

Planungsstudien Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 1

Gürbetal: Wabern – Belp / Toffen – Thurnen / Riggisberg

Schlussbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 28. April 2022.

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung

Martin Moser, Projektleitung, RKBM
Timo Krebs, Stv. Projektleitung, RKBM

Bearbeitungsteam

Oliver Dreyer, Projektleitung, B+S AG
Aline Renard, Stv. Projektleitung, Transitec Beratende Ingenieure AG
Eva Vontobel, Projektbearbeitung, Transitec Beratende Ingenieure AG
Joël Amstutz, Projektbearbeitung, B+S AG
Maya Peter-Hofer, Projektbearbeitung, B+S AG

Arbeitsgruppe

Albisser Rolf / Droz Sarah (Vertretung Sommer 2020), Gemeinde Köniz
Baumann Beat, Gemeinde Zollikofen
Borter Rowan, Gemeinde Wohlen
Eichholzer Anna / Tschirren Lukas (Vertretung), Gemeinde Münsingen
Glücki Michael, Gemeinde Moosseedorf
Grosjean-Sommer Christoph, Gemeinde Kirchlindach
Guggisberg Martin / Mischler Thomas (Vertretung), Gemeinde Riggisberg
Hirschi Bruno, SchweizMobil
Hofer Nicolas, TBA DLZ Kanton Bern
Kurt Hansjörg (bis Ende 2020) / Therese Schürch (ab 2021), Gemeinde Konolfingen
Lerch Peter (bis Sommer 2021), TBA DLZ Kanton Bern
Liebi Michael, Stadt Bern
Schneeberger Thomas (bis Ende 2020 / Region Bern) / Boller Florian (ab Januar 2021 / Kanton Bern), Pro Velo
Trachsel Christoph, Gemeinde Kehrsatz
Von Gunten Christian (bis Ende 2020) / Kurz Ingrid (ab Jan. 2021), TBA OIK II (Vertretung OIK III bis Nov. 2020)
Wenger Kurt, RKBM Kommission Verkehr und Gemeinde Meikirch
Zingre Conrad (ab November 2020), TBA OIK III

Titelseite

Kanalweg, Kaufdorf (Foto: B+S AG)

Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Projektleitung	Projektbearbeitung
1403_191-rap-evo-K1-Schlussdokumentation-V4.docx	1	01.03.2021	-	A. Renard O. Dreyer	E. Vontobel J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K1-Schlussdokumentation-V4.docx	2	14.07.2021	Koreferat RKBM / Arbeitsgruppe und Überprüfung der Verhältnismässigkeit aller Massnahmen	A. Renard O. Dreyer	E. Vontobel J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K1-Schlussdokumentation-V4.docx	3	13.08.2021	Koreferat RKBM / Arbeitsgruppe	A. Renard O. Dreyer	E. Vontobel J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K1-Schlussdokumentation-V4.docx	4	13.04.2022	Überarbeitung nach Mitwirkung	A. Renard O. Dreyer	E. Vontobel J. Amstutz M. Peter-Hofer

Transitec Beratende Ingenieure AG
Aarberggasse 30 · CH-3011 Bern
T +41 (0)31 381 69 12
bern@transitec.net · www.transitec.net

B + S AG
Weltpoststrasse 5 · CH-3016 Bern
T +41 (0)31 356 80 80
www.bs-ing.ch



Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Einleitung	8
1.1 Ausgangslage und Auftragsziele	8
1.2 Generelle Grundlagen	8
1.3 Abgrenzung und Schwerpunkte der Bearbeitung	9
1.4 Perimeter	9
1.5 Projektorganisation	11
2. Vorgehen	12
2.1 Übergeordnete Hauptphasen	12
2.2 Bearbeitungsschritte der Planungsstudien	12
3. Überprüfung des regionalen Velonetzes	13
3.1 Ablauf der Überprüfung	13
3.1.1 Dokumentation der Ausgangslage / Sammlung von Grundlagen	13
3.1.2 Festlegung der Zielorte und Wunschlينien im Korridor	14
3.1.3 Ermittlung des Handlungsbedarfs	14
3.2 Vorhandener Handlungsbedarf im Korridor 1	14
4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium	18
4.1 Vorgehen	18
4.1.1 Zielbild resp. angestrebte Standards Veloinfrastruktur	18
4.1.2 Kriterien	19
4.1.3 Variantenstudium und Bewertung	20
4.2 Linienführung Veloalltagsverkehr	20
5. Massnahmenkonzept und Kostenschätzung	24
5.1 Vorgehen	24
5.1.1 Zuordnung der Zuständigkeiten	24
5.1.2 Überprüfung der Verhältnismässigkeit	24
5.1.3 Priorisierung der Massnahmen	25
5.2 Massnahmen im Korridor 1	25
6. Ausblick	61

