfach mal ein Jahr mit Tempo 30 testen und anschliessend entscheiden ob es dan noch diese baulichen Massnahmen brucht.	B11.5	B11.18		
Frage 12	Nein.	B12.2			
Frage 13	Nicht voll und ganz. Es gibt dan genau gleich immer noch das Mama-Taxi, dass bis zum Schulhaus fährt. Da spielt das Tempo keine Rolle.	B13.3			
Frage 14					

Code O 4		144				
Frage 1		B1.1				
Frage 2						
Frage 3						
Frage 4	Sehr geehrte Damen und Herren					
Frage 5	Mit Interesse hat der Vorstand der Wasserversorgungsgenossenschaft Oberdiessbach (WVO) die Entwicklung des Projektes Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdiessbach verfolgt und					
Frage 6	an der öffentlichen Orientierungsversammlung vom 1. November vom präsentierten Lösungsvorschlag Kenntnis genommen. Wir hoffen, dass für die offenen Punkte gute					
Frage 7	Lösungen gefunden werden können und damit die neue Dorfdurchfahrt wie vorgesehen im Jahr 2027 realisiert wird.					
Frage 8	Die WVO ist sehr stark an der Realisierung des Projektes ohne Zeitverzug interessiert. Unsere Druckleitung in der Thunstrasse im Bereich Perimetergrenze Kreisel bis Einmündung					
Frage 9	Schlossstrasse muss ersetzt werden. Mehrere Leitungsbrüche in den letzten Jahren führten zu aufwändigen und teuren Reparaturen, mit den entsprechenden Unannehmlichkeiten für Verkehrsteilnehmer und Anwohner. Es ist sinnvoll, eine Gesamtsanierung der Druckleitung mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt zu verbinden, und wir sind deshalb in den vergangenen Jahren auch mehrmals an die kantonalen Behörden herangetreten. Wir sind sehr froh, gibt es nun Bewegung in dieser Sache ... Wir bitten Sie, die Wichtigkeit und Dringlichkeit unsere Projektes bei den zuständigen kantonalen Behörden einzubringen. Weiter bitten wir Sie, uns über die weitere Projektentwicklung auf dem laufenden zu halten und uns beizuziehen, soweit es die WVO betrifft. Besten Dank und freundliche Grüsse	B9.13	B9.21			
Frage 10						
Frage 11						
Frage 12						
Frage 13						
Frage 14						
Code I 124		145				
Frage 1	Ja	B1.1				
Frage 2	Die neue Trottoir Führung in die Industriestrasse ist dringend notwendig. Ist sehr gut gelöst. Leider sind nicht alle gefährlichen Ausfahrten in die Tempo 30 Zone eingeplant.	B12.1				
Frage 3	Ja	B3.1				
Frage 4	Ja	B4.1				
Frage 5	Mit den Aufhebungen der Parkplätze beim Lemon Cycle Veloladen zugunsten einer Aufenthaltszone bin ich nicht einverstanden. Ich bezweifle, dass sich dort Fussgänger am Strassenrand aufhalten werden.	B5.10				
Frage 6	Ja	B6.1				
Frage 7	Ja	B7.1				
Frage 8	Ja, ich finde es eine Gelegenheit und Chance, sich allgemein über unser Mobilitätsverhalten Gedanken zu machen. Leider werden viele Autofahrten unnötigerweise gemacht.	B8.1				
Frage 9						
Frage 10	Ja	B10.1				
Frage 11	Ich finde es schade, dass die vorgesehene Zone 30 nicht bis Ende Oberdiessbach Richtung Konolfingen, also Burgdorfstrasse Ein-/Ausfahrt Rainweg und Weststrasse ausgeweitet wird. Von der Weststrasse her kommen viele Lastwagen. Die Ausfahrt vom Oberen Rainweg her ist unübersichtlich. Die Ausfahrt von Gewerbezentrum (Metzgerei Lüthi, Physio usw.) ist im Bereich, wo man nach Tempo 30 wieder auf 50km/h beschleunigen kann. Auch diese Beschleunigung ( wo noch eine minimale Steigung ist) kann zu Lärmemissionen führen.	B7.7				
Frage 12	Ist dringend notwendig.	B12.1				
Frage 13	Ja	B13.1				
Frage 14	Ich bin gespannt, wie sich unser Dorfbild verändern wird.					

Code I 125		146					
Frage 1		B1.2					
Frage 2		B2.2	B2.6				
Frage 3		B3.12					
Frage 4	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B6.2	B6.4	B6.6			
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p> <p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenem Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>						
Frage 8		B7.2	B7.8				
Frage 9		B8.4					
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 12		B12.1					
Frage 13							
Frage 14	<p>Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach</p> <p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar-/ und Sekundarschulhauses</p> <p>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>•Industrie-/ Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>						
		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21		

Code I 126	147				
Frage 1		B1.2			
Frage 2		B2.2	B2.6		
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12			
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6	zu äussern:	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	<p>• Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>• Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>• Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>• Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>• Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>• Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>• Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>• Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>• Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p>				
Frage 8	<p>• Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>• Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>• Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>• Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>• Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen</p>	B7.2	B7.8		
Frage 9		B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach	B12.1			
Frage 14	<p>• Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitig geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>• Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>• Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>• Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>• Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>• Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>• Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>• Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>• Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 127		148				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p> <p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>					
Frage 8		B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten:</p> <p>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code   128		149				
Frage 1		B1.2				
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.	B7.2	B7.8			
Frage 8	Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?	B8.4				
Frage 9	•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen  Schade, dass man Tempo 30 im Dorf ablehnen muss wenn man gegen Tempo 30 auf der Hauptstrasse ist!	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 10		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 11		B12.1				
Frage 12						
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.					
Frage 14	•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses •Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses •Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse. •Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	



Code I 129		150						
Frage 1		B1.2						
Frage 2	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B2.2	B2.6					
Frage 3		B3.12						
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt	B4.4	B4.7	B4.8				
Frage 5	zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13			
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6				
Frage 7	<p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 285Stk. Hochstamm bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> <li>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</li> </ul>							
Frage 8	<p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B7.2	B7.8					
Frage 9		B8.4						
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19		
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16				
Frage 12		B12.1						
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach							
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert.</p> <p>Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 285Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21			

