



Bau- und Verkehrsdirektion
Tiefbauamt
Oberingenieurkreis IV

Vorprojekt / Mitwirkung

Strassen-Nr. **Kantonsstrasse 1**

Projekt-Nr. **440.20107**

Strassenzug **Murten-Bern-Rothrist**

Bericht-Nr. **---**

Gemeinde **Hindelbank**

Format **A4**

Erstellungsdatum **26.11.2025**

Revidiert **.....**

Bericht zur Mitwirkung

Sanierung Dorfstrasse Hindelbank

Berichtverfassende

B+S AG
Weltpoststrasse 5
3000 Bern
031 356 80 80

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Gegenstand der Mitwirkung	3
3. Informationen zum Mitwirkungsverfahren	3
3.1 Publikation	3
3.2 Auflagestellen	3
3.3 Elektronische Version	3
4. Möglichkeit zur Stellungnahme	4
5. Beteiligung am Mitwirkungsverfahren	4
6. Kommentare	4
7. Anliegen	5

1. Ausgangslage

Der Kanton Bern löste im Jahr 2011 den Planungsprozess für das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Kantonsstrassen in der Gemeinde Hindelbank aus, welches Kontextplan AG in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Begleitgruppe der Gemeinde Hindelbank bis 2015 ausarbeitete. Im August 2015 führte der Kanton und die Gemeinde ein öffentliches Mitwirkungsverfahren zum BGK durch. Der abschliessende Mitwirkungsbericht erschien 2016. Anschliessend begannen die Arbeiten am Vorprojekt, dessen Fertigstellung aus verschiedenen Gründen erst 2025 erfolgte.

Die Ortsdurchfahrt Hindelbank wurde in fünf Teilprojekte unterteilt und wird gestaffelt umgesetzt. Das vorliegende Vorprojekt behandelt den Abschnitt B mit der Dorfstrasse zwischen der Kirche und dem Mühlemattweg.

2. Gegenstand der Mitwirkung

Mit dem in der öffentlichen Mitwirkung aufgelegten Vorprojekt wird eine Instandsetzung der Strassenanlage zur Erhaltung des baulichen Zustandes für die nächsten vierzig Jahre, zur Reduktion der Lärmbelastung und der Aufwertung des Ortzentrums angestrebt. Weiter werden Massnahmen zur Gewährleistung einer behindertengerechten Strassenanlage sowie für die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt. Die eruierte Bestlösung wurde als Vorprojekt zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt und beinhaltete folgende Dokumente:

- Situation Plan Nr. 001
- Querprofile Plan Nr. 002.1
- Querprofile Plan Nr. 002.2
- Landerwerbsplan Plan Nr. 003
- Werkleitungsplan Plan Nr. 004
- Normalprofile Plan Nr. 005
- Technischer Bericht
- Gestaltungsplan Plan Nr. 1721.0_32_01-01

3. Informationen zum Mitwirkungsverfahren

3.1 Publikation

Die öffentliche Mitwirkung wurde am 30. Juli und 07. August 2025 im Amtsanzeiger Kirchberg und Umgebung publiziert. Sie dauerte vom 14. August bis am 12. September 2025. Am 14. August 2025 um 19:30 Uhr fand ausserdem in der Aula der Gemeinde Hindelbank eine Infoveranstaltung für die interessierte Bevölkerung statt.

3.2 Auflagestellen

Das vollständige Mitwirkungsdossier lag während den regulären Öffnungszeiten auf der Gemeindeschreiberei, Dorfstrasse 14, 3324 Hindelbank, auf.

3.3 Elektronische Version

Mittels publizierten QR-Codes standen während der gesamten Mitwirkungsdauer die Mitwirkungsdokumente elektronisch zur Einsicht und zum Download zur Verfügung.

4. Möglichkeit zur Stellungnahme

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung konnte sich die Bevölkerung zum Projekt frei äussern. Die Eingaben konnten während der Mitwirkungszeit auf der Auflagestelle abgegeben, per Mail zugesandt oder dieser per Post zugestellt werden. Die Gemeinde Hindelbank sammelte die Eingaben und stellte sie am Ende des Verfahrens dem Kanton und dem beteiligten Planungsbüro zu.

5. Beteiligung am Mitwirkungsverfahren

In der Zeit vom 14. August bis am 12. September 2025 gingen insgesamt 74 Eingaben zum Projekt ein, dabei waren die Schulwegsicherheit, Tempo 30, Erhalt von Parkplätzen und die Ausgestaltung des Hefekreisels wichtige Themen. Von den 74 Eingaben stammen knapp 10 von Parteien, Organisationen und Interessengemeinschaften, der Rest stammt von Privaten. Einzelne Eingaben wurden von mehreren Personen unterzeichnet (bis zu 200 Unterschriften pro Eingabe).

6. Kommentare

Einige Eingaben konnten als reine Kommentare betrachtet werden, welche zur Kenntnis genommen wurden. Diese Kommentare erfordern keine weitere Bearbeitung respektive Beantwortung. In der nachfolgenden Tabelle sind die eingegangenen Kommentare aufgeführt.

Kommentar
Es wurde mehrfach festgehalten, dass die geplante Sanierung der Ortsdurchfahrt grundsätzlich positiv bewertet wird. Besonders begrüßt werden die vorgesehene Reduktion der Lärmbelastung, die Aufwertung des Ortszentrums sowie Massnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr. Die geplanten Fussgängerschutzzinseln, Trottoirverlängerungen und die optimierte Beleuchtung werden als wichtige Beiträge zur Erhöhung der Sicherheit, insbesondere für Schulkinder, hervorgehoben.
Die Dorfstrasse in Hindelbank sei insbesondere während der Verkehrsspitzen eine Entlastungsstrasse der A1. Dadurch werden Verkehrsüberlastungen und Unfälle zukünftig noch vermehrt eintreffen und seien bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

7. Anliegen

Bei den anderen Eingaben handelt es sich um Anliegen, welche mindestens eine Stellungnahme benötigen. In der nachfolgenden Tabelle sind die eingegangenen Anliegen alphabetisch aufgeführt.

Zu jedem Anliegen gibt es neben der Stellungnahme auch einen Entscheid. Aufgrund der Prüfung der Anliegen trifft die Bauherrschaft den Entscheid, ob ein Anliegen zu berücksichtigen ist respektive ob eine Projektanpassung nötig ist. Mit «näher prüfen» wurden diejenigen Anliegen kategorisiert, welche in den nächsten Projektphasen detailliert geprüft und/oder optimiert werden müssen. Mit «weiterleiten» wurden diejenigen Anliegen taxiert, die beispielsweise an die zuständige Gemeinde weiterzuleiten sind, da der Kanton nicht zuständig ist.