Abbildungsverzeichnis

Seite

Abbildung 1 – Übersicht über die Korridore und ihre Bearbeitungsperimeter	10
Abbildung 2 – Organigramm Projektorganisation.....	11
Abbildung 3 – Ablauf der Planungsstudien	12
Abbildung 4 – Sachplan Veloverkehr (2020) / kommunaler Teilrichtplan Veloverkehr, Belp..	13
Abbildung 5 – Übersichtskarte – Handlungsbedarf, Abschnitt Wabern – Belp – Toffen.....	16
Abbildung 6 – Übersichtskarte – Handlungsbedarf, Abschnitt Toffen – Thurnen / Riggisberg	17
Abbildung 7 – empfohlene Linienführung, Abschnitt Wabern – Toffen	22
Abbildung 8 – empfohlene Linienführung, Abschnitt Toffen – Thurnen / Riggisberg.....	23
Abbildung 9 – Massnahmenkonzept Korridor 1	29
Abbildung 10 – Massnahmenkonzept Korridor 1 – Zuordnung der Zuständigkeiten.....	30
Abbildung 11 – Massnahmenblatt 1.N.1 – Belp, Lindenhofweg – Moosblickweg.....	31
Abbildung 12 – Massnahmenblatt 1.N.2 – Schlössliweg / Rubigenstrasse	32
Abbildung 13 – Massnahmenblatt 1.L.1 – Riedli.....	33
Abbildung 14 – Massnahmenblatt 1.L.2 – Neumattstrasse	34
Abbildung 15 – Massnahmenblatt 1.L.3 – Moos - Kaufdorf	35
Abbildung 16 – Massnahmenblatt 1.L.4 – Kaufdorf Bahnhof	36
Abbildung 17 – Massnahmenblatt 1.L.5 – Stöckmatt – Toffen.....	37
Abbildung 18 – Massnahmenblatt 1.L.6 – Gürbestrasse Süd.....	38
Abbildung 19 – Massnahmenblatt 1.L.7 – Gürbestrasse Nord.....	39
Abbildung 20 – Massnahmenblatt 1.L.8 – Toffen – Belp	40
Abbildung 21 – Massnahmenblatt 1.L.9 – Scheuermatt- / Kastanien- / Eichenweg.....	41
Abbildung 22 – Massnahmenblatt 1.L.10 – Muristrasse.....	42
Abbildung 23 – Massnahmenblatt 1.L.11 – Flugplatzstrasse Nord	43
Abbildung 24 – Massnahmenblatt 1.L.12 – Nesslererenstrasse	44
Abbildung 25 – Massnahmenblatt 1.L.13 – Nesslererenwald	45
Abbildung 26 – Massnahmenblatt 1.L.14 – Kantonsstrasse, Lindenkreisel - Aldi.....	46
Abbildung 27 – Massnahmenblatt 1.L.15 – Steinbachstrasse.....	47
Abbildung 28 – Massnahmenblatt 1.L.16 –Riggisbergstrasse.....	48
Abbildung 29 – Massnahmenblatt 1.L.17 – Grabenstrasse	49
Abbildung 30 – Massnahmenblatt 1.L.18 – Alte Grabenstrasse.....	50
Abbildung 31 – Massnahmenblatt 1.L.19 – Riggisbergstrasse Rümligen	51
Abbildung 32 – Massnahmenblatt 1.P.1 – Knoten Moos- / Neumattstrasse.....	52
Abbildung 33 – Massnahmenblatt 1.P.2 – Knoten Allmend-/ Moostrasse	53
Abbildung 34 – Massnahmenblatt 1.P.3 – Hornussergesellschaft Toffen	54
Abbildung 35 – Massnahmenblatt 1.P.4 – Knoten Belpberg- / Gürbestrasse.....	55
Abbildung 36 – Massnahmenblatt 1.P.5 – Knoten Scheuermattweg	56

Abbildung 37 – Massnahmenblatt 1.P.6 – Hohlstrasse.....	57
Abbildung 38 – Massnahmenblatt 1.P.7 – Knoten Flugplatz- / Selhofstrasse	58
Abbildung 39 – Massnahmenblatt 1.P.8 – Knoten Kantons- / Dorf- / Möslistrasse	59
Abbildung 40 – Massnahmenblatt 1.P.9 – Knoten Bernstrasse / Dorf / Spitzmatt.....	60

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Angestrebtes Zielbild / Standards für Veloinfrastruktur	18
Tabelle 2 – Angestrebte Standards auf Vorrangrouten.....	19
Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 1	26

Anhang

Anhang 1 – Variantenstudium Korridor 1	
--	--

Glossar

Abb.	Abbildungen
Abs.	Absatz
AP 3G / 4G	Agglomerationsprogramm 3. Generation resp. 4. Generation
Art.	Artikel
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BGK	Betrieb- und Gestaltungskonzept
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
FGSO	Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche
ggf.	gegebenenfalls
GSchuG	Gewässerschutzgesetz
GschuV	Gewässerschutzverordnung
lit.	littera – Unterpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
Mfz	Motorfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OIK	Oberingenieurskreis
resp.	respektive
RGSK	Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
T30	Tempo 30 km/h
TBA	Tiefbauamt
v85	Geschwindigkeit die von 85% der gemessenen Fahrenden eingehalten wird
zB.	zum Beispiel

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftragsziele

In der Region Bern-Mittelland herrschen mehrheitlich günstige räumliche Voraussetzungen für den Veloverkehr und es besteht zunehmend den Bedarf nach direkten und attraktiven Verbindungen zwischen den Gemeinden und Zentren. In verschiedenen Gebieten der Region ist die konkrete Führung des Veloverkehrs, sprich vor allem des Veloalltagsverkehrs, heute jedoch unklar.

Die Region hat ein Interesse an einem zweckmässigen und breiten Velonetzangebot als Bestandteil eines vielfältigen und attraktiven Mobilitätsangebots. Für fünf Korridore hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) deshalb Planungsstudien in Auftrag gegeben, um auf Basis der bestehenden Überlegungen - aus der regionalen Velonetzplanung, des RGSK II (2016) / Agglomerationsprogramm 3. Generation, dem kantonalen Sachplan Veloverkehr sowie kommunalen Planungen - die Linienführung für den Veloalltagsverkehr zu klären.