Code I 130		151								
Frage 1	Kein Überdenken notwendig. Der Verkehr muss durch dieses Dorf. Folgen dessen sind alle Ausstattungen und Behinderungen so wie Verengungen absoluter Blödsinn. Die Abgesenkten Trottoirs sind Kriminell. Fussgängerstreifen werden reduziert, so ist klar dass jedermann irgendwo die Strasse überqueren wird. Die Strasse ist so wie sie ist beizubehalten und zu Sanieren in Form eines neuen Belages. Die jetzigen Fussgängerstreifen sind besser zu Beleuchten.	B1.2	B2.6	B8.8	B9.22					
Frage 2	Der Verkehr ist sicher. Dies kann anhand der Statistik über die letzten Unfälle dokumentiert werden. Der Fussgänger hat bereits genug Vortritt. Er sollte wieder lernen dass man auch auf den Verkehr achtet bevor man mit Handy vor dem Kopf über die Strassen marschiert. Die Sichtweiten sind in jeder Kreuzung gegeben. Sonst sind Spiegel angebracht. Wir kennen die Gesetze der Sichtbermen. Eine Verengung der Kreuzungen dient nur dazu diese Sichtbermen besser einhalten zu können. Also: KEINE VERBESSERUNG!!!	B2.2	B2.8	B2.3						
Frage 3	Kritische Verkehrssituationen gibt's wohl überall im Strassenverkehr. Der Kreisel ist sicher. Die meisten Verkehrsteilnehmer wissen sich nach mehrstündiger Begutachtung unsererseits zu Verständigen. Über fast-Unfälle wie an der Info erzählt wurde müssen wir nicht diskutieren. Das ist wohl so ziemlich die dümmste Aussage. Zwei Situationen haben wir mehrmals festgestellt: 1. Fahrzeug von Thun will zum Coop - Fahrzeug vom Dorf nimmt sein Vorhaben nicht wahr. Würde dieser der zum Coop fährt blinken, gäbe es diese Situation nicht mehr. 2. Velofahrer vom Dorf her fahren volle Pülle in den Kreisel. Das wird sich mit Tempo 30 nicht ändern. Der jetzige Fussgänger ist passend. Die neu geplante Situation darf nicht umgesetzt werden.	B3.2	B3.12							
Frage 4	Der abgeknickte Randstein darf so nicht gebaut werden. Das ist Kriminell. Fussgänger müssen unbedingt vom Verkehr getrennt werden, also Hohe Randsteine. Die Strasse ist in dieser Breite wie Heute zu belassen. Die Radfahrer fahren so wieso links, rechts und auf dem Trottoir. Mit 30 und abgesenkten Randsteinen wird dies Chaotisch.	B4.4								
Frage 5	Schwachsinn. Wir sind auf dem Land. Bäume und Wälder hat es genug. Wer bezahlt den Unterhalt? Ich weiss als Unternehmerin wie hoch die Kosten für einen Baum sein werden. Ich frage mich wer bei 12'000 Fahrzeugen auf einer Bank sitzen will. Es wäre Sinnvoller die Bänke die jetzt an den schönen Orten stehen auch mal zu unterhalten. Angeschriebene Bäche - Wer Interessiert es ob er jetzt über die Chise fährt.....	B5.2	B5.12							
Frage 6	Schallschutzfenster wurden bereits vor Jahren montiert. Wir selber wohnen gem. der Vorlage die an der Info dargelegt wurde nicht in diesem Lärmperimeter. Obschon der Lärm zum Teil lauter ist als direkt an der Strasse. Die Bewohne werden angelogen. Es wurde nie eine Lärmmessung in diesem Dorf ausgeführt. Dies wird von mir verlangt und öffentlich belegt. Wir machen seit mehreren Monaten eigene Messungen in anderen Dörfern und auch bei uns. Wir kennen die Wahrheit ziemlich gut. Der Flüsterbelag ist zwar OK, jedoch wissen wir dass dieser nach Jahren nicht mehr die Ergebnisse liefert, da sich die Poröse Oberfläche verschliesst. Aber dann ist ja Tempo 30 und niemand interessiert mehr....	B6.6	B6.4							
Frage 7	Tempo 30 ist für gar nichts ausser mehr Abgase durch die Ewigen Anfahrten und Bremsmanöver. Durch das nähere Aufschliessen der Fahrzeuge wird wie wir in anderen Dörfern beobachtet haben das einbiegen von Seitenstrassen fast nicht mehr möglich sein. Der Fahrzeuglenker ist bei Tempo 30 mehr abgelenkt von Ausseneinflüssen. Somit wird auch das unsicherer. NICHT NACHVOLLZIEHBAR.	B7.2	B8.6	B7.11						
Frage 8	Das Vorprojekt hat mit stimmig nichts zu tun. Wir wollen eine Sanierte Strasse wie sie jetzt ist und nichts anderes.									
Frage 9	Ich verlange dass beim Bahnübergang (Stalder Küchen) eine Änderung vorgenommen wird. Bei gewissen Zeiten ( Morgen, Mittag und Abend ) kreuzen die Züge am Bahnhof und die Schranke bleibt für 3-4 Minuten geschlossen. Die Fahrzeuge stauen sich bis zum Bären und bis in den Schlupf. Komisch dass an anderen Zeiten die Züge auch kreuzen und da geht die Schranke kurz auf..... Ich fordere die Gemeinde und den Kanton auf dass dies angeschaut wird. Das Chaos mit den Autos wäre nicht mehr so stark.	B8.7								
Frage 10	Im Dorfkern wird selten über 30 gefahren daher ist die Einführung Sinnlos. Die Krankenhausstrasse wäre mal eine Optimale Strasse zur Entlastung vom Gumi, Kirchbühl und Gumi gewesen. Nun haben Sie auch dies Verbaut. Niemand denkt wohl dass bei grösserem Verkehrsaufkommen auch die Durchfahrten verbessert werden. Darum gibt's auch Bachverbauten damit das Wasser fliesst und dieses wird nicht verengt. Bei der Neopac wird der Schulweg mit dem neuen Projekt sicherer. jedoch ist der Fussgängerstreifen beim Bahnübergang das Hauptproblem.	B10.10	B9.10	B10.7	B10.5					
Frage 11	Bin Komplett gegen Verengungen und Verkehrsberuhigende Massnahmen. Es bringt nichts ausser das überall Bänke, Schwellen, Tafeln und Zeichen rumstehen. Man beachte in Konolfingen bei Migros. das Schild wurde wohl nicht vom hellsten Menschen aufgestellt. und so ist es vielerorts. Einzig es können besser Radargeräte aufgestellt werden.	B11.5								
Frage 12	Vor paar Jahren haben wir in der FDP ein Verkehrskonzept entwickelt das diese Situation spiegelt. Damals wurde unser Konzept vom Gemeinderat grob verworfen. Das ist wohl der einige Knackpunkt der Sinn macht	B12.1								
Frage 13	Diese Ansicht teile ich nicht. Der Dorfkern ist sicher!	B13.2	B10.11							
Frage 14	Ich verlange das das Projekt Dorfkern durch das Volk abgestimmt wird und das der Gemeinderat auf die Bevölkerung hört, auf diese eingeht was die Hauptstrasse anbelangt und diese Meinung beim Kanton vertritt und sich dementsprechend verhältet. Auch wenn der Kanton angeblich selbst bestimmt, soll und muss die Meinung der Bevölkerung akzeptiert werden.	B14.7	B9.15							