Die Abkürzungen in den betreffenden Spalten bedeuten:

nb = nicht berücksichtigen

v = bereits vorgesehen

p = näher prüfen

b = berücksichtigen

w = weiterleiten an zuständige Dritte



#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
1	Arbeitsgruppe	<p>Weil im Projekt auf gewisse Massnahmen zur Aufwertung verzichtet wird, wird verschiedentlich angeregt, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, welche sich im Rahmen der Strassensanierung mit der Gestaltung zentraler Elemente – wie der Kreiselmitte und des Dorfplatzes inkl. Dorfbrunnens – befasst. Dabei soll auch die Bevölkerung einbezogen werden.</p> <p>Da es sich um ein langfristig prägendes und kostenintensives Projekt handelt, wird betont, dass die vorhandenen Chancen sorgfältig geprüft werden sollten. Der Einsatz einer Arbeitsgruppe wird als wichtig erachtet, um die verschiedenen Interessen zu wahren und die Gestaltung des Dorfzentrums im Sinne der Bevölkerung zu begleiten.</p>		x				Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) wurde mittels einer Arbeitsgruppe erarbeitet. Die Ergebnisse daraus sind im nun vorliegenden Vorprojekt eingeflossen. Der Gemeinderat ist in die jeweiligen Projektschritte aktiv eingebunden und kann die Anliegen der Bevölkerung einbringen. Zudem wurde ein Gestaltungsplaner beauftragt, der im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten eine optimale Gestaltung mitentwickelt. Die entsprechenden Aspekte werden gemeinsam mit der Gemeinde geprüft.
2	Baum Parzelle 439	Es wurde mehrfach angemerkt, dass ein vorgesehener Baumstandort bei Parzelle 439 (Dorfstrasse 30) ungeeignet ist. Dies würde die eingeschränkte Übersicht an der Einfahrt auf die Hauptstrasse weiter verschärfen, die Verkehrssicherheit beeinträchtigen und zusätzliche Nachteile wie Laubwischen und glatte Geh- und Fahrflächen im Herbst verursachen.		x				Der Standort wird im Bauprojekt überprüft.
3	Bauverkehrsführung	Es wurde nach der Bauverkehrsführung während der Sanierung gefragt.	x					Die Bauverkehrsführung wird im Bauprojekt behandelt.
4	Begrünung	Es wird gefordert, auf künstliche Zierformen wie Kugel- oder Pyramidenbäume zu verzichten und natürliche Baumformen zu wählen. Zudem sollen die Kreisel als begrünte Blühflächen mit einheimischen Pflanzen und Stauden gestaltet werden.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
5	Behindertengleichstellungsgesetz(BehiG)	Es wurde gefordert, dass bezüglich Hindernisfreiheit alle baulichen Massnahmen vorbehaltlos umzusetzen seien.	x					Wird so umgesetzt und ist bereits so vorgesehen.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
6.1	Bushaltestellen barrierefrei	Es wurde angemerkt, dass das Inventar an den Bushaltestellen unvollständig sei und verbessert werden müsse. Es wird gefordert, das Haltestelleninventar – bestehend aus Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und Abfallinfrastruktur – sorgfältig zu planen.					x	Für die Bushaltestelleninfrastruktur sind die Gemeinde und der Busbetreiber zuständig (Organisation, Erstellung, Finanzierung). Die eingebrachten Anliegen werden an die zuständigen Stellen weitergeleitet. Im Rahmen des Bauprojekts wird bilateral geprüft, ob eine Anpassung oder Ergänzung der Bushaltestelleninfrastruktur möglich ist.
6.2	Bushaltestelle Post	Es wurde mehrmals angemerkt, dass sich die bestehende Bushaltestelle in Seitenlage bei der ehemaligen Post in Richtung Hindelbank Bahnhof über Jahrzehnte bewährt hat. Die im Projekt vorgesehene Verlegung auf die Hauptstrasse wird kritisch beurteilt, da dadurch bei haltenden Postautos Stop-and-Go-Verkehr und Rückstau bis in den neuen Kreisel entstehen könnten, was insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu Verkehrsbehinderungen führen würde und zu zusätzlichem Lärm und Emissionen führt. Zudem würde dies die Sicherheit für Schulkinder und Velofahrende beeinträchtigen.	x					Die Haltestelle wird von der Postauto AG im 60-Minuten-Takt angefahren. Die Behinderung durch den haltenden Bus wird deshalb als nicht problematisch betrachtet. Weiter kann eine barrierefreie Bushaltestelle mit Busbucht nicht mit der optimalen Kantenhöhe von 22 cm realisiert werden, da der Bus die hohe Kante bei der Anfahrt nicht überstreichen kann.
6.3	Bushaltestellen Anordnung	Es wird angeregt, die Anordnung der Bushaltestellen im Projektperimeter grundsätzlich zu überdenken. Vorgeschlagen wird, die Haltestelle Post vor den Volg und die Bäckerei Bartlome zu verlegen sowie eine zusätzliche Haltestelle im Bereich der Kirche Hindelbank vorzusehen. Im Gegenzug könnte die Haltestelle Brunnenhof entweder aufgehoben oder in Richtung Bahnhof auf die Höhe Schulhausweg/Wässermatte verschoben werden, da der aktuelle Standort Rückstaus bis in den Kreisel verursacht. Zudem wird darauf hingewiesen, dass der vorgesehene Standort hinsichtlich Schulwegsicherheit und Übersichtlichkeit – insbesondere bei Überholmanövern wartender Busse – als ungeeignet einzustufen ist.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts gemeinsam mit dem Busbetreiber und dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV) geprüft.
6.4	Bushaltestellen Verkehrsführung	Bei den Bushaltestellen sollte ein Überholverbot eingeführt werden, um gefährliche Manöver zu vermeiden.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts berücksichtigt.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
7.1	Parzelle 89 Entschädigung	Die Abgabe von über 100 m ² Privatland von Parzelle 89 (Dorfstrasse 3) an den Kanton wird kritisch gesehen. Es wird gefordert, dass Abbruch und Anpassungen von Mauer, Hecke und Sichtschutz gemeinsam geplant und vom Kanton finanziert werden.		x		x		Wird im Rahmen des Bauprojekts berücksichtigt.
7.2	Parzelle 89 Instandsetzung	Schliesslich wird angeregt, die stark beschädigte Zufahrt zur Parzelle 89 im Zuge der Abschlussarbeiten der Sanierung neu zu asphaltieren.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
8	Entsiegelung	Es wird angeregt, im Rahmen der Sanierung der Dorfstrasse Entsiegelungsmassnahmen umzusetzen. Dazu gehören begrünte Ränder, Baumscheiben mit wasserdurchlässigen Einfassungen und Pflanzflächen entlang der Strasse. Solche Massnahmen verbessern das Mikroklima, erhöhen die Biodiversität, fördern die natürliche Wasseraufnahme und tragen zu einer klimaresilienten, attraktiven und nachhaltigen Ortsentwicklung bei. Zudem steigern sie die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