Die **Auftragsziele** dieser Studie sind:

- Festlegung der Linienführung des Veloalltagsverkehrs innerhalb des Korridors
- Ermittlung des Massnahmenbedarfs inkl. Kostenschätzung auf dem Veloalltagsnetz im Korridor

Im vorliegenden Korridor 1: Gürbetal: Wabern – Belp – Toffen – Thurnen (-Burgistein) / Riggisberg liegt der Fokus auf der Klärung der Linienführung zwischen den Gemeinden unter Berücksichtigung der für den Veloalltagsverkehr wichtigen Verbindungen, sowie im Bereich Riggisberg - Thurnen zusätzlich des Veloschulverkehrs.

Die RKBM verfügt über die Planungskompetenz in der Region. Die Projektierung und die Umsetzung der Massnahmen bleiben aber weiterhin Aufgabe der jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton und Gemeinden). Deshalb ist eine gemeinsame, koordinierte Vorgehensweise bei der Planung der Infrastruktur zentral.

Der vorliegende Schlussbericht dokumentiert die Resultate der Planungsstudien: den identifizierten Handlungsbedarf, die Variantenstudien, die empfohlene Linienführung sowie den Massnahmenbedarf inkl. Kostenschätzung. Die Erkenntnisse aus der im Herbst 2021 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung sind in den Schlussbericht eingeflossen. Der Umgang mit den einzelnen Eingaben wurde in einem separaten Mitwirkungsbericht der RKBM vom 11.05.2022 dokumentiert.

1.2 Generelle Grundlagen

- ASTRA, Planung von Velorouten, Handbuch, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5
- ASTRA, Velobahnen, Grundlegendokument, Materialien Langsamverkehr Nr. 136
- SVI, Merkblatt 2018/2: Hinweise für die Planung von Veloschnellrouten (Velobahnen) (2018)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Sachplan Veloverkehr (2020)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Erfolgskontrolle Sachplan Veloverkehr (2018)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Sachplan Wanderrouthenetz (2019)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Schulwegsicherheit im Bereich der Kantonsstrassen: Erhebung in den Gemeinden (2017)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Arbeitshilfe: Anlagen für den Veloverkehr (2018)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Arbeitshilfe: Standards Kantonsstrassen (2017)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Arbeitshilfe: Verhältnismässigkeit (2013)
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Leitbild Regionale Langsamverkehrsplanung (2012)
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionale Velonetzplanung (2014)

- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2.Generation (2016) und Entwurf 3.Generation (2021) sowie Agglomerationsprogramm 3.Generation (2016) und Entwurf 4.Generation (2021)
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Dokumentation der Differenzen Regionale Velonetzplanung und kantonaler Sachplan (2019)
- Laufende Studien, Vorprojekte, Projekte der Strasseneigentümer (Dokumentation unter Kapitel 3.1.1)
- Bestehende kommunale Richtpläne Verkehr resp. Veloverkehr (Dokumentation unter Kapitel 3.1.1)
- Gesetzliche Grundlagen (zB. Gewässerschutzgesetzgebung GSchuG/ GSchuV)

1.3 Abgrenzung und Schwerpunkte der Bearbeitung

Zielgruppe: Veloalltagsverkehr

Unter Veloalltagsverkehr wird jeglicher Alltagsverkehr auf dem Velo verstanden. Dieser beinhaltet die Schüler/Schülerinnen, welcher mit dem Velo in die Schule fahren, die Pendler/Pendlerinnen, welche zur Arbeit fahren aber auch alle die zum Einkaufen fahren oder sonstige Erledigungen im Alltag mit dem Velo und dem E-Bike durchführen. Die Zielgruppe der Nutzenden kann folglich von 8 bis 80 Jahre charakterisiert werden.

Netzgedanke

Die Studie fokussiert auf den Veloalltagsverkehr in der Längsrichtung des jeweiligen Korridors, dh. zwischen den Gemeinden im Perimeter und allenfalls den angrenzenden regionalen Zentren. Querverbindungen zu weiteren Gemeinden werden zur Vervollständigung der Netzanalyse mitgedacht und aufgezeigt, aber nicht analysiert. Je nach Korridor werden spezifische Bedürfnisse von Zielgruppen berücksichtigt (z.B. Schulveloverkehr).

Standards

Die Studie berücksichtigt die erhöhten kantonalen Standards für den Veloverkehr gemäss Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr (2018) sowie die Sicherheitsbedürfnisklassen der Arbeitshilfe Standards Kantonsstrassen (2017). Vorrangroutenstandards¹ werden situativ auf den identifizierten Vorrangrouten angewandt. Es handelt sich dabei aber nicht um eine systematische Überprüfung der Machbarkeit von Vorrangrouten. Alle Massnahmen wurden hinsichtlich der Verhältnismässigkeit gemäss Arbeitshilfe Verhältnismässigkeit (2013) überprüft.

Bestehende Massnahmen / laufende Projekte

Bestehende konkrete Massnahmen aus vorangehenden Planungen resp. laufenden kommunalen und kantonalen Projekten werden von der Studie übernommen (sofern es nicht zwingende Gründe für eine Überprüfung gibt).