Code P 3		152						
Frage 1								
Frage 2		B2.6	B2.10	B2.14				
Frage 3	Tempo 30	B3.2	B3.3					
Frage 4	Die SVP Oberdiessbach ist gegen eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Grund von Berechnungen. Dass sich der Kanton an geltende Gesetze betreffend Lärm halten muss, ist für uns klar. Der Kanton soll aber Transparenz gegenüber der Bevölkerung schaffen. Wir verlangen deshalb, dass nach erfolgter Sanierung der Ortsdurchfahrt mit Einbau von Flüsterbelag Lärmmessungen durchgeführt werden. Entspricht der gemessene Lärmwert nicht den gesetzlichen Vorgaben, muss die Geschwindigkeit reduziert werden. Nur ein solches Vorgehen schafft in der Bevölkerung Verständnis für eine Temporeduktion.	B4.7	B4.9					
Frage 5		B5.15	B5.12	B5.9				
Frage 6		B6.5	B6.6					
Frage 7								
Frage 8	<p>Kreisel</p> <p>Das der Kreisel nicht ideal gelegen ist, ist schon seit dessen Bau bekannt. Ob die Verschiebung des äusseren Kreiselringes wirklich einen Effekt auf die Autofahrer haben wird, muss stark angezweifelt werden. Viel mehr wird die Kreiseldurchfahrt für den Schwerverkehr und vor allem für lange Fahrzeuge stark eingeschränkt. Der Kreisel sollte so belassen werden, wie er jetzt ist. Diese Kosten kann sich der Kanton sparen.</p> <p>Strasseneinmündungen</p> <p>Die Einmündungen der Gemeindestrassen in die Kantonsstrasse sind so zu belassen, wie sie heute sind. Es braucht keine Verengungen. Lastwagen, landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie lange und breite Fahrzeuge brauchen den Platz, um abbiegen zu können. Würden die Einmündungen verengt, wird das nur zu gefährlichen Situationen führen.</p> <p>Randsteine</p> <p>Die flachen Randsteine können einen Vorteil für die breiten Fahrzeuge sein. So können sie beim Kreuzen besser ausweichen und auch Velofahrer können „schnell“ Platz machen. Dieser Vorteil für die Fahrzeuge geht aber ganz klar auf Kosten der Fussgänger auf dem Trottoir. Es geht eine gewisse Sicherheit verloren. Weichen Fahrzeuge zu weit auf das Trottoir aus, könnten vor allem kleine Kinder Angst bekommen und falsch reagieren.</p> <p>Bepflasterung</p> <p>Die SVP Oberdiessbach ist gegen eine Verplasterung von gewissen Abschnitten des Trottoirs. Wir verlangen eine klare Abgrenzung von privatem zu öffentlichem Grund. So ist für den Fussgänger klar ersichtlich, wo das Trottoir verläuft und wo der Vorplatz eines Grundstückes anfängt. Wenn Privateigentümer bauen, sind diese schliesslich auch verpflichtet, ihr Grundstück mit Randsteinen zu versehen. Es mag schön Aussehen, aber wir leben nicht mehr im 18. Jahrhundert. Auch hier können Kosten eingespart werden.</p>							
Frage 9	<p>Trottoirüberfahrten</p> <p>Die geplanten Trottoirüberfahrten auf der Bahnhofstrasse und am Mattenweg sind noch einmal zu überdenken. An allen 3 Stellen ist die Sicht auf die Hauptstrasse sehr eingeschränkt. Fahrzeuge müssen schon heute bis ganz an die Strasse heranfahren, um Einsicht zu haben. Wie viele Fussgänger die Bahnhofstrasse und den Mattenweg an diesen Stellen queren, sollte noch einmal geprüft werden. Bei geringer Frequenz braucht es diese Trottoirüberfahrten nicht.</p> <p>Bäume</p> <p>Wir halten die Pflanzung von Bäumen entlang der Kantonsstrasse für nicht nötig und nicht sinnvoll. Diverse Bäume schränken die freie Sicht erheblich ein und lassen so neue Gefahrenquellen entstehen. Dabei speziell erwähnen möchten wir die 3 Bäume eingangs Kreisel von Herbligen kommend, den Baum bei der Kreiselausfahrt Wässermatte, den Baum Einmündung Schlosstrasse und den Baum Einmündung Kirchstrasse.</p> <p>Zudem möchten wir den Kanton darauf hinweisen, dass etliche Bäume auf Privatgrundstücken geplant sind, ohne dass die Eigentümer vorher überhaupt gefragt wurden. Oberdiessbach ist eine Landgemeinde mit vielen Grünflächen und vielen Bäumen weshalb es aus unserer Sicht keine zusätzlichen braucht.</p> <p>Fussgängerstreifen und Ampel</p> <p>Die SVP befürwortet das Belassen der Fussgängerstreifen sowie der Ampel. Das schafft Sicherheit für die Fussgänger, vor allem für die Kinder und die älteren Leute. Auch befinden sie sich an den richtigen Stellen.</p> <p>Sitzbänke</p> <p>Die Kantonsstrasse wird auch nach der Sanierung eine Durchgangsstrasse mit viel Verkehr bleiben. Es wird nicht attraktiv sein an die Hauptstrasse zu sitzen, um zu verweilen. Die bereits vorhandenen Sitzbänke werden nur sehr selten genutzt. Der Kanton sollte sich das Geld sparen und auf Sitzbänke verzichten.</p> <p>Fazit</p> <p>Dass die Kantonsstrasse saniert werden muss, steht ausser Frage. Deshalb ist es zu vermeiden, dass diese Sanierung durch Einsprachen oder Beschwerden hinausgezögert wird. Die SVP Oberdiessbach hofft, dass der Kanton die eingegangenen Mitwirkungen ernst nehmen wird. Der jetzt vorgelegte Plan löst bei vielen Bürgern Unbehagen aus und nicht wenige haben das Gefühl vom Kanton bevormundet zu werden. Oberdiessbach ist eine ländliche Gemeinde und keine Stadt. Diesem Aspekt sollte Rechnung getragen werden. Deshalb fordern wir eine Überarbeitung und Anpassung des Projektes, so das am Ende die Akzeptanz in der Bevölkerung gegeben ist.</p>	B9.17						
Frage 10								
Frage 11	Bahnhof	B11.5	B11.10	B11.7	B11.8	B11.13		
Frage 12	Die Bahnhofstrasse ist so zu belassen, wie sie heute ist. Eine Temporeduktion auf 30 km/h ist angemessen. Es braucht keine Hindernisse.	B12.1						
Frage 13	<p>Schlosstrasse</p> <p>Auf der Schlosstrasse sind gefühlt alle 20 Meter Hindernisse eingeplant, was wir überhaupt nicht nachvollziehen können. An gewissen Stellen ist die Strasse schon heute eng, und soll nun noch zusätzlich verengt werden. Für grosse Fahrzeuge und vorallem Landwirtschaftliche Fahrzeuge wird die Schlosstrasse so kaum mehr zu passieren sein. Wir sind auch strikt gegen eine Verengung der Einmündung Schlosstrasse/Kantonsstrasse. Zudem muss die Feuerwehr die Schlosstrasse bei einem Einsatz möglichst schnell passieren können. Die Gemeinde wird über 1 Mio. Fr. ausgeben um den oberen Teil, (oberhalb Reitsstall bis Brüterei Erb) zu sanieren, deshalb macht es absolut keinen Sinn den unteren Teil so zu verbauen. Da der Schlosstrasse den anderen Strassen im Dorfkern eine übergeordnete Rolle zukommt, ist eine Reduktion des Tempos zu überdenken. Zudem sind wir sind gegen eine Aufhebung vom Radstreifen, da dieser den Schülern mit dem Velo Sicherheit gibt.</p> <p>Kreuzung Schulhausstrasse/ Schlosstrasse/ Krankenhausstrasse</p> <p>Wir sind gegen eine Verengung der Kreuzung an 3 Stellen. Schon heute brauchen Lastwagen, die das Gewerbe im Dorfkern beliefern, sowie das Postauto den ganzen Platz, um abbiegen zu können. Mit einer Verengung wird diese Kreuzung für grosse Verkehrsteilnehmer nur noch sehr schwer zu passieren sein. Dies schafft wiederum Gefahrenquellen und ist Gewerbefeindlich. Zudem sollte die Vortrittsregelung so belassen werden, wie sie heute ist.</p> <p>Parkierung Feuerwehr</p> <p>Unseres Wissens wurde die Parkierung der Feuerwehr bereits 2021 mittels Beschlusses geregelt. Sofern der Gemeinderat nichts anderes beschlossen hat, gilt dieser. Es gibt also keine Mitwirkung über verschiedene Varianten. Bei grossen Übungen und im Ernstfall sollen die Privatfahrzeuge auch weiterhin auf der Schlosstrasse parkieren dürfen. Im Einsatz zählt jede Sekunde und da müssen die Autos schnell abgestellt werden können. Dies ist jedoch mit so vielen Pfosten und Engnissen nicht möglich.</p> <p>Industriestrasse und Freimettingenstrasse</p> <p>Die neue Verkehrsführung auf der Freimettingenstrasse und der Industriestrasse ist zu befürworten. Auch der Bau des Trottoirs sollte realisiert werden. Die Sicherheit für die Kinder auf dem Schulweg wird somit erhöht. Und auch die Lastwagenzufahrt zur Neopac wäre so sinnvoll gelöst.</p>							
Frage 14	<p>Kirchbühlstrasse</p> <p>Hier macht eine Temporeduktion Sinn. Die Autos, welche längs auf der Kirchbühlstrasse parkiert werden, wirken Verkehrsberuhigend, weshalb es keine weiteren Massnahmen mehr braucht. Diese stellen nur Hindernisse beim Parkieren dar, welche im schlimmsten Fall dazu führen, dass bei unsauberen Parkieren Parkplätze verloren gehen. Auch braucht es in der Kreuzung Kirchbühlstrasse/Gumiweg keine zusätzlichen Verengungen, da das Passieren und Einbiegen für grosse Fahrzeuge schon heute genug schwierig ist.</p> <p>Schulhausstrasse</p> <p>Tempo 30 auf der Schulhausstrasse ist sinnvoll. Es braucht aber keine weiteren verkehrsberuhigenden Massnahmen. Im Dorfkern gibt es Gewerbebetriebe, welche mit Lastwagen beliefert werden. Man sollte deshalb die Zufahrt für das Gewerbe nicht erschweren.</p> <p>Krankenhausstrasse</p> <p>Mit dem Bau der Bushaltestelle wurde bereits ein Engnis geschaffen, welches den Verkehr verlangsamt und beruhigt. Es braucht keine zusätzlichen baulichen Massnahmen.</p> <p>Kirchstrasse</p> <p>Eine Temporeduktion auf 30 km/h ist angemessen, da schon heute nicht viel schneller gefahren werden kann.</p> <p>Kosten</p> <p>2023 hat Oberdiessbach dem Neubau der Schulanlage und der Sanierung des Geissbühlerhauses zugestimmt. Dazu war eine Steuererhöhung auf 1.64 notwendig. Die Gemeinde ist nun gefordert, dass die Finanzen in der ohnehin nicht einfachen Zeit, im Lot bleiben. Sonst droht wieder eine unliebsame Erhöhung der Steuern, was es unbedingt zu vermeiden gilt. Dass heisst, dass jeder Franken, der nicht ausgegeben wird, ein gesparter Franken ist. In der vorgelegten Planung sind viele verkehrsberuhigende Massnahmen geplant, welche unnützlich und überflüssig sind. Die SVP ist der Meinung, dass dieses Geld gespart werden muss.</p> <p>Fazit</p> <p>Die Planung der 30er Zone muss gründlich überarbeitet werden. So wie der Plan heute vorliegt, kann die SVP dem nicht zustimmen. Es wird wohl auch in der Dorfbevölkerung keine Mehrheit dazu geben. Die Reduktion der Geschwindigkeit ist teils angemessen, es braucht aber keine Hindernisse und Eingangstore auf unseren Dorfstrassen. Anstelle von Verkehrsberuhigenden Massnahmen empfehlen wir die Montage von Geschwindigkeitsanzeigetafeln. Diese haben eine enorme Wirkung und stellen aber keine Hindernisse auf der Strasse dar.</p> <p>Oberdiessbach soll nicht verstädtert werden. Oberdiessbach ist eine Landgemeinde und der Dorfcharakter soll erhalten bleiben.</p>	B14.17	B14.19	B14.28				