9	Erhalt Ortsbild	Eingriffe in Privatgrundstücke – etwa durch breitere Trottoirs, neue Querungen, grössere Kreisel oder Bushaltestellen – sollen auf ein Minimum beschränkt werden. Zudem müsse der Ortsbildcharakter gemäss den Vorgaben der Denkmalpflege und des Kantons unbedingt erhalten bleiben.		x				Die Thematik wird im Rahmen des Bauprojekts weiter geprüft; die Denkmalpflege bleibt weiterhin involviert. Das Projekt wurde bereits im Hinblick auf das Ortsbild mit der Denkmalpflege abgestimmt und berücksichtigt sämtliche notwendigen Massnahmen.
10	Fussgängerstreifen	Die Engstelle am Trottoir bei der Einfahrt Schulhausweg sowie der unübersichtliche Fussgängerstreifen zum Mühlemattweg sollten angepasst werden. Der Fussgängerstreifen kann Richtung Süden vor die Liegenschaft Dorfstrasse 32 verlegt werden (Parzelle 478). Ziel muss es sein, die Schulwegsicherheit zu erhöhen, die Übersicht zu verbessern und Engstellen zu minimieren.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
11	Freilegung Bach	Es wird angeregt, den Dorfbach dort freizulegen, wo es möglich ist, insbesondere auf dem Feld der Gemeinde bei der Wässermatte (Parzelle 323). Dies würde das Dorfbild attraktiver gestalten und in Kombination mit einer Grünhecke Lärmschutz bieten sowie Lebensraum für Pflanzen und Tiere schaffen.					x	Parzelle 323 ist Teil der ZPP (Zone mit Planungspflicht) Wässermatte. Das Anliegen zur Ausdohlung des Dorfbachs ist im Zuge dieses ZPPs zu prüfen.
12.1	Fuss-/Veloverbindung Zweirichtungsradverkehr	<p>Der Zweirichtungsradweg in Kombination mit Gehweg beim Hefekreisel wird als Sicherheitsrisiko für Fussgänger:innen, insbesondere für Kinder und ältere Personen, beurteilt, wobei schnelle E-Bikes die Gefährdung zusätzlich erhöhen. Es wird deshalb von einer Benützungspflicht des Radwegs abgeraten, da das insbesondere für Schülerinnen und Schüler problematisch ist, die den Abschnitt bereits als Trottoir verwenden. Schnelle E-Bikes sollen auf dem gemeinsamen Rad- und Fussweg verboten werden.</p> <p>Für innerörtliche Velohauptverbindungen der Kategorie 1 und 2 gilt ein gemeinsamer Fuss- und Radweg als ungeeignet. Daher wird angeregt, ab Siedlungsbeginn eine beidseitig fahrtrichtungstrennte Lösung zu prüfen. Es soll geprüft werden, ob der Radweg Richtung Schönbühl auf der Strasse geführt werden kann. Die Ausfahrt Hubelweg und Mühlegässli sind sehr anspruchsvoll, da Velofahrende dort Vortritt haben.</p>		x				<p>Die Thematik bezüglich schneller E-Bikes ist im Strassenverkehrsgesetz geregelt und wird nach der Ausführung des Projekts gemäss den dann gültigen gesetzlichen Bestimmungen signalisiert.</p> <p>Der Zweirichtungsradweg in der Dorfstrasse besteht heute bereits bis zum Hefeknoten und wird nicht grundsätzlich neu gestaltet oder umgebaut. Das Anliegen geht damit über den Projektperimeter hinaus.</p> <p>Die Einbindung des Fahrrads wird im Rahmen der Überprüfung der Gestaltung des Kreisels am Hefeknoten inkl. Übergang zum Hübeliweg geprüft.</p>
12.2	Fuss-/Veloverbindung Übergang Hübeliweg	Es wird darauf hingewiesen, dass der Zebrastreifen über die Krauchthalstrasse auf Seiten des Hübeliwegs direkt auf die Fahrbahn des Hübeliwegs führt. Da dieser stark frequentierte Übergang von Kindergarten- und Schulkindern genutzt wird, wird gefordert, dass der Zebrastreifen auf ein sicheres Trottoir führt.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
12.3	Fuss-/Veloverbindung Anschluss Hübeliweg	Der Radweg endet nach der Überquerung der Krauchthalstrasse auf dem Gehweg, und die Weiterfahrt Richtung Hübeliweg/Schulhaus ist unklar. Dadurch entstehen gefährliche Situationen, da Töffli und Velos mit hohem Tempo von der Krauchthalstrasse in den Hübeliweg einbiegen, während Velofahrende vom Radweg keine sichere Anschlusslösung haben. Es wird vorgeschlagen, den Hübeliweg durch eine leichte Anpassung direkt auf den Kreisel führen zu lassen, um die Sicherheit zu erhöhen und Konflikte mit dem Langsamverkehr zu reduzieren.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
13.1	Fussverkehr Dimensionen	Die geplante Verbreiterung der Gehwege auf über 2.00 m wird begrüßt, Ausnahmen sollten jedoch überprüft und angepasst werden. Im technischen Bericht wird die Fahrstreifenbreite mit 3.00 m angegeben, im Projekt hingegen bis 3.50 m, was korrigiert werden sollte, um Trottoirs auch an Engstellen mit mindestens 2.00 m umsetzen zu können.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
13.2	Fussverkehr Tankstelle	Im Bereich der Tankstelle (Parzelle 23) fehlt eine Fussgängerführung, die gegebenenfalls über eine Dienstbarkeit ergänzt werden kann. Durch eine Korrektur des Querschnitts wäre eine sinnvollere Aufteilung möglich: 2.00 m Gehweg, 3.00 m Fahrspur, 3.00 m Fahrspur, 1.80 m Trottoir, wobei ein Mehrzweckstreifen als Querungshilfe kaum erforderlich ist.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
13.3	Fussverkehr Fortsetzung Schulhausweg	Auch wird vorgeschlagen, das Trottoir ab Einmündung Schulhausweg auf Kosten der Velostreifen weiterzuführen, da der aktuelle grosszügige Querschnitt in Tempo-50-Zonen zu einladend wirkt und das Tempo nicht ausreichend reduziert. So kann das fehlende Trottoirstück ergänzt werden.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
13.4	Fussverkehr Krauchthal- Burgdorfstr.	Die Abzweigung von der Krauchthalstrasse zur Burgdorfstrasse ist aufgrund der engen Passage und der Betonmauer entlang des Gartens problematisch, da Fussgänger und Radfahrende nicht seitlich ausweichen können. Eine Entschärfung der Situation, idealerweise durch ein durchgehendes Trottoir, wird dringend empfohlen. Das Trottoir sollte nicht vor der Zufahrt Krauchthalstrasse 5 enden, wie der aktuelle Plan zeigt.	x					Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters. Mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger und Radfahrende innerhalb des Projektperimeters werden im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
13.5	Fussverkehr Zugang Krauchthalstrasse 9 – 13a	Der Zugang zu den Liegenschaften Krauchthalstrasse 9/11/13/13a ist ungenügend, ein Fussgängerstreifen auf Höhe Krauchthalstrasse 9 würde die Situation entschärfen.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