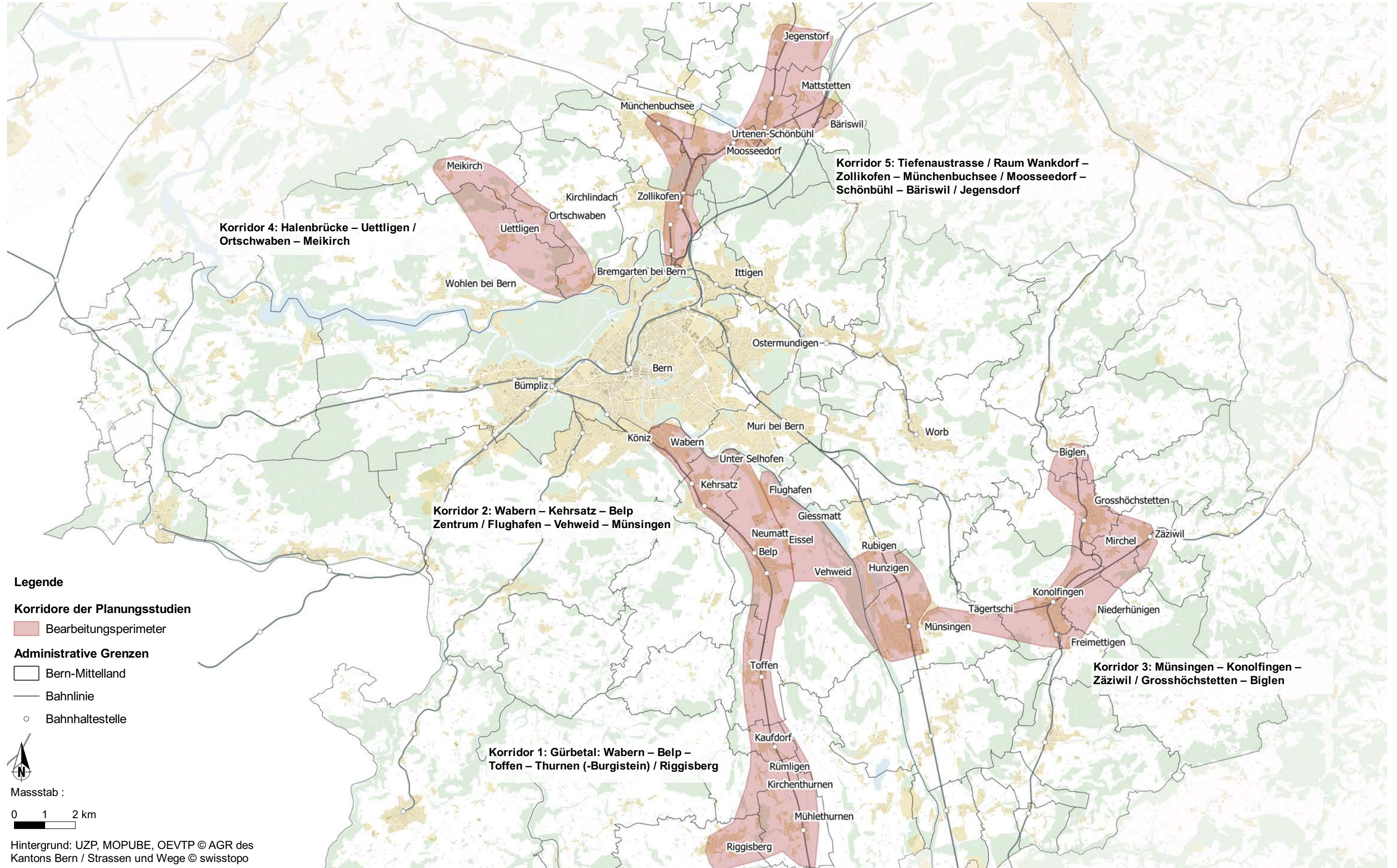
1.4 Perimeter

Abb. 1 Die folgenden fünf Korridore wurden im Rahmen dieser Planungsstudien bearbeitet. **Fett** markiert ist der in diesem Bericht vertiefte Korridor. Die Bearbeitungsperimeter der Korridore umfassen die in der Abbildung dargestellten Bereiche. Der Betrachtungsperimeter beinhaltet die angrenzenden Gebiete und Gemeinden.

- **Korridor 1: Gürbetal: Wabern – Belp – Toffen – Thurnen (-Burgistein) / Riggisberg**
- Korridor 2: Wabern – Kehrsatz – Belp Zentrum / Flughafen – Vehweid – Münsingen
- Korridor 3: Münsingen – Konolfingen – Zäziwil / Grosshöchstetten – Biglen
- Korridor 4: Halenbrücke – Uetligen / Ortschwaben – Meikirch
- Korridor 5: Tiefenaustrasse / Raum Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf – Schönbühl – Bäriswil / Jegenstorf

¹ gemäss Entwurf überarbeitete Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr (Stand Januar 2021)