Code I 131		153				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</li> <li>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</li> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> <li>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</li> </ul> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>					
Frage 8		B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</li> <li>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</li> </ul> <p>Investitionskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525'180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</li> </ul>					
		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 132		154					
Frage 1							
Frage 2		B2.6					
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates						
Frage 4		B4.4					
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt						
Frage 6	zu äussern:	B6.6					
Frage 7	Wir wohnen seit über 50 Jahren in Oberdiessbach, das heisst wir kennen den Verkehr und die Probleme! Wir erleben es immer wieder, dass wir sehr lange warten, wenn wir am	B7.12					
Frage 8	heuen usw. sind. Da wir unser Land so haben, dass wir immer wieder auf die Strasse müssen!!						
Frage 9	Als wir in die Schule gingen, musste die Strasse verbreitert werden aus Sicherheitsgründen, vom Kohlholz bis anfangs Dorf. Deshalb sind wir erstaunt, dass man jetzt die Fahrbahn verengen will. Wir sind nicht generell gegen Tempo 30, aber die Verengungen der Strasse, kein Troittoirrand mehr, das heisst für uns weniger Sicherheit für die Fussgänger, vor allem Kinder! Die Landwirtschaftlichen Fahrzeuge und Maschinen sind heute einfach breiter, die meisten Anbaugeräte sind 3m breit, so wird ein kreuzen auf den Strassen unmöglich. Auf einen Troittoirrand fahren macht den Pneu kaputt und ein solcher Pneu kostet viel mehr als ein Auto Pneu! Was wir nicht verstehen, dass keine Lärmessungen gemacht wurden, es sind ja Alles nur Schätzungen!!! Der Verkehr muss ja iergendwo durch, es gibt schon jetzt Rückstaus und das wird nur noch viel schlimmer werden mit dem Tempo 30!						
Frage 10							
Frage 11		B11.5					
Frage 12	Auch im Dorfkern sind wir dagegen das die Verengungen usw. gemacht werden, für uns hat das nichts mit Sicherheit zu tun!						
Frage 13	Die Autofahrer, Velofahrer und Fussgänger sollten mehr auf einander achten und Rücksicht nehmen!						
Frage 14	Mit freundlichen Grüssen						

Code I 133		155				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12				
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6		B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	<p>•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p> <p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p>					
Frage 8	<p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleiben wir mit freundlichen Grüßen</p>	B7.2	B7.8			
Frage 9		B8.4				
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verfüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>•Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>•Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code O 5		156				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6			
Frage 3		B3.12				
Frage 4	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	äussern:	B6.2	B6.4			
Frage 7	•Grundsätzlich lehnen wir die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B7.6	B7.8	B7.9		
Frage 8	<p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch genau zu prüfen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke. Für uns stellt sich auch die Frage, warum dies nicht auch mit Tempo 40 möglich wäre? Genau aus den oben erwähnten Gründen ist für uns Tempo 30 mit späteren ev. baulichen Hindernissen nicht vertretbar.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</li> <li>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</li> <li>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. Im Bereich Schlossstrasse befindet sich die Einmündung auf Gemeindegebiet</li> <li>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nachvollziehbar. Die neu geplanten Bäume schränken die Sicht massiv ein, sowohl für die Fussgänger sowie auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Die Verschiebung des äusseren Mittelringes erschwert einzig dem Schwerverkehr die Durchfahrt durch den Kreisel und ist deshalb abzulehnen.</li> </ul>	B8.4				
Frage 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</li> <li>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</li> <li>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</li> <li>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</li> <li>•Kosten; Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten</li> <li>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. Dies kann nicht im Sinne von uns Landwirten sein.</li> <li>•Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden. Einige dieser Bäume sind auf Privat Grundstücken geplant und sind zwingend dann auch von diesen Unterhaltspflichtig.</li> </ul> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlangen wir zusätzlich zur zugestandenem Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Ich bitte unsere oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleiben wir mit freundlichen Grüssen</p>	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 10						
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16	B11.5	
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach					
Frage 14	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Bahnhofstrasse; Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> <li>•Krankenhausstrasse; Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> <li>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</li> </ul> <p>Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnten wir jedoch zustimmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</li> <li>•Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</li> <li>•Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</li> <li>•Industrie-I Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt sind wir einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst.</li> <li>•Schlossstrasse; Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Alle weiteren geplanten Schikanen und Pfosten sind unnötige Hindernisse und unnötige Ausgaben welche man sparen oder anderswo sinnvoll einsetzen kann. Weiter ist dies völlig unlogisch wenn man weiter oben (Richtung Erb) die Strasse für über eine Million CHF ausbaut und im unteren Bereich diese verengt und für zubringende LKW oder auch für die Feuerwehr zusätzlich verengt und die Strasse nur gefährlicher machen!</li> </ul> <p>Folgekosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</li> </ul>	B14.17	B14.19	B14.21		

Code I 134		157			
Frage 1	Nein	B1.2			
Frage 2	Nein	B2.2			
Frage 3	Na ja. Der Kanton (OIK und Planungsbüro) haben diese kritische Situation erschafft.	B3.2			
Frage 4	Nein als Fussgänger fühle ich mich überhaupt nicht mehr Sicher. Alle Fahrzeuge können ungehindert auf das Trottoir ausweichen. Die Volofahrer werden den Langsamverkehr mit jeder Garantie über das Trottoir überholen.	B4.2	B2.6		
Frage 5	Nein Zusätzliche gefahrenquellen für grössere Fahrzeuge ÖV, Landwirtschaftliche, Lastwagen, Ausnahmetransporte und ab und zu noch Panzer.	B5.2			
Frage 6	Der grösste Teil der angrenzenden Gebäude haben schon Lärmschutzfenster. Ein lärmvermindernder Belag ist nur mit offenen Poren wirksam. Nach einigen Jahren sind diese mit Feinsedimenten gefüllt und der Belag trägt nicht mehr zur Lärmverminderung bei.	B6.2			
Frage 7	Nein	B7.2			
Frage 8	Nein	B8.2			
Frage 9	Es wird von weniger Lärm, weniger Abgasen gesprochen. Das OIK hat noch nie ein Messprotokoll über Lärm- und Abgasmessung bei diesen Projekten vorgelegt. Es wird aber immer davon gesprochen. Die Physik ist ein Naturgesetz. Abbremsen erzeugt Wärmeenergie, Masse mal Beschleunigung markanter Treibstoffverbrauch ergibt mehr Abgase und Lärm durch die Motordrehzahl.	B9.2	B6.6		
Frage 10	Für Sicherheit Schulweg, Altersheim ja. Durgangsverkehr Krankenhausstrasse nein. Alle fahren danach über die Thunstrasse und ergibt zusätzlichen Mehrverkehr.	B10.10	B10.7		
Frage 11	Nein	B11.2			
Frage 12					
Frage 13	Die Schulwegsicherheit und Krankenhausstrasse Ja	B13.1			
Frage 14					
Code I 135		158			
Frage 1	Ja, nur finde ich nicht alle Massnahmen gleich gut.	B1.1			
Frage 2	Jein. Das überfahren des Trottoirs zum kreuzen/ausweichen finde ich nicht gut.	B2.6			
Frage 3	Ja. Jedoch sollten noch kleine Details verbessert werden. Siehe Plan mit handschriftlichen Bemerkungen.				
Frage 4	Nein. Ein Stau verursachender Grund ist die Barriere, damit der Zug freie Durchfahrt hat. Würde die BLS technische Veränderungen vornehmen, dass nicht mehrere Barrieren miteinander geschaltet werden, sondern diejenige an der Burgdorfstrasse separat d.h. einzeln geschaltet wäre, würde die Zeit in der die Schranken geschlossen sind verkürzt und es gäbe mehr Durchfahrtszeit für den Strassenverkehr, somit weniger Stau.	B8.7			
Frage 5	Das ist Ansichtssache.	B5.6			
Frage 6	Die Massnahmen ja, die Berechnungsformel für die Lärmmessung nein.	B6.1	B6.6		
Frage 7	Begründung ja, Umsetzung nein. Siehe Frage 4. Das Tempo 30 garantiert den Verkehrsfluss nicht. --> Zug	B7.1			
Frage 8	Ja. Es gibt noch Details zum optimieren.	B8.5			
Frage 9	Ja siehe Beilagen (Beilage 1 & 2)  1. Der geplante Fussgängerstreifen (südlich des Kreisels) ist eine gute Idee. Jedoch sollte beachtet werden, dass das einbiegen in die Strasse von den Velofahrern, die vom Veloweg herkommen auch berücksichtigt werden sollten. Siehe 1, 2 & 3 (Fussgängerstreifen südlich des Kreisels, Ein-/Ausfahrt Veloweg in Kreisell, Ende/Beginn Veloweg entlang Lindenstrasse). Eine klare Markierung für Fussgänger und Velofahrer sollte angebracht werden. Um Unfälle zwischen Velos & Fussgänger zu verhindern, muss dieser Punkt noch überdacht werden. Danke.  2. Bereich Vorplatz Apotheke bei Schloss-Strasse. Distanz zwischen geplantem Baum und Treppe: Falls dieser Bereich effektiv so umgesetzt werden soll bitte sicherstellen, dass ein Zwillingswagen sowie Rollstuhl, etc. problemlos Platz haben zwischen Baum und Treppe und sogar noch etwas Lücke. Bitte rechnen sie mit dem breitesten Modell. Danke.  Hitzeschutz: Dass hierfür etwas gemacht wird finde ich gut. Gibt es unterhaltsmässig betrachtet auch kostengünstigere Alternativen? Oberdiessbach hat schon einige schöne Brunnen, wäre das auch eine Option, dass es noch mehr gäbe? Danke.	B3.7	B3.13	B5.16	B5.17
Frage 10	Ja.	B10.1			
Frage 11	Nicht alle. Ich persönlich bin der Meinung, dass einige "verkehrsberuhigende" Massnahmen Aggressionen im Strassenverkehr fördern, bei einigen Autofahrern. Meine Beobachtungen halten fest, dass über Bodenwellen, manchmal absichtlich schneller gefahren wird. Das finde ich nicht gut! (Schulhausstrasse wo wir wohnen)	B14.5			
Frage 12	Trottoir ja, Einbahnstrasse bin ich unschlüssig.	B12.1			
Frage 13	Teilweise	B13.3			
Frage 14	Danke für die Berücksichtigung unserer Meinung & Impulse.				