13.6	Fussverkehr Obermoos	Der Abschnitt Obermoos mit dem Fussgängerstreifen und der Postauto-Haltestelle Richtung Dorf wird als gefährlich beurteilt, da wartende Kinder und Erwachsene oft von Motorfahrzeugen übersehen werden. Es wird gebeten, diesen Bereich zu prüfen und entsprechende Sicherheitsmassnahmen zu ergreifen.				x		Der Abschnitt Obermoos liegt ausserhalb des Projektperimeters. Der Strassenabschnitt ist aber ebenfalls in Bearbeitung beim Kanton, allerdings in einem früheren Projektstadium.
14	Gespräch	Mehrere Beteiligte wünschen sich ein persönliches Gespräch oder eine Besichtigung vor Ort durch eine zuständige Fachperson, um offene Fragen zu Vermessung, Zeitplan und Projektablauf zu klären. Grundsätzlich besteht Zustimmung zur Sanierung, sofern bestimmte Bedingungen berücksichtigt werden. Zudem wird der Wunsch nach einer frühzeitigen, respektvollen und transparenten Kommunikation betont, insbesondere bei Projekten mit weitreichenden Auswirkungen.		x				Die gewünschten Gespräche werden im Rahmen des Bauprojekts geführt werden.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
15	Hefekreisel	Es wird angemerkt, dass der geplante Hefekreisel überdimensioniert erscheine und eine kleinere Ausführung, vergleichbar mit dem heutigen Zustand des Kreisels an der Münchringenstrasse, zweckmässiger wäre. Die deutlich grössere Dimensionierung des Hefekreisels im Vergleich zum Münchringenkreisel (28 vs. 24 Meter) wird kritisch hinterfragt. Es wird um eine Überprüfung der Verhältnismässigkeit von Durchmesser und Lage ersucht, da der aktuelle Entwurf zu einer zusätzlichen Strassenverbauung und einer unverhältnismässigen Beeinträchtigung der angrenzenden Grundstücke führen würde. Es wird vorgeschlagen, den Durchmesser zu reduzieren und den Kreisel geringfügig in Richtung der Liegenschaft Dorfstrasse 3 (Parzelle 89) zu verschieben. Es wird hinterfragt, weshalb diese Parzelle besonders geschont werde, obwohl im betroffenen Bereich keine schützenswerten Hecken oder Bäume vorhanden seien. Es wird festgehalten, dass die aktuelle Planung die Nutzbarkeit der Parzellen Nr. 580 und Nr. 34 erheblich einschränke und damit eine zukünftige hochwertige Wohn- und Arbeitsnutzung in der Kernzone behindere, sowie den Rückbau der Anlieferungsrampe der schützenswerten Liegenschaft „Hefefabrik“ erfordere.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
16	Hydrant	Es wird angemerkt, dass der Hydrant Nr. 12 beim geplanten Kreisel auf den aktuellen Plänen nicht mehr ersichtlich ist. Es wird beantragt, diesen Hydranten in der weiteren Planung beizubehalten, da er für die Löschwasserversorgung – insbesondere als zweiter Wasserbezugsort beim Bauernhof am Hübeliweg – von Bedeutung ist. Ein Rückbau würde die Wasserversorgung für die Feuerwehr auf dieser Seite der Kantonsstrasse erheblich erschweren.			x			Wird im Bauprojekt berücksichtigt.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
17.1	Lärmschutz Bericht Lärmschutz	Es wird kritisiert, dass der Lärmschutzbericht erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt wird. Es sollte bereits im aktuellen Planungsstadium geklärt sein, ob die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden können. Sollten diese trotz lärmindernder Beläge überschritten werden, sind gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung Massnahmen an der Quelle – insbesondere eine Temporeduktion auf 30 km/h – zu prüfen. Eine solche Massnahme hätte wiederum Auswirkungen auf die bauliche Gestaltung der Strasse, wie Fahrbahnbreiten und Signalisation.			x			Eine Umsetzung von Tempo 30 wird im Bauprojekt geprüft. Die Strecke ist als Transportroute für Ausnahmetransporte vorgesehen. Daher sind eine Verringerung der Fahrbahnbreite oder sonstige Änderungen der Verkehrsanlage auch bei einer Einführung von Tempo 30 nicht vorgesehen. Sowohl die Gemeindebehörde als auch der Kanton stehen einem Temporegime 30 zwischen den beiden Kreiseln grundsätzlich positiv gegenüber. Der Lärmschutzbericht wird für die Strassenplanauflage bereitgestellt.
17.2	Lärmschutz Dorfstr. – Bernstr.	Es wird angemerkt, dass ein lärmärmer Belag entlang der Dorfstrasse/Bernstrasse bis zum Ende des Siedlungsgebiets die Lärmbelastung spürbar reduzieren und die Situation für die Anwohnenden deutlich verbessern würde.				x		Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters. Im Rahmen der geplanten ordentlichen Belagssanierungen und der damit verbundenen Deckbelagswechsel sind jedoch auch ausserhalb des Projektperimeters lärmindernde Beläge vorgesehen, soweit sich die Strecke im Siedlungsgebiet von Hindelbank befindet.
18.1	Münchringenkreisel Dorfstrasse 24	Es wird festgehalten, dass der neue Kreisel Münchringen so geplant werden soll, dass die angrenzende Liegenschaft Dorfstrasse 24 (Parzelle 226) möglichst nicht beeinträchtigt wird. Sollte dies nicht umsetzbar sein, wird gefordert, dass bei der Planung eine ausgewogene Berücksichtigung aller betroffenen Anrainer erfolgt. Bezüglich der Zufahrt wird verlangt, dass diese weiterhin mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen möglich bleibt. Der bestehende Hydrant soll auf öffentlich zugänglichem Terrain erhalten bleiben, ohne die Befahrbarkeit der Zu- und Wegfahrt einzuschränken. Im Bereich des Vorgartens soll das bestehende Gartentor aufgehoben, die Eibenhecke wiederhergestellt und die neue Gartenmauer entlang der Dorfstrasse geführt werden. Bestehende Edelkastanien sollen erhalten oder gleichwertig ersetzt werden. Der Durchgang zwischen			x			Die Lage des Kreisels wird im Bauprojekt überprüft und die Anliegen soweit möglich berücksichtigt, mit den betroffenen Grundstückseigentümern wird das Gespräch gesucht.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
		<p>der Treppe und der Gartenmauer darf nur geringfügig verengt werden.</p> <p>Für das Gebäude wird festgehalten, dass unter dem Haus liegende Gewölbekeller vor möglichen Schäden zu schützen sind und deren Lichtöffnungen nicht verschlossen werden dürfen. Der Kellerzugang im Vorgartenbereich ist im Projekt zu berücksichtigen. Zudem ist sicherzustellen, dass der Abstand zwischen Strassenrand und Dachtraufe ausreichend bleibt, um Beschädigungen durch Sondertransporte zu vermeiden.</p> <p>Der Vorplatz soll weiterhin für landwirtschaftliche Zwecke und als Parkplatz genutzt werden können. Eine bestehende Sickeranlage unter dem Steingarten ist zu beachten.</p>						