Übersicht über die Korridore und ihre Bearbeitungsperimeter

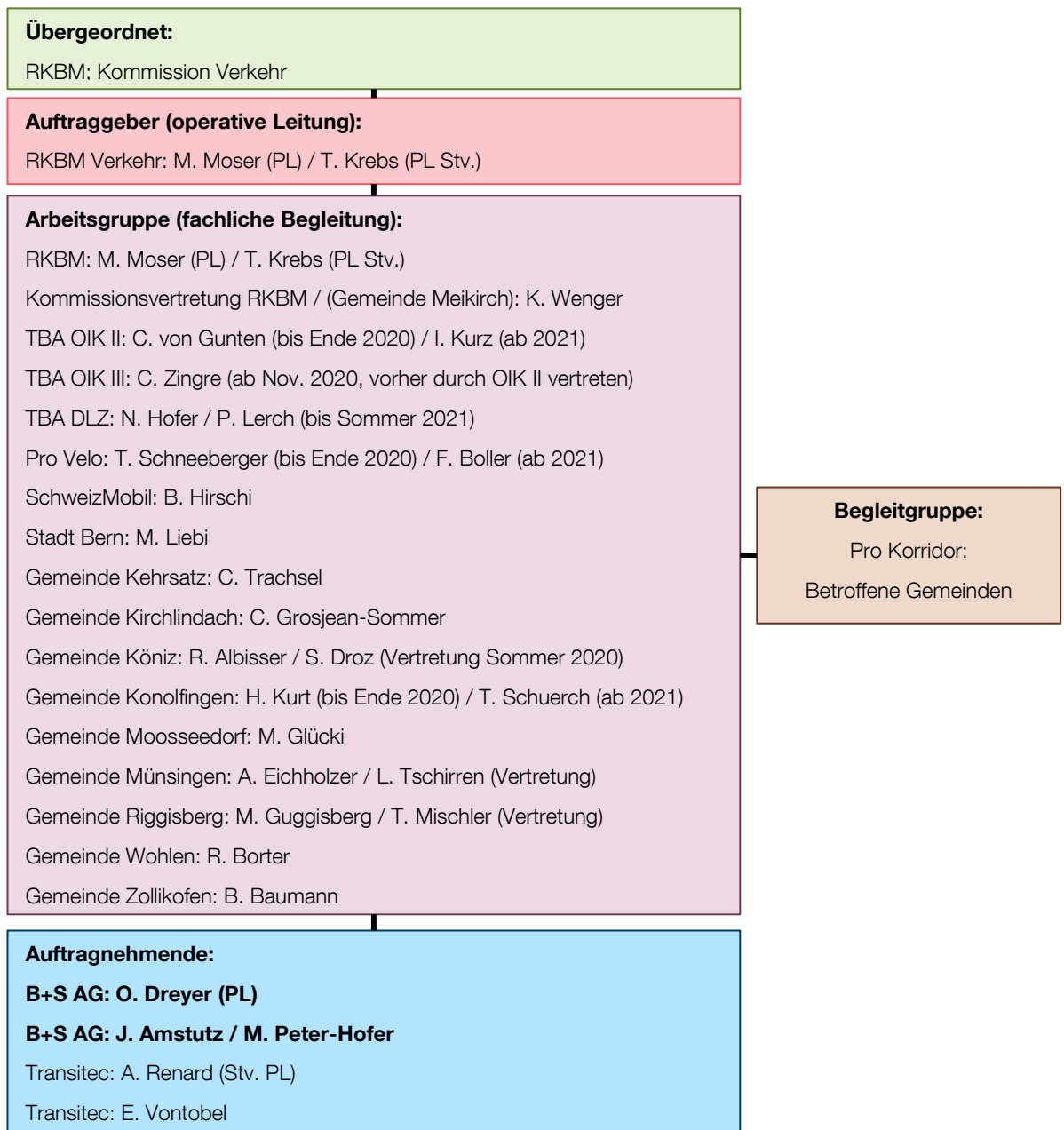


1.5 Projektorganisation

Die Planungsstudien wurde in Zusammenarbeit von den Büros Transitec Beratende Ingenieure AG und B+S AG erarbeitet. Der Lead bei Korridor 1 liegt bei B+S AG.

Die Projektleitung der RKBM (operative Leitung) begleitete die Studie fachlich und administrativ. Zusätzlich wurde für die Erarbeitung der Planungsstudien eine Arbeitsgruppe eingesetzt, bestehend aus Vertretern der kantonalen Verwaltung, Interessensgruppen und 1-2 fachlichen Vertretern der Gemeinden aus den einzelnen Korridoren. Diese diente als Echoraum und hatte Entscheidungskompetenz. Sie wurde nach jedem Arbeitsschritt einbezogen. Der Austausch erfolgte über regelmässige Sitzungen und der Einbezug über eine E-Plattform. Die Sitzungen fanden aufgrund der Corona-Pandemie mehrheitlich digital statt.

Die fachlichen resp. politischen Vertreter aller Gemeinden im Korridor (Begleitgruppe) wurden einmalig über die E-Plattform beigezogen bzw. für spezifische Fragestellungen direkt kontaktiert.



In **fett** Hauptverantwortung für Korridor

Abbildung 2 – Organigramm Projektorganisation

2. Vorgehen

2.1 Übergeordnete Hauptphasen



Abbildung 3 – Ablauf der Planungsstudien

Das Vorgehen ist für jede der Planungsstudien gleich und gliedert sich in drei Hauptphasen: Bearbeitung, Mitwirkung und anschliessend Überarbeitung mit Verabschiedung der Studie.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Resultate der ersten Hauptphase der Planungsstudie für den Korridor 1.

2.2 Bearbeitungsschritte der Planungsstudien

Die folgenden Arbeitsschritte wurden während der ersten Hauptphase durchgeführt.