Code I 136		159					
Frage 1		B1.2					
Frage 2		B2.2	B2.6				
Frage 3		B3.12					
Frage 4	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B6.2	B6.6				
Frage 7	<p>• Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p> <p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>• Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>• Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>• Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>• Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>• Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>• Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist unnötig. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45 Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>• Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Unnötig. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>• Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Nicht nötig. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p>	B7.2	B7.8				
Frage 8	<p>• Markierung der Dorfbäche; Unnötig. Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>• Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>• Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>• Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>• Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Was ich nie verstanden habe, habe warum man Autofahrer als unanständig betrachtet, die man bevormunden müsste und noch mehr Tafeln aufstellen will. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenem Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. Ich bin mit den kritischen Einwänden voll einverstanden und verbleibe mit freundlichen Grüßen</p>	B8.4					
Frage 9		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	
Frage 10							
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 12		B12.1					
Frage 13	<p>Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach</p> <p>• Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p>						
Frage 14	<p>• Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitig geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>• Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>• Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- und Sekundarschulhauses</p> <p>• Freimetigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>• Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>• Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>• Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>• Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>• Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21		

Code I 137		160					
Frage 1		B1.2					
Frage 2		B2.2	B2.6				
Frage 3		B3.12					
Frage 4	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern. Wir wohnen seit 1978 im Dorf und haben über 40 Jahre als Lehrkräfte gearbeitet. Regelmässig waren / sind wir mit dem Auto oder dem E-Bike im Dorf unterwegs	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	und kenne daher die Situation.	B6.2	B6.4	B6.6			
Frage 7	<p>• Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt ab.</p> <p>• Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte im Gemeindegebiet auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>• Bahnübergang: Die Fussgängersituation beim Bahnübergang ist gefährlich, schlecht signalisiert und fast nicht beleuchtet. Erleben Sie mal als Autofahrer die Ankunft zweier Züge mit Pendlern in der Dämmerung oder bei schlechtem Wetter. Da besteht grosser Handlungsbedarf!</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt</p>	B7.2	B7.8				
Frage 8	<p>Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen.</p> <p>Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p> <p>• Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark gefährdet. Abgesenkte Randsteine erleichtern es zudem Automobilisten, auszuscheren oder kurz anzuhalten.</p> <p>• Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>• Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. Vor allem bei der Abzweigung Schlossstrasse besteht kein Handlungsbedarf. Was jahrelang erfolgreich funktioniert hat, muss nicht geändert resp. verschlechtert werden.</p> <p>• Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Waren Sie schon mal zu Fuss vor Ort?</p> <p>• Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. Das Aufheben von Parkplätzen verringert den Privatverkehr nicht und ist realitätsfremd. Wer nicht mehr im Dorf parkieren kann, geht auswärts einkaufen. Wer sowas vorschlägt, wohnt entweder nicht im Dorf oder hat kein Auto. Das kanns ja nicht sein...</p> <p>• Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, aber eigentlich unnötig Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45 km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- / und messbare Verbesserungen. Tatsächlich und vor Ort wurde auch nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>• Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken. Wir sind ein Dorf im Grünen und mitten in der Natur. Diese 28 Bäume sind völlig überflüssig. Von den Kosten ganz zu schweigen.</p>	B8.4					
Frage 9	<p>• Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Wer sitzt schon freiwillig neben einer stark befahrenen Strasse? Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten.</p> <p>• Kosten: Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>• Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>• Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann tönen bei mir stark nach Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können.</p> <p>Daher verlangen wir zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt?</p> <p>Bei negativer Beantwortung verlangen wir, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte.</p> <p>Wir bitten, unsere oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben.</p> <p>In diesem Sinne verbleiben wir mit freundlichen Grüssen</p>	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	B9.10
Frage 10							
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 12		B12.1					
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach						
Frage 14	<p>• Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehlt am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Das hatten wir ja schon...</p> <p>• Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung wurde die einzige Strasse, welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, eingeengt.</p> <p>Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen, aber nur vorausgesetzt, dass die vor-handenen Parkplätze seitlich neben dem Ärztezentrum den Anforderungen genügen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>• Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>Punktuelle Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>• Schulhausstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primarschulhauses</p> <p>• Kirchbühlstrasse; Signalisierte Tempo 30-Zone im Bereich des Primar- / und Sekundarschulhauses</p> <p>• Freimettigenstrasse; Einbahnregime Richtung Vogtareal, markierter Gehweg, Signalisierte Tempo 30-Zone ab Maler Künzi bis Einmündung Industriestrasse.</p> <p>• Industrie- / Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig, da hier eh nicht schnell gefahren werden kann. Im gleichen Zusammenhang sollte jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>• Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung von Tempo 30 ist unnötig, da in diesem Abschnitt eh nicht schnell gefahren werden kann. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden.</p> <p>Investitionskosten:</p> <p>• Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525'180.- +- 20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten).</p> <p>Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen.</p> <p>Folgekosten:</p> <p>• Die Gemeinde ist verpflichtet, in den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen.</p> <p>• Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21		