18.2	Münchringenkreisel Lage und Dimension	<p>Es wird angemerkt, dass der bestehende Kreisel Münchringen in seiner aktuellen Grösse beibehalten werden sollte, da er funktional ist und sich bewährt hat. Angesichts des künftig wegfallenden Schwerverkehrs durch die Kiesgrube wird ein Ausbau als nicht notwendig erachtet.</p> <p>Mehrere Stellungnahmen weisen darauf hin, dass ein vergrösserter Kreisel den Verkehrsfluss beschleunigen und damit das Unfallrisiko erhöhen könnte, insbesondere beim Einfahren von der Münchringenstrasse. Zudem wird betont, dass kein Privatgrundstück zugunsten eines Strassenausbau tangiert werden dürfe, insbesondere dort, wo Gebäude bereits sehr nahe an der Strasse stehen.</p> <p>Es wird gefordert, bei einer allfälligen Vergrösserung die Lage des Kreisels westwärts zu verschieben, um negative Auswirkungen auf angrenzende Liegenschaften zu vermeiden. Kritisch beurteilt wird auch die Platzierung von Fussgängerstreifen in unmittelbarer Nähe des Kreisels, da diese aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse ein Sicherheitsrisiko darstellen. Empfohlen wird, die Querungen in allen Fahrtrichtungen weiter vom Kreisel zu entfernen.</p>		x				Die Lage des Kreisels wird im Bauprojekt überprüft und die Anliegen soweit möglich berücksichtigt, mit den betroffenen Grundstückseigentümern wird das Gespräch gesucht.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
19.1	Parkplätze Kirche	Es wird mehrmals angemerkt, dass die geplante Aufhebung der Parkplätze im Bereich der Kirche (Parzelle 241) auf Ablehnung stösst. Diese Stellflächen würden regelmässig und zweckmässig genutzt, insbesondere bei Bauarbeiten in der Umgebung sowie bei grösseren Anlässen wie Beerdigungen und Hochzeiten. Es wird betont, dass der Erhalt dieser Parkmöglichkeiten wichtig sei, um die Nutzung der Kirche und ihrer Umgebung weiterhin angemessen zu gewährleisten.		x				Wird im Rahmen des Bauprojektes zusammen mit der Gemeinde geprüft.
19.2	Parkplätze Dorfstrasse 2	Die Liegenschaft Dorfstrasse 2 (Parzelle 263) im Erdgeschoss wird seit 2017 als Pizzeria mit Take-away-Betrieb genutzt und hat sich als wichtiger Treffpunkt im Dorf etabliert. Das Gebäude dient seit fast 100 Jahren durchgehend einem Gewerbezweck. Die Notwendigkeit von Parkplätzen direkt vor der Liegenschaft werden deshalb vielfach hervorgehoben, da diese für den Geschäftsbetrieb unverzichtbar sind. Bereits im Bauentscheid 191/2017 wurde festgelegt, dass bei einer Aufhebung von Parkplätzen ein Benützungsverbot ausgesprochen werden könnte. Im aktuellen Projekt sind die zuvor zugesicherten vier Parkplätze jedoch nicht berücksichtigt. Eine Streichung dieser Parkflächen würde die Existenzgrundlage des Betriebs massiv gefährden. Es wird vorgeschlagen, bei unvermeidbarer Aufhebung der Parkplätze gleichwertigen Ersatz bereitzustellen. Die Dringlichkeit der Parkplatzerhaltung wird durch eine Unterschriftensammlung mit knapp 200 Unterstützenden untermauert. Die Beibehaltung oder ein adäquater Ersatz der Parkplätze für die wirtschaftliche Vitalität des Take-away-Betriebs, die Sicherheit und das reibungslose Funktionieren der Dorfgemeinschaft von zentraler Bedeutung ist. Ohne diese Massnahme wäre der Fortbestand des Geschäfts an der Dorfstrasse 2 stark gefährdet.		x			Wird im Rahmen des Bauprojektes zusammen mit der Gemeinde geprüft.	
19.3	Parkplätze Dorfstrasse 30	Es wird angemerkt, dass die Parkplätze vor der Liegenschaft Dorfstrasse 30 (Parzelle 439) seit über 50 Jahren genutzt werden		x				Wird im Rahmen des Bauprojektes zusammen mit der Gemeinde geprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
		<p>und für den Geschäftsbetrieb von zentraler Bedeutung sind. Die Stellflächen werden sowohl für Kunden als auch für den Materialumschlag benötigt, insbesondere vor Schaufenstern, Ausstellung, Fonduautomat und Leuchtreklame.</p> <p>Mehrheit kritisiert wird, dass im Rahmen des Projekts eine Aufhebung der Parkplätze bei dieser Liegenschaft vorgesehen ist und zusätzlich ein Baum gepflanzt werden soll. Es wird gefordert, dass die Parkplätze vor der Liegenschaft beibehalten werden, da sie für den Geschäftsbetrieb unerlässlich sind. Die Anpflanzung von Bäumen oder die Schaffung von Grünflächen wird in diesem Bereich als nicht sinnvoll angesehen.</p>						
19.4	Parkplätze Dorfstrasse 10	Der aufgehobene Parkplatz an der Dorfstrasse 10 (Parzelle 146) muss gleichwertig ersetzt werden, da in diesem Bereich bereits ein Mangel an Parkmöglichkeiten besteht (Bäckerei, Restaurant Füü-rio).		x				Wird im Rahmen des Bauprojektes zusammen mit der Gemeinde geprüft.
19.5	Parkplätze allgemein	<p>Im Rahmen der Sanierung der Dorfstrasse entfallen zahlreiche Parkplätze im Zentrum ersatzlos entfallen, darunter auch solche vor Geschäften. Dies gefährde die Attraktivität und die Existenz lokaler KMU, da Kunden, insbesondere Seniorinnen und Senioren, oft auf das Auto angewiesen sind. Eine ersatzlose Streichung der Parkplätze könnte zu Umsatzverlusten und einer Abwanderung des Gewerbes führen. Hindelbank soll ein lebendiges Dorf bleiben und nicht zu einer Schlafgemeinde verkommen</p> <p>Es wird vorgeschlagen, im Zuge der Planung alternative Parkmöglichkeiten zu schaffen, beispielsweise durch die Nutzung von Flächen an der Schulhausstrasse für Gemeindeangestellte und Lehrer:innen, um die bestehenden Parkplätze für Kunden von Geschäften wie Bäckerei, Restaurant und Gemeinde zu erhalten. Das durch die Verlegung der Bushaltestelle auf die Strasse vor der ehemaligen Post gewonnene Land könnte für zusätzliche Parkfelder ge-</p>		x				Wird im Rahmen des Bauprojektes zusammen mit der Gemeinde geprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
		<p>nutzt werden. Auch der Gemeinde- und Dorfplatz könnte im Rahmen der Sanierung zur Schaffung zusätzlicher Parkfelder überdacht werden.</p> <p>Darüber hinaus wird angeregt, die Geometrie des Hefe-Kreisels zu prüfen (bspw. oval), um mögliche Flächen für Parkplätze zu gewinnen, sowie das Parkplatzmanagement insgesamt zu optimieren.</p>						
20.1	Schulwegsicherheit Beleuchtung und Signalisation	Es wird vielfach gefordert, dass im Bereich der Dorfstrasse insbesondere für Kinder verschiedene zusätzliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen erforderlich sind. Es wird darauf hingewiesen, dass die Sichtbarkeit von wartenden Kindern an Fussgängerstreifen bei schlechter Sicht wie Nebel und in Kurven unzureichend ist. Es werden deshalb vielfach eine bessere Beleuchtung beidseits der Strasse, insbesondere an den Fussgängerstreifen, gefordert.			x			Beleuchtung und Signalisation werden im Rahmen des Projekts normgerecht umgesetzt.