Schritt 1: Analyse: Sammlung der Grundlagen und Überprüfung des regionalen Velonetzes

Das Ziel dieses ersten Schrittes ist die Ermittlung des Handlungsbedarfes der Linienführung im Korridor, namentlich die Identifikation der Abschnitte mit fehlenden Verbindungen (physischen Netzlücken), der Differenzen zwischen den verschiedenen Grundlagen und von indirekten Linienführungen (verglichen mit der Wunschlinie).

Besprechung des Handlungsbedarfes mit der Arbeitsgruppe.

Schritt 2: Definition der Zielbilder und Variantenstudium

Anhand von Variantenstudien wird für die Korridore die Bestvariante der Linienführung für den Veloalltagsverkehr ermittelt. Die Variantenstudien berücksichtigen das angestrebte Zielbild für die Veloinfrastruktur und werden anhand verschiedener Kriterien aus Sicht der Nutzenden und Behörden bewertet.

Digitale Mitwirkung zu den Ergebnissen des Variantenstudiums mit der Arbeitsgruppe und der Begleitgruppe. Besprechung der Teilabschnitte mit Klärungsbedarf.

Schritt 3: Erarbeitung des Massnahmenkonzeptes

Basierend auf der Bestvariante der Linienführung des Veloalltagsverkehrs wird der Massnahmenbedarf ermittelt. Bestehende Massnahmen aus kantonalen und kommunalen Planungen werden dabei übernommen.

Digitale Mitwirkung zu den Massnahmen mit der Arbeitsgruppe und Besprechung der Massnahmen mit Klärungsbedarf.

Schritt 4: Kostenschätzung und Dokumentation

Für die aufgezeigten Massnahmen werden Grobkostenschätzungen (+/- 50%) erstellt. Auf Grobkostenschätzungen der Ortsdurchfahrten wird verzichtet, da die Flughöhe und Komplexität der Ortsdurchfahrten zum Planungszeitpunkt keine ausreichende Annäherung ermöglichen.

Mit dem vorliegenden Bericht erfolgt eine Dokumentation der Ergebnisse der Planungsstudien für die öffentliche Mitwirkung.

3. Überprüfung des regionalen Velonetzes

3.1 Ablauf der Überprüfung

3.1.1 Dokumentation der Ausgangslage / Sammlung von Grundlagen

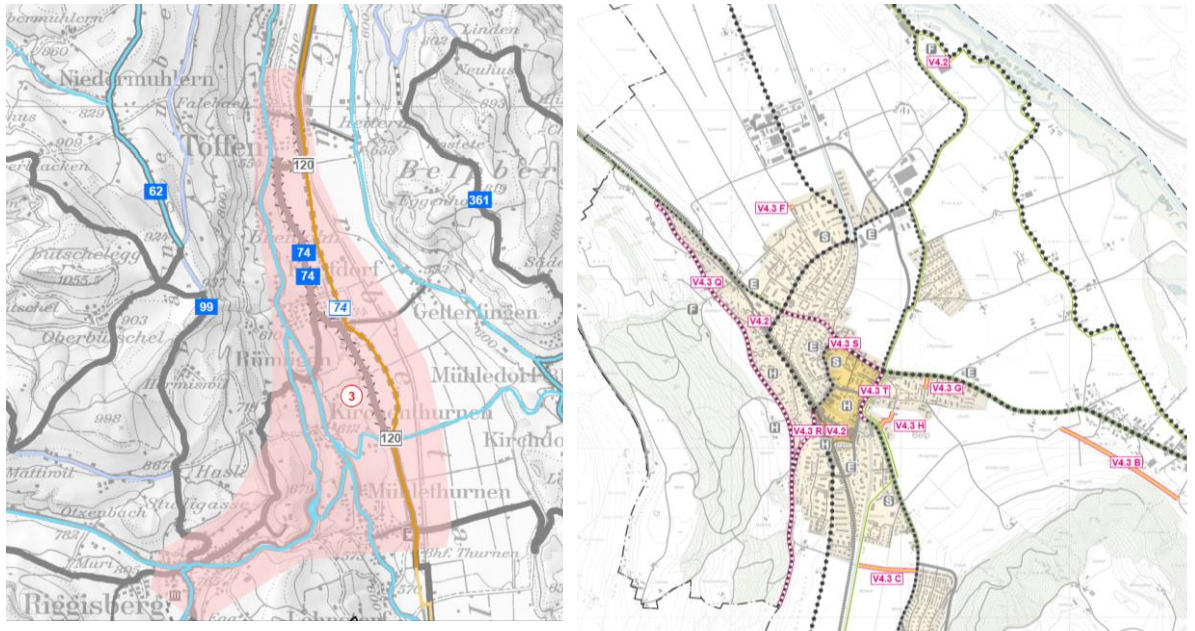


Abbildung 4 – Sachplan Veloverkehr (2020) / kommunaler Teilrichtplan Veloverkehr, Belp

Als Ausgangslage wurden die in Richtplänen und verbindlichen Grundlagen bestehenden Velonetze (kantonaler Sachplan Veloverkehr, regionales Velonetz, kommunale Velo- bzw. Verkehrsrichtpläne, SchweizMobil-Routen) zusammengelegt und dargestellt. Diese Grundlage wurde mit bekannten Netzlücken und kantonalen und kommunalen Projekten ergänzt und ermöglichte ein erstes Bild über die vorhandenen Planungen und das Veloalltagsnetz.