Code   138	161				
Frage 1	B1.2				
Frage 2	B2.2	B2.6			
Frage 3	B3.12				
Frage 4	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7					
Frage 8	B7.2	B7.8			
Frage 9	B8.4				
Frage 10	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 11	B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12	B12.1				
Frage 13					
Frage 14	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 139		162					
Frage 1	Gesamtsanierung macht Sinn, der Strassenraum sollte jedoch so belassen und nicht verändert werden. Durch die Strassensanierung, die schon längst überfällig ist, ergibt sich meiner Meinung nach schon eine grosse Lärmreduktion.	B1.1	B8.4				
Frage 2	Die Verkehrssicherheit kann nur erhöht werden, wenn alle Teilnehmer sich an die Regeln halten, z.B. auch die Fussgänger müssen auf den Verkehr achten.	B2.8					
Frage 3	Im Kreisel ist nicht die Einfahrt von Linden das Problem, sondern die Einfahrt von Konolfingen nach Thun. Viele Verkehrsteilnehmer merken nicht, dass sie in einen Kreisel fahren. Im Kreisverkehr ist immer noch ein Vortritt von Links. Auch mit der angedachten Korrektur wird das Problem nicht gelöst. Es muss an der Einfahrt von Konolfingen eine Korrektur stattfinden. Bei der momentan geplanten Lösung kann weiterhin genau gleich gerade durch den Kreisel gefahren werden.	B3.2	B3.8				
Frage 4	Durch das leicht zu befahrende Trottoir wird es meiner Meinung nach zu gefährlichen Verkehrssituationen kommen. Da es für alle Verkehrsteilnehmer leichter ist, das Trottoir zu befahren. Fussgänger sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark gefährdet und es kann beängstigt sein.	B2.6					
Frage 5	Es wertet sicher das Dorfbild auf, fraglich ist, ob die geplanten Massnahmen genützt werden, z.B. Sitzgelegenheiten.	B5.1					
Frage 6	Bei hohem Verkehrsaufkommen über den Tag regelt sich das Tempo heute schon von selbst und der Lärm nimmt dadurch auch ab. Für mich ist es nicht nachvollziehbar das es noch eine Temporeduktion braucht. Zusätzlich sind bereits die meisten Häuser mit Schallschutzfenster versehen. Zu dem weis jeder, der ein Haus kauft oder eine Wohnung in Strassennähe mietet, dass es Lärm geben kann. Die Verkehrsmenge kann auch mit Tempo 30 nicht reduziert werden, und ich denke, dass dieser Punkt störender ist.	B6.3	B9.12				
Frage 7	Für mich ist das Einführen von Tempo 30 auf der Hauptstrasse nicht nachvollziehbar, wenn dies auf den Gemeindestrassen nicht eingeführt würde. Bei Tempo 30 wird ein Einbiegen tagsüber auf die Hauptstrasse fast unmöglich, die Fahrzeuge folgen einander ohne grosse Lücken, siehe Beispiel Wichtrach. Es kommt so zu Ausweichverkehr über die Gemeindestrassen. Zudem ist zu erwarten, dass es ausserhalb der 30-Zone zu Stau kommt (Dorfeinfahrt).	B7.2	B8.6	B7.12			
Frage 8	Durch die Reduzierung der Verkehrsfläche kommt es zu gefährlichen Abbiegemanöver, es lässt keine Korrektur mehr zu. Zudem sind nicht alle Fahrzeuge/Kombinationen 12m lang, es gibt auch längere Fahrzeuge mit verschiedenen Radständen. Je grösser desto mehr Platz wird benötigt, sowie verschieden lange Überhänge. In der Theorie funktioniert alles einwandfrei, aber in der Realität sieht es oft anders aus. Z.B der Kreisel in Oppligen bei der Autobahn wurde vor Jahren auch korrigiert, leider ist er zu eng, mehrmals jährlich müssen die Randsteine ersetzt werden. Der Verkehrsfluss wird zusätzlich gestört.	B4.7	B5.5				
Frage 9							
Frage 10	Nein, ich bin für mehr Eigenverantwortung und einer angepassten Fahrweise. Im Gesetz ist ja auch festgehalten, dass die Fahrweise der jeweiligen Situation anpasst werden muss. Wer zu schnell fährt, fährt auch bei 30 zu schnell.	B10.2					
Frage 11	Verengungen fördern frustrierte Verkehrsteilnehmer, es kommt zu Verkehrsstockungen, es gibt unnötigen Anhalte- und Anfahrtslärm. Der Verkehrsfluss wird gestört und zudem gibt es gefährliche Kreuzungsmanöver in den Verengungen mit dem Gegenverkehr.	B11.5					
Frage 12	Die Umgestaltung der Trottoirs finde ich gut. We sich die Einbahnstrasse auf die anderen Gemeindestrassen auswirkt, ist schwierig abzuschätzen.	B12.1					
Frage 13	Kinder müssen auch lernen, mit schwierigen oder gefährlichen Situationen umzugehen. Die Strasse ist nach wie vor für den rollenden Verkehr gedacht und nicht als Spielplatz.	B13.2					
Frage 14	Die Feuerwehr liegt mir am Herzen, es ist ein freiwilliger Dienst, der geleistet wird, um Menschen und Tiere im Notfall zu helfen. Im Kanton Bern sind 98% der Feuerwehren Milizfeuerwehren, d.h. die einrückenden ADF sind mit dem privaten Fahrzeug unterwegs und müssen sich an das Strassenverkehrsgesetz halten. Wenn wir jedoch immer mehr Tempo 30 in den Dörfern und Städten bekommen, geht bei einem Ernstfall, trotz dass die Einsatzkräfte schneller als die vorgeschriebene Geschwindigkeit fahren dürfen, wertvolle Zeit verloren, was z.t. über Leben oder Tod entscheiden kann. Bei dichtem Verkehr wird auch die Einsatzfahrt mit Blaulicht und Sirene gefährlicher. Ein schnelles Durchkommen wird schwierig bis unmöglich, da der Verkehr sich langsam fortbewegt und je nach Situation ein Ausweichen nicht mehr möglich ist. Die Parkplatzsituation ist schon seit dem Bau des Magazins ein Problem, annehmbare Lösungen konnten bis heute nicht gefunden werden, aber eine Streichung der Parkmöglichkeit bei Übungen und Einsätzen ist sicher nicht der richtige Weg. Ein Parkieren auf den öffentlichen Parkplätzen, welche doch eine gewisse Distanz zum Magazin haben, ist nicht förderlich für den Erhalt einer freiwilligen Feuerwehr. Ich danke Ihnen, dass ich meine Bedenken äussern kann. Freundlich Grüsse	B7.5	B14.9				

Code I 140		163				
Frage 1		B1.2				
Frage 2		B2.2	B2.6	B2.8		
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12				
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8		
Frage 5	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13	
Frage 6	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.	B6.2	B6.4	B6.6		
Frage 7	Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Es dürfen keine Fussgängerstreifen aufgelöst werden. Ältere und gehbehinderte Personen müssen sonst einen weiten Umweg in Kauf nehmen um sicher über die Burgdorf-oder Thunstrasse zu gelangen.	B7.2	B7.8			
Frage 8	•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst. •Es hat einige Gebäude bei welchen der Keller bis ans Trottoir oder auch unter das Trottoir reicht. Wenn nun grosse Fahrzeuge regelmässig das Trottoir befahren wird die Belastungsgrenze der Keller überschritten. Zudem sind Balkone im 1. Stock der Gebäude, welche bis oder auch über das Trottoir reichen, welche durch hohe Fahrzeuge beschädigt werden können. Somit darf bei diesen Gebäuden das Trottoir nicht befahren werden und das Kreuzen von grossen Fahrzeugen ist nicht mehr gewährleistet. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon abzugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstammabäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?	B8.4				
Frage 9	•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergegangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen	B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19
Frage 10						
Frage 11		B11.3	B11.6	B11.16		
Frage 12		B12.1				
Frage 13	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach •Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Leider wird der Fussgängerstreifen bei der Haubenstrasse durch die meisten Personen ignoriert und irgendwo die Strasse überquert, dies führt regelmässig zu Ansammlungen von Personen auf der Strasse, insbesondere bei geschlossener Bahnschranke. Damit diese Konflikte verhindert werden, ist mit periodischer Fussgänger Kontrolle durch die Polizei entgegenzuwirken. •Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen: •Industrie-/ Burgdorfstrasse; Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden. •Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstammabäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140'000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	

Code I 141		164			
Frage 1		B1.2			
Frage 2		B2.2	B2.6	B2.8	
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12			
Frage 4	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B4.4	B4.7	B4.8	
Frage 5		B5.10	B5.12	B5.9	B5.13
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6	
Frage 7	<p>•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.</p> <p>Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-/Thunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft:</p>				
Frage 8	<p>•Es dürfen keine Fussgängerstreifen aufgelöst werden. Ältere und gehbehinderte Personen müssen sonst einen weiten Umweg in Kauf nehmen um sicher über die Burgdorf- oder Thunstrasse zu gelangen.</p> <p>•Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Durch die zusätzliche Verengung sind grosse Fahrzeuge gezwungen auf das Trottoir aufzufahren. Ältere Leute sowie Schulkinder werden durch diese Manöver stark verunsichert und haben Angst.</p> <p>•Es hat einige Gebäude bei welchen der Keller bis ans Trottoir oder auch unter das Trottoir reicht. Wenn nun grosse Fahrzeuge regelmässig das Trottoir befahren wird die Belastungsgrenze der Keller überschritten. Zudem sind Balkone im 1. Stock der Gebäude, welche bis oder auch über das Trottoir reichen, welche durch hohe Fahrzeuge beschädigt werden können. Somit darf bei diesen Gebäuden das Trottoir nicht befahren werden und das Kreuzen von grossen Fahrzeugen ist nicht mehr gewährleistet.</p> <p>•Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen.</p> <p>•Anpassung der Ein-/Ausfahrtradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein.</p> <p>•Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelte Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen.</p> <p>•Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen.</p> <p>•Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45Km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör- und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten.</p> <p>•Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 285Stk. Hochstamm bäume eingeplant. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten.</p> <p>•Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen?</p>	B7.2	B7.8		
Frage 9	<p>•Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung?</p> <p>•Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten.</p> <p>•Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen.</p> <p>•Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich.</p> <p>•Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz.</p> <p>Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenem Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen</p>	B8.4			
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12
Frage 11					B9.19
Frage 12		B11.3	B11.6	B11.16	
Frage 13		B12.1			
Frage 14	<p>Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach</p> <p>•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Leider wird der Fussgängerstreifen bei der Haubenstrasse durch die meisten Personen ignoriert und irgendwo die Strasse überquert, dies führt regelmässig zu Ansammlungen von Personen auf der Strasse, insbesondere bei geschlossener Bahnschranke. Damit diese Konflikte verhindert werden, ist mit periodischer Fussgänger Kontrolle durch die Polizei entgegenzuwirken.</p> <p>•Krankenhausstrasse; Mit dem voreiligen Einbau der neuen Bushaltestelle als Verengung, wurde die einzige Strasse welche den Dorfkern wesentlich entlasten kann, kastriert. Durch die neue Engstelle erübrigt sich eine Signalisation als Tempo 30-Zone an dieser Strasse. Die noch vorhandenen Parkplätze in der blauen Zone sind im Sinne einer Verflüssigung des Verkehrs zu entfernen. Die Situation ist absolut sicher, beidseitige geführte Trottoirs sind bereits bestehend, es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf.</p> <p>•Gumiweg / Kirchbühlstrasse, Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Beim Verkehr handelt es sich ausschliesslich um Anwohner, das Verkehrsaufkommen ist auch mit der neuen Überbauung gering. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. Punktuellen Massnahmen in klar definierten Bereichen des Dorfkerns könnte ich jedoch zustimmen:</p> <p>•Industrie-/ Burgdorfstrasse, Hier besteht Handlungsbedarf. Mit dem ausgearbeiteten Projekt bin ich einverstanden, die Führung der Fussgänger ist vernünftig gelöst. Aufgrund der örtlichen Situation kann in der Praxis auf diesem Strassenabschnitt kaum 30Km/h gefahren werden. Daher ist die Einführung einer Tempo 30-Zone unnötig. Im gleichen Zusammenhang muss jedoch der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt Richtung Konolfingen und über den Bahnübergang verschoben werden.</p> <p>•Schlossstrasse Feuerwehr Parkierung; Angepasste Variante 2 mit der Einrichtung temporärer Parkplätze für den Einsatzfall ist annehmbar, die Einrichtung einer Tempo 30-Zone jedoch nicht nötig. Im Einsatzfall kann mittels fest installiertem gelb-blinkendem Lichtsignal auf die temporär parkierten Fahrzeuge genügend hingewiesen werden. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 285Stk. Hochstamm bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.</p>	B14.17	B14.18	B14.19	B14.21