20.2	Schulwegsicherheit Gehwegbreite	Auch werden breitere Trottoirs von mehr als zwei Metern, um ein Abrutschen auf die Fahrbahn bei Stürzen zu verhindern, insbesondere angesichts der rund 650 LKW-Fahrten pro Tag, gefordert.	x					Für Gehwege breiter als 2.00 m steht nicht ausreichend Platz zur Verfügung.
20.3	Schulwegsicherheit Tempo 30	Zudem wird für eine erhöhte Schulwegsicherheit eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 vorgeschlagen, um die Bremswege zu verkürzen.		x				Eine Umsetzung von Tempo 30 wird im Bauprojekt geprüft. Sowohl die Gemeindebehörde als auch der Kanton stehen einem Temporegime 30 zwischen den beiden Kreiseln grundsätzlich positiv gegenüber.
20.4	Schulwegsicherheit Markierung	Es soll geprüft werden, ob eine Bodenmarkierung „Schule/Kinder“ an den Fussgängerstreifen bei der Bäckerei Bartlome (Dorfstrasse 20/Parzelle 20) und beim Schulhausweg gemäss den UVEK-Weisungen vom Juli 2024 (Art. 72 Abs. 5 SSV) angebracht werden können.	x					Bodenmarkierungen sind im Rahmen des Projekts nicht vorgesehen. Sollten sie nach Projektende erforderlich werden, können sie in Verantwortung des Oberingenieurkreises (OIK) IV nachträglich angebracht werden.
20.5	Schulwegsicherheit BHS Brunnenhof	Zusätzlich könnte die geplante Verschiebung der Bushaltestelle Brunnenhof zu gefährlichen Überholmanövern führen. Zusammen		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts soweit möglich geprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
		der hohen LKW-Dichte, der hohen Geschwindigkeit und der Kurvenlage wird die Situation für Schulkinder als besondere Gefahrensituation bewertet.						
21.1	Sichtweite Krauchthalstrasse - Burgdorfstrasse	Mehrere Rückmeldungen betreffen die unübersichtliche Verkehrssituation an der Kreuzung Krauchthalstrasse/Burgdorfstrasse. Von der Sagi her kommend ist es schwierig, den von Burgdorf einfahrenden Verkehr trotz Stopp-Schild rechtzeitig zu erkennen. Vorgeschlagen werden daher Massnahmen zur Verbesserung der Sicht, etwa die Entfernung einer Bretterwand an der Liegenschaft Krauchthalstrasse 9 oder die Installation eines Spiegels bei der Ausfahrt Krauchthalstrasse.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
21.2	Sichtweite Private Ausfahrten	In den Plänen fehlen die Sichtbermen bei Ein- und Ausfahrten. Es wird angeregt, diese zur Verbesserung der Sichtverhältnisse zu ergänzen und bei Bedarf im Rahmen privater Bauvorhaben anzupassen.			x			Wird wo möglich im Bauprojekt berücksichtigt.
21.3	Sichtweite Mühlemattweg	Die Einmündung des Mühlemattwegs in die Dorfstrasse weist eingeschränkte Sichtverhältnisse auf. Ein Verkehrsspiegel wird angezeigt, um die Übersicht und somit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
22.1	Signalisation Münchringenstrasse	Das 50er-Ortseinfahrtsschild in Richtung Münchringen sollte weiter nach vorne versetzt werden, um die Geschwindigkeitsreduktion früher wirksam werden zu lassen.	x					Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters.
22.2	Signalisation Oeleweg	Der Oeleweg soll für Mofas künftig nicht mehr als Durchfahrtsroute zugelassen sein.				x		Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters. Der Oeleweg ist eine Gemeindestrasse, das Anliegen wird deshalb an die Gemeinde weitergeleitet.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
22.3	Signalisation Baustellenverkehr	Im Zusammenhang mit der Sanierung der Dorfstrasse wird um Auskunft zur geplanten Verkehrsführung während der Bauphase gebeten. Bereits heute wird der Lindenrainweg bei hohem Verkehrsaufkommen häufig als Ausweichroute genutzt. Dies ist insofern kritisch, als in diesem Quartier viele junge Kinder wohnen.					x	Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters. Der Lindenrainweg ist eine Gemeindestrasse, das Anliegen wird deshalb an die Gemeinde weitergeleitet.
22.4	Signalisation Lindenrainweg	Zudem sollte geprüft werden, ob im Lindenrainweg während der Bauzeit ein Fahrverbot mit Ausnahme für Zubringer eingeführt werden kann, um die Sicherheit zu gewährleisten.			x			Die Bauverkehrsführung wird im Bauprojekt behandelt, das Anliegen wird, wenn möglich, berücksichtigt.
22.5	Signalisation Schulhausweg	Es wird angeregt, den Schulhausweg zu Schulbeginn und -ende für den motorisierten Verkehr zu sperren, um die Kinder vor dem zunehmenden und gefährlichen Bring- und Holverkehr zu schützen. Die starke Zunahme sogenannter «Schülertaxis» zeigt, dass Eltern den Schulweg als unsicher einschätzen.				x		Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters. Der Schulhausweg ist eine Gemeindestrasse, das Anliegen wird deshalb an die Gemeinde weitergeleitet.
23	Strassenbreite	Die Strasse bei der Liegenschaft Burgdorfstrasse 2 (Parzelle 396) ist zu eng und ist breiter zu projektieren.	x					Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters.
24	Strassenreinigung	Es wird angemerkt, dass die Reinigungsmassnahmen der Dorfstrasse künftig nicht reduziert, sondern verbessert bzw. ausgeweitet werden sollten. Durch den Durchgangsverkehr entstehen erhebliche Beeinträchtigungen, wie etwa Staubablagerungen, an den direkt an der Dorfstrasse gelegenen Gebäuden. Sanierungskosten der betroffenen Gebäude werden vom Strassenverkehrsamt nicht übernommen.				x		Das Anliegen fällt nicht in den Umfang des vorliegenden Projekts. Es wird an die Gemeinde weitergeleitet, die eine Beurteilung vornimmt und gegebenenfalls das Strasseninspektorat einbezieht.
25.1	Tempo 30 Kantonsstrasse	Es wird nachdrücklich die Einführung einer Tempo-30-Zone entlang der Dorfstrasse in Hindelbank gefordert, da dies ein wirksames und kosteneffizientes Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit darstellt. Die hohe Verkehrsbelastung, insbesondere durch Schwerverkehr, zahlreiche Kurven sowie häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Tempo 50, erhöht die Gefährdung für Kinder, Se-			x			Eine Umsetzung von Tempo 30 wird im Bauprojekt geprüft. Die Strecke ist als Transportroute für Ausnahmetransporte vorgesehen. Daher sind eine Verringerung der Fahrbahnbreite oder sonstige Änderungen der Verkehrsanlage auch bei einer Einführung von Tempo 30 nicht vorgesehen. Sowohl die Ge-