Im Korridor 1 wurden neben den im Kapitel 1.2 dokumentierten generellen Grundlagen unter anderem die folgenden Dokumente verwendet:

Kommunale Richtpläne:

- Richtplan Raumentwicklung Gemeinde Köniz: Teilplan Veloverkehr, Stand 23.10.2013
- Richtplan Verkehr Gemeinde Belp: Teilrichtplankarte Veloverkehr, Stand 21.10.2019
- Richtplan Verkehr Gemeinde Toffen: Teil Veloverkehr, Stand 15.07.2015
- Richtplan Verkehr Gemeinde Riggisberg, Teilrichtplankarte Fuss- und Veloverkehr, Stand 30.05.2013

Bekannte Projekte:

- Grabenstrasse Riggisberg, Strassenplan, Tiefbauamt Kanton Bern OIK II, Stand 01.10.2019
- Hochwasserschutz unteres Gürbetal, Unterlagen via Webseite www.guerbe-muesche.ch
Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK II
- Neubau Kreiselfumfahrung – Bahnhofmatte – Zimmerwaldstrasse Kehrsatz, keine Unterlagen -
Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK II und der Gemeinde Kehrsatz
- Veloverbindung zur Auguetbrücke, Gemeinde Belp: Klärung der Velozufahrt zur Auguetbrücke, Stand Sommer 2020. Information per Telefon von der Gemeinde

3.1.2 Festlegung der Zielorte und Wunschlinien im Korridor

Als Grundlage für die Überprüfung des Velonetzes werden die regionalen Zielorte festgelegt und kartografisch erfasst. Dabei wurden auch Zielorte ausserhalb des Korridors berücksichtigt, um ein vollständiges Bild zu erhalten. Folgende Orte werden als Zielorte regionaler Bedeutung verstanden:

Im Alltag

- Bahnhöfe
- Zentrumsgebiete der Gemeinden resp. Arbeitsplatz- und Wohnschwerpunkte
- Bildungseinrichtungen
- Spitäler
- Einkaufszentren

In der Freizeit (im Sinne von der «täglichen» Freizeit)

- Sport- und Kulturanlagen
- Sehenswürdigkeiten und Naherholungsgebiete

Die einzelnen Zielorte werden durch sogenannte Wunschlinien untereinander verbunden. Somit entsteht ein Netz von Verbindungen, welche die Wunschlinien der Velofahrenden abbildet.

3.1.3 Ermittlung des Handlungsbedarfs

Zur Ermittlung des Handlungsbedarfes werden das Wunschliniennetz und die Netze der Ausgangslage überlagert, um Differenzen sichtbar zu machen, namentlich der Identifikation der Abschnitte mit

- fehlenden Verbindungen (keine Verbindung vorhanden, obwohl Wunschbeziehung besteht)
- wenig direkten Linienführungen (starke Abweichung von der Wunschlinie)
- Parallelführungen (mehrere Verbindungen für gleiche Wunschbeziehung vorhanden)

3.2 Vorhandener Handlungsbedarf im Korridor 1

Abb. 5+6 Der folgende zentrale Handlungsbedarf wurde ermittelt:

- **Wabern, Nessleren – Weyergut:** In einem Variantenstudium soll der Parallelverlauf des bestehenden und geplanten Netzes gemäss dem Sachplan Veloverkehr sowie der regionalen Velonetzplanung überprüft werden.
- **Belp – Kehrsatz:** In einem Variantenstudium soll der Parallelverlauf des bestehenden Netzes gemäss Sachplan Veloverkehr sowie der regionalen Velonetzplanung in Kehrsatz und entlang der Gürbe geprüft werden. Zudem bestehen mehrere Möglichkeiten für die Anbindung in Belp.
- **Belp Zentrum – Toffen:** In einem Variantenstudium soll der Parallelverlauf des bestehenden Netzes gemäss Sachplan Veloverkehr, der regionalen Velonetzplanung und des kommunalen Richtplans Veloverkehr geprüft werden.
- **Kaufdorf – Belp:** In einem Variantenstudium soll der Parallelverlauf der bestehenden Freizeit- und Alltagslinienführungen sowie die Vielfalt an möglichen Linienführungen im Talboden in Zusammenhang mit der Durchfahrt von Belp geprüft werden.
- **Mühlethurnen – Kaufdorf:** In einem Variantenstudium soll der Parallelverlauf des bestehenden Netzes gemäss Sachplan Veloverkehr sowie der regionalen Velonetzplanung geprüft werden.
- **Mühlethurnen Süd:** Hier erfolgt kein eigentliches Variantenstudium. Die unterschiedliche Empfehlung der Routenführung in verschiedenen Planungsinstrumenten wird jedoch überprüft.
- **Rümligen – Riggisberg:** Die Kantonsstrasse ist nur mit hohem Aufwand velofreundlich gestaltbar. Weitere Optionen sind daher zu prüfen, dazu zählt auch der Anschluss nach Mühlethurnen.

- **Verbindung Aaretal – Gürbetal:** Die Bedeutung und Linienführung dieser Tangentialverbindung in den Korridor 2 ist zu überprüfen.

Für die oben aufgelisteten Abschnitte (mit Ausnahme von der Verbindung Aaretal – Gürbetal und Mühlethurnen Süd) wurde im folgenden Schritt ein Variantenstudium ausgeführt (vgl. Kap. 4 und Anhang 01). Für die Verbindung Aaretal – Gürbetal und Mühlethurnen Süd wurden in Absprache mit der Arbeitsgruppe direkt Empfehlungen formuliert.

Zu den **Querverbindungen im Gürbetal** im Talboden erfolgt kein Variantenstudium, da sie aus regionaler und kommunaler Sicht klar definiert sind.

Auf der Karte des Handlungsbedarfes wurden zusätzliche fehlende wichtige Querverbindungen zu Freizeit- resp. Alltagsnetz dargestellt. Eine Aufnahme dieser Verbindungen ins kommunale Ergänzungsvelonetz oder ins kantonale Velonetz ist zu prüfen. Im Korridor 1 ist dies:

- **Toffen – Heiteren:** Stellt eine wichtige Querverbindung zwischen den wichtigen verschiedenen Alltagsrouten im Gürbetal dar.

Handlungsbedarf - Korridor 1: Gürbetal - Abschnitt: Wabern - Kehrsatz - Belp - Toffen

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Klärungsbedarf Linienführung
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhofstellen

Hintergrund

Strassennetz

- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn

Kartengrundlage

- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen

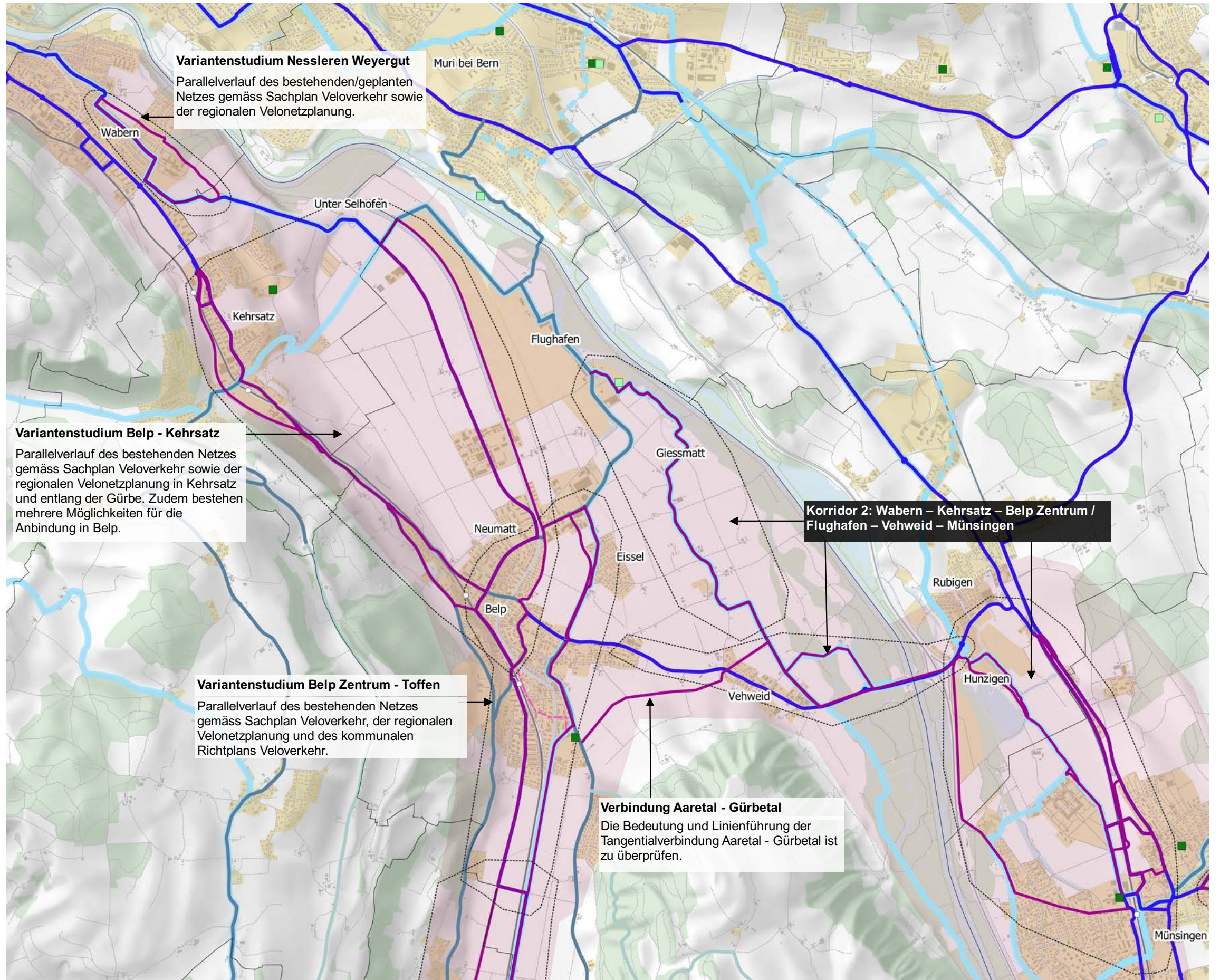
Grenzen

- Bern-Mittelland und Gemeinden



Masstab :
0 0.5 1 km

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo



Handlungsbedarf - Korridor 1: Gürbetal - Abschnitt: Toffen – Thurnen (-Burgstein) / Riggisberg

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- geplante Freizeitroutes (SchweizMobil)
- Freizeitroutes (SchweizMobil)
- Klärungsbedarf Linienführung
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhofstellen

Hintergrund

Strassennetz

- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn

Kartengrundlage

- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen

Grenzen