Code I 142		165					
Frage 1		B1.2					
Frage 2		B2.2	B2.6				
Frage 3	Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates	B3.12					
Frage 4		B4.4	B4.7	B4.8			
Frage 5	Gerne nehme ich die Gelegenheit wahr, mich fristgerecht zu den oben genannten Vorhaben und gestützt auf die publizierten Planaufgaben, Broschüren und Dokumente wie folgt zu äussern:	B5.10	B5.12	B5.9	B5.13		
Frage 6	•Grundsätzlich lehne ich die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen und auf der Ortsdurchfahrt ab.	B6.2	B6.4	B6.6			
Frage 7	•Aufgrund der erhobenen Daten sind keine Unfallschwerpunkte auszumachen. Die Zahlen sind erfreulich tief. Zudem werden die signalisierten Geschwindigkeiten sehr gut eingehalten und meistens sogar massiv unterschritten.  Sanierung Ortsdurchfahrt Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt ist nötig, da sich die Strasse in einem sehr schlechten baulichen Zustand befindet. Eine längst fällige Sanierung wurde seit Jahren immer wieder aufgeschoben. Eine in direktem Zusammenhang mit der Sanierung geplanten Tempo 30-Zone (Burgdorf-fThunstrasse) ist jedoch strikte abzulehnen. Die Ortsdurchfahrt ist verkehrsorientiert und wird insbesondere von Pendlern von und zu Ihrem Arbeitsort benützt. Zudem befahren viele LKW sowie Landwirtschaftsfahrzeuge die Strecke, welche sich aufgrund mangelhafter Verkehrsplanung in den letzten Jahren zu einer Hauptader zwischen dem Emmental und der A6 entwickelt hat. Insgesamt ist die Ortsdurchfahrt jedoch sehr sicher, es sind kaum Unfälle zu verzeichnen. Weitere Punkte im aufgelegten Projekt sind zudem mangelhaft: •Verengung der Fahrbahn; Eine Verengung von 6.00m auf neu 5.70m (Randstein zu Randstein) mit abgesenktem Randstein ist nicht vertretbar. Auch wenn an der Info erzählt wurde dass die Verengung nur Optisch sei, muss ich mich umso mehr Fragen für was. Es ist eine Verengung, somit werden Ausweichmanöver unweigerlich auf dem Trottoir stattfinden. Diese Handlung oder schon nur der Gedanke daran ist Hochkriminell. Nach mir müsste der Randstein ERHÖHT werden. Nur so reden wir von Sicherheit. •Trottoir-Überfahrten; Eine behindertengerechte Anpassung mit abgesenkten Randsteinen ist sinnvoll. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die zusätzlich baulich erhöhten Trottoirs zur Vorbereitung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindegebiet dienen sollen. Dies ist entschieden abzulehnen. •Anpassung der Ein-/Ausfahrtsradien der Gemeindestrassen in die Ortsdurchfahrt; Unnötig und gefährlich. LKW und Landwirtschaftsfahrzeuge werden gezwungen Ausholmanöver durchzuführen, welche über die Strassenmitte verlaufen werden. Unübersichtliche und gefährliche Manöver werden die Folge davon sein. •Kreisel Lindenstrasse; Entgegen einzelnen Aussagen von vor allem älteren Verkehrsteilnehmern, ist der Kreisel sicher. Es sind nur vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Die neue Führung der Fussgänger ist nicht nachzuvollziehen und entspricht nicht der tatsächlichen Situation. Es geht auch hier einzig um zusätzliche Begründungen um gefährliche Situationen zu suggerieren, um eine Temporeduktion zu erzwingen. •Aufhebung von Parkplätzen; Unverständlich und gewerbefeindlich. Im Dorfkern sind ohnehin nur sehr wenige Parkplätze vorhanden. Die Parkplätze vor der BEKB sind privat, werden auch vom Löwen benützt und sind im Grundbuch abgesichert. Zudem sind bis jetzt keine Unfälle, welche im Zusammenhang mit der Parkierung bestehen, zu verzeichnen. •Lärmschutz; Die Ortsdurchfahrt wurde bereits lärmtechnisch saniert. Alle Wohnhäuser im Perimeter-Bereich sind mit teuren Schallschutzfenstern saniert worden. Der Einbau eines lärmvermindernden Belages ist vertretbar, jedoch nicht nachhaltig. Teure Reinigungen und Unterhaltsarbeiten werden nötig sein, um die Funktion zu erhalten. Da schon heute gem. Messungen 85% des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt zwischen 35-45km/h fahren, bringt eine Reduktion auf Tempo 30 kaum hör-/ und messbare Verbesserungen. Zudem basieren die herangezogenen Messwerte einzig auf empirischen Berechnungen. Tatsächlich und vor Ort wurde nicht gemessen, obschon Werte der bereits erfolgten Sanierung vorliegen müssten. •Bepflanzung; Gem. Projekt sind insgesamt 28Stk. Hochstamm-bäume eingepflanzt. Diese stehen z.T. auf privaten Grundstücken, Abklärungen wurden nach Rücksprache noch keine vorgenommen. Wer den künftigen Unterhalt bezahlen soll, steht offen. Zudem entstehen den betroffenen Liegenschaftsbesitzern künftig hohe Kosten und Aufwendungen bei der Reinigung. Sind die Bäume später ausgewachsen und stehen nahe an den Gebäuden, werden Probleme bei Sanierungen der Häuser zwangsläufig auftreten. •Möblierungen; Es sollen zahlreiche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Unklar ist, von wem diese benutzt werden sollen. Schon heute werden die 2 bestehenden Bänke an der Ortsdurchfahrt kaum benützt. Der Unterhalt sowie zukünftige Ersatz verursachen Kosten. Von wem werden diese übernommen? •Markierung der Dorfbäche; Wozu soll diese dienen? Gem. Projektideen sollen diese sogar beleuchtet werden. Ist dies im Sinne eines intelligenten Umgangs mit Energie sowie einer Eindämmung von Lichtverschmutzung? •Kosten; Aktuell werden die Kosten mittels KV von anderen Projekten ermittelt. Die in den Unterlagen publizierten Tabellen sind z.T. mit Namen von anderen Projekten im Kanton bezeichnet. Zudem sind diese nicht aktuell, ungenau und mit Richtpreisen versehen. Es ist mit hohen Mehrkosten zu rechnen. Auch wird nicht näher darauf hingewiesen, wie gross der Kostenanteil der Gemeinde werden wird. Sollen noch alle Vorplätze der angrenzenden Liegenschaften miteinbezogen werden, entfallen wohl hohe zusätzliche Kosten. Mir ist zudem nicht klar, wie der Kanton trotz seiner schlechten finanziellen Lage hier mit der grossen Kelle anrühren kann. Es ist jedoch klar, der Steuerzahler wird's schon richten. •Erfolgskontrolle; Diese wird grosszügig übergangen. Klar ist, dass der Kanton die neuen Tempo 30-Zonen auf die Effektivität zu kontrollieren hat. Dies erfolgt wohl nur mittels Radar-Kontrollen und Bussenkatalog. Werden die Geschwindigkeiten zudem nicht eingehalten, drohen zusätzliche Massnahmen, wie weitere bauliche Einschränkungen. •Arbeitsgruppe; Die vorgenommene Einsetzung der aktuellen Arbeitsgruppe, entspricht dem gleichen Vorgangs-Fehler, welcher bereits im ersten Umgang des Projektes Schulraumerweiterung mit Mehrzweckhalle gemacht wurde. Die Arbeitsgruppe repräsentiert nicht die politischen Gegebenheiten in Oberdiessbach, sondern wurde gezielt besetzt. Es besteht eine politisch gewählte Tiefbaukommission, welche die Verhältnisse korrekt aufzeigt. Die Tiefbaukommission hätte zudem mit zusätzlichen Personen aufgestockt werden können. Warum zudem ein nicht ortsansässiger Schulleiter (jedoch gar nicht anwesend da Stelle vakant) in der aktuellen Gruppe Einsitz erhält, ist alles andere als verständlich. •Projektleitung; Sowohl die an beiden Informationsveranstaltungen gemachten Äusserungen und die in verschiedenen Interviews wiedergegebenen Aussagen von Herrn Luc Schiffmann, bewirken in mir ein Verständnis einer Bevormundung. Ich erwarte hier eine Projektleitung, welche sich einzig um die bauliche Umsetzung des Projektes zu kümmern hat. Der politische Weg zu einer passenden Lösung muss jedoch den betroffenen Bürgern vorenthalten bleiben. Private Gesinnungen und daraus entstehende Meinungen sind hier seitens Projektleitung fehl am Platz. Es gibt noch zahlreiche weitere Punkte, die aufgezählt werden müssten, den Rahmen jedoch eindeutig sprengen. Aufgrund der unklaren Situation muss sich der Bürger auch zur Ortsdurchfahrt in Form einer konsultativen Abstimmung äussern können. Daher verlange ich zusätzlich zur zugestandenen Abstimmung auf dem Dorfgebiet, folgende Zusatzfrage: Wollen Sie Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt? Bei negativer Beantwortung verlange ich, dass der Gemeinderat dem Kanton eine klare Absage an die geplante Temporeduktion mitteilt und aufzeigt, wie eine juristische Abhandlung gegen eine Einführung aussehen könnte. Ich bitte meine oben aufgeführten Meinungen, Kommentare und Vorschläge in das laufende Mitwirkungsverfahren zu übernehmen, korrekt auszuwerten und wiederzugeben. In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüssen						
Frage 8		B7.2	B7.8				
Frage 9		B8.4					
Frage 10		B9.15	B9.16	B9.17	B9.12	B9.19	
Frage 11							
Frage 12	Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach	B11.3	B11.6	B11.16			
Frage 13	•Bahnhofstrasse; Der Bericht wurde 2017 erstellt und ist nicht mehr aktuell. Z.B. existiert der Fussweg über die Parzelle 308 (Schmocker) nicht mehr, der Bahnhof wurde seitdem umgebaut, die Parkplatzsituation angepasst. Die Bahnhofstrasse befindet sich im Eigentum der BLS. Grundsätzlich ist der Verkehrsfluss ruhig, es gibt keine Konflikte zwischen Fussgängern und Fahrzeugen. Eine zusätzliche Beruhigung mit Tempo 30-Zone oder ein Einbahnregime ist unnötig und fehl am Platz. Die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt sind übersichtlich und bedürfen keiner Korrektur. Mit dem projektierten Einbahnregime konzentriert sich der Verkehrsfluss Richtung Haube ab der Ortsdurchfahrt auf die Haubenstrasse und führt bei geschlossener Schranke zu Rückstau bis auf die Ortsdurchfahrt. Es besteht kein zusätzlicher Handlungsbedarf. •Krankenhausstrasse; Leider wurde die Haltestelle so gebaut, dass ein Kreuzen nicht mehr möglich ist. Ich denke dies ist wohl Verkehrsberuhigung und Schikane genug. Die Krankenhausstrasse war eigentlich die Richtige Entlastungs-Strasse für Gumi und Kirchbühl. •Gumiweg / Kirchbühlstrasse; Wurde bereits bei der Sanierung mit zusätzlichen Schikanen sowie einem aufgemalten Bereich für Fussgänger ausgestattet. Auch dort wurde eine Verbreiterung für Fussgänger verpasst. Absolut kein Handlungsbedarf. •Mit einzelnen 30er Zonen im Dorfbereich könnte man noch Leben, gem. Messungen wird aber schon Länger das Tempo eingehalten. Somit braucht's keine Schikanen, Tafeln oder Bemalungen. •Industrie-/ Burgdorfstrasse; Dem Projekt kann ich zustimmen. Wir kämpfen bereits seit 25 Jahren dass der Fussgängerstreifen (Hauptstrasse) verschoben wird. Auch habe ich dies in der Begleitkommission deponiert, wurde aber ignoriert. •Schlossstrasse Tempo 30-Zone nicht nötig. Das Kreuzen ist zwar schwierig aber Eigenverantwortung sollte da am Platz sein. Das dümmste und gefährlichste ist der Rechtsvortritt zum Reitstall. Investitionskosten: •Alle aufgeführten Projekte, inkl. Bahnhofstrasse belaufen sich gem. Unterlagen inkl. MwSt. auf geschätzte Fr. 525180.- +-20%. Dazu kommen noch Kosten in nicht abschätzbarer Höhe infolge Anpassungen an das Projekt Ortsdurchfahrt (Vorplätze, Bepflanzungen, Möblierungen und Landerwerb oder Abgeltung von Privaten). Insgesamt sind die Kosten viel zu hoch und können durch die vielen anderen anstehenden Projekte durch die Gemeinde nicht gestemmt werden. Aufgrund der hohen Kosten ist das Projekt insgesamt abzulehnen. Folgekosten: •Die Gemeinde ist verpflichtet, an den geplanten Tempo 30-Zonen Erfolgskontrollen mit Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Sollte festgestellt werden, dass die geplanten Projekte ihre Wirkung verfehlen, müssten zusätzliche bauliche Massnahmen ergriffen werden und Hindernisse eingebaut werden. Die Kosten sind unbekannt, werden jedoch teuer zu stehen kommen. •Die Folgekosten entlang der Ortsdurchfahrt sind nicht berücksichtigt. Insbesondere der ordentliche Unterhalt der geplanten 28Stk. Hochstamm-bäume wird vorsichtig geschätzte Fr. 140000.- in den nächsten 10 Jahren verursachen und muss in die Gesamtkosten aufgenommen werden.						
Frage 14		B14.17	B14.18	B14.19	B14.21	B14.29	