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
		<p>niorinnen und Senioren sowie alle Verkehrsteilnehmenden. Unfallstatistiken der letzten zehn Jahre, insbesondere Schleuder- und Selbstunfälle, unterstreichen die Dringlichkeit. Auch wenn aktuell auf Bundesebene versucht wird, die Signalisationsverordnung (SSV) bezüglich der Einführung von Tempo 30 auf Hauptachsen zu ändern, ist das aktuell geltende Recht bindend. Es wird darauf hingewiesen, dass das kantonale Moratorium nicht durchsetzbar ist, weil Gesetzesänderungen keine Vorwirkung haben (vgl. Antwort des Regierungsrates zum Moratorium für Tempo 30 vom 06.06.2024).</p> <p>Eine Reduktion der Geschwindigkeit würde die Sicherheit für den Langsamverkehr deutlich erhöhen, den Lärm und die Emissionen verringern sowie die Lebensqualität im Dorf steigern. Zudem kann sie dazu beitragen, den Durchgangsverkehr von der Autobahn weniger attraktiv zu machen. Die Massnahme ist praktisch ohne bauliche Veränderungen umsetzbar und könnte unmittelbar, vielleicht zunächst mit einer Zwischenlösung Tempo 40, und später dauerhaft auf Tempo 30 realisiert werden.</p> <p>Auch die Schulwegsicherheit erfordert eine solche Reduktion: Kinder, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, sollen besonders an den Zebrastreifen, an den Kreiseln und im Bereich Schulhausweg besser geschützt werden.</p> <p>Die geplanten Pflaster- oder kosmetischen Massnahmen reichen nicht aus, um die Sicherheit angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens zu gewährleisten. Es wird auch mehrfach gefordert, die Temporeduktion über den Bereich zwischen den Kreiseln hinaus bis Tiefmattstrasse und bis zum Bahnhof zu erweitern.</p>						meindebehörde als auch der Kanton stehen einem Temporegime 30 zwischen den beiden Kreiseln grundsätzlich positiv gegenüber.
25.2	Tempo 30 Kantonsstrasse	Es wird darauf hingewiesen, dass eine Einführung von Tempo 30 im Dorf nicht erforderlich sei. Die Strasse sei ausreichend breit und verfüge beidseitig über Gehwege, weshalb keine Notwendigkeit für eine Temporeduktion gesehen wird.		x				Aufgrund der vielen Eingaben für eine Umsetzung von Tempo 30, wird die Umsetzung im Bauprojekt geprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
25.3	Tempo 30 Nebenstrassen	Die Krauchthalstrasse ist stark durch motorisierten Durchgangsverkehr belastet, was zu erheblichem Lärm, erhöhten Sicherheitsrisiken und hohen Unterhaltskosten führt. Es wird daher angeregt, die Gemeindestrasse zwischen der Bodenackerstrasse und dem Kreisel Sagi für den motorisierten Durchgangsverkehr – mindestens für den Schwerverkehr, ausgenommen Postauto und Landwirtschaft – zu sperren und für den verbleibenden Abschnitt eine Tempo-30-Zone einzuführen.					x	Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters. Die Krauchthalstrasse ist eine Gemeindestrasse, das Anliegen wird deshalb an die Gemeinde weitergeleitet.
25.4	Tempo 30 Nebenstrassen	Zudem wird die Einführung von Tempo 30 auf dem Hübeliweg befürwortet, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lärmbelastung zu reduzieren.					x	Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters. Der Hübeliweg ist eine Gemeindestrasse, das Anliegen wird deshalb an die Gemeinde weitergeleitet.
26	Umfahrungsstrasse	Laut technischem Bericht soll eine Aufwertung des Ortszentrums von Hindelbank angestrebt werden. Dieses Ziel werde jedoch mit dem geplanten Vorprojekt verfehlt – anstelle einer Aufwertung entstehe eine „Betonwüste“. Der im Bericht geforderte „rücksichtsvolle Umgang mit dem Ort“ sowie eine „harmonische Einfügung in das bestehende Ortsbild“ seien mit dem geplanten gross dimensionierten Hefekreisel und dem umfassenden Ausbau der Dorfstrasse nicht vereinbar. Nach dem Volksentscheid gegen den Ausbau der Autobahn (A1) sei jedoch davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr durch Hindelbank künftig zunehmen werde, was den genannten Zielsetzungen widerspreche. Stattdessen wird vorschlagen, die bereits vor über zehn Jahren diskutierte Umfahrungsstrasse erneut zu prüfen und weiterzuverfolgen. Diese würde den Verkehrsfluss verbessern und gleichzeitig geringere, kostengünstigere bauliche Massnahmen erfordern. Es wird gefordert, die Umfahrung als langfristiges Generationenprojekt mit hoher Priorität wieder in die Planung aufzunehmen. Nur durch eine konsequente	x					Das Anliegen betrifft Strassenabschnitte ausserhalb des Projektperimeters und ist nicht Bestandteil des Projekts. Das Strassennetz des Kantons Bern ist verbindlich festgelegt und eine Umfahrungsstrasse ist derzeit nicht Gegenstand von Diskussionen.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
		Reduktion des Durchgangsverkehrs könnte die Verkehrssicherheit und Lebensqualität im Dorf nachhaltig verbessert werden.						
27	Unterführung Münchringenstrasse	Bei der Unterführung an der Münchringenstrasse bestehen erhebliche Sicherheitsbedenken. Nach dem anfänglich zu breiten Bau, der landwirtschaftliche Fahrzeuge behinderte, wurde das Trottoir zurückgebaut und dabei so stark verengt, dass es für grosse Kinderwagen und Rollstühle kaum noch nutzbar ist. In der Folge wurde der seitliche Rand abgesenkt, wodurch nun weder Velos noch Autos sicher kreuzen können. Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind gezwungen, in der Fahrbahnmitte zu gehen, was insbesondere bei Dunkelheit, Regen oder Blendung durch wechselnde Lichtverhältnisse zu gefährlichen Situationen führt. Das Trottoir ist für Autofahrer kaum erkennbar, was das Risiko weiter erhöht. Diese Situation verschärft sich zusätzlich im Herbst durch Laub und im Winter durch Schneeräumung. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird daher dringend empfohlen, das bestehende Trottoir zu überarbeiten oder zu entfernen, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.	x					Das Anliegen betrifft einen Strassenabschnitt ausserhalb des Projektperimeters. Es wird deshalb separat geprüft und gegebenfalls umgesetzt.
28	Unterhalt	Entlang des Fussgängerwegs an der Hauptstrasse sind die Büsche stellenweise so hoch, dass insbesondere Kinder die Strasse nicht einsehen können. Es wird daher angeregt, die Vegetation auf eine Höhe von rund einem Meter zurückzuschneiden, um die Sichtverhältnisse und damit die Sicherheit der Schulkinder zu verbessern.				x		Verfügungen über das Zurückschneiden von Hecken und Bäumen liegen in Hindelbank in der Zuständigkeit der Gemeinde. Das Anliegen wird daher an diese weitergeleitet.
29.1	Veloverkehr längs allgemein	Die geplante Strassensanierung ist auf die nächsten 40 Jahre ausgelegt, und im Technischen Bericht wird für 2030 ein durchschnittlicher Tagesverkehr von 11'500 Fahrzeugen prognostiziert. Bei einer innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h resultiert für Velofahrende ein hohes Sicherheitsbedürfnis und nicht nur ein erhöhtes, wie es im Bericht steht. Daher wird nachdrücklich gefordert, Verbesserungen für den Veloverkehr längs der Strasse vorzusehen.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
29.2	Veloverkehr längs Mehrzweckstreifen	Die Gemeinde liegt in einem Korridor, der für Velobahnen geprüft wird, weshalb Mehrzweckstreifen als Ersatz für Radstreifen nicht als ausreichend angesehen werden, wie auch in der kantonalen Arbeitshilfe «Anlagen für den Veloverkehr» festgehalten.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
29.3	Veloverkehr längs Aufteilung des Strassenquerschnitts	Von Bahnhof bis Hefefabrik könnte auf beiden Strassenseiten markierte Radstreifen eingerichtet werden; dafür könnte der Mehrzweckstreifen schmäler gestaltet werden.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
29.4	Veloverkehr längs Aufteilung des Strassenquerschnitts	Es soll geprüft werden, ob die bestehende Rad- und Gehwegverbindung mit 3.40 m Breite über den Hefekreisel hinaus weitergeführt werden kann. Es wird angeregt, die Entfernung des Mittelstreifens von 1.60 m zu prüfen, eine Kernfahrbahn zu erschaffen und mit dem gewonnenen Querschnitt die 3.40 m breite Rad- und Gehwegverbindung fortzuführen.		x				Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
30	Verkehrsprognosen	Es wird angemerkt, dass die dem Vorprojekt zugrunde liegenden Verkehrsprognosen auf dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell (GVM) basieren, dessen Daten seit 2016 nicht mehr umfassend aktualisiert wurden. Aufgrund der COVID-19-Pandemie, der zunehmenden Digitalisierung und des vermehrten Homeoffice habe sich das Mobilitätsverhalten deutlich verändert. Daher sei fraglich, ob die bisher angenommene Zunahme des Verkehrsaufkommens weiterhin gültig sei. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass ein erheblicher Teil des heutigen Schwerverkehrs durch das Kieswerk in Hindelbank verursacht werde, dessen Verlegung nach Mattstetten in den kommenden Jahren geplant sei – eine Veränderung, die in den Prognosen vermutlich nicht berücksichtigt wurde. Es wird angeregt, das Projekt vorerst zu pausieren und die zugrunde liegenden Annahmen kritisch zu überprüfen.	x					Das Projekt kann und wird nicht pausiert. Es wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation mit finanziellen Beiträgen des Bundes unterstützt. Daher ist eine Umsetzung innerhalb der im Programm festgelegten Fristen zwingend erforderlich. Für die Erstellung der Verkehrsprognosen wurden die aktuellen Daten des Verkehrsprognosemodell (GVM) 2019, sowie die Verkehrsdaten von 2024 verwendet. Nach unserer Beurteilung sind die Prognosen realistisch.