Code I 143		166							
Frage 1									
Frage 2									
Frage 3									
Frage 4									
Frage 5									
Frage 6									
Frage 7									
Frage 8									
Frage 9									
Frage 10									
Frage 11									
Frage 12									
Frage 13									
Frage 14	Für Velofahrende sollten die Bahnhofstrasse im Bereich des Bahnhofgebäude sowie die Haubenstrasse bis zur Einmündung in die Kantonsstrasse im Gegenverkehr offen bleiben bzw. geöffnet werden. Für Fahrten im Freizeitverkehr ist die Verbindung Wichtrach/Häutligen - Freimettigen/Linden attraktiv und der Umweg über die Schlosstrasse ärgerlich. Für den Alltagsverkehr ist die Fahrtrichtung Süd-Nord im Bereich des Bahnhofsgebäude erforderlich und zweckmässig. Besten Dank für die Berücksichtigung meiner Anliegen und viele Grüsse		B14.30						
Code I 144		167							
Frage 1	Ja								
Frage 2	Ja								
Frage 3	Ja								
Frage 4	Ja								
Frage 5	Ja								
Frage 6	Ja								
Frage 7	Ja								
Frage 8	Ja								
Frage 9									
Frage 10	Ja								
Frage 11	Ja								
Frage 12	Ja								
Frage 13	Ja								
Frage 14	Warum wird nicht auch bei der Schloss-Strasse Tempo 30 eingeführt? Seit der Grossüberbauung hat es massiv Mehrverkehr und viele fahren zu schnell. Es gibt viele Schüler, ältere Menschen, die dort vom Altersheim her spazieren, viele Tiere überqueren die Strasse. Schloss-Strasse unbedingt Tempo 30!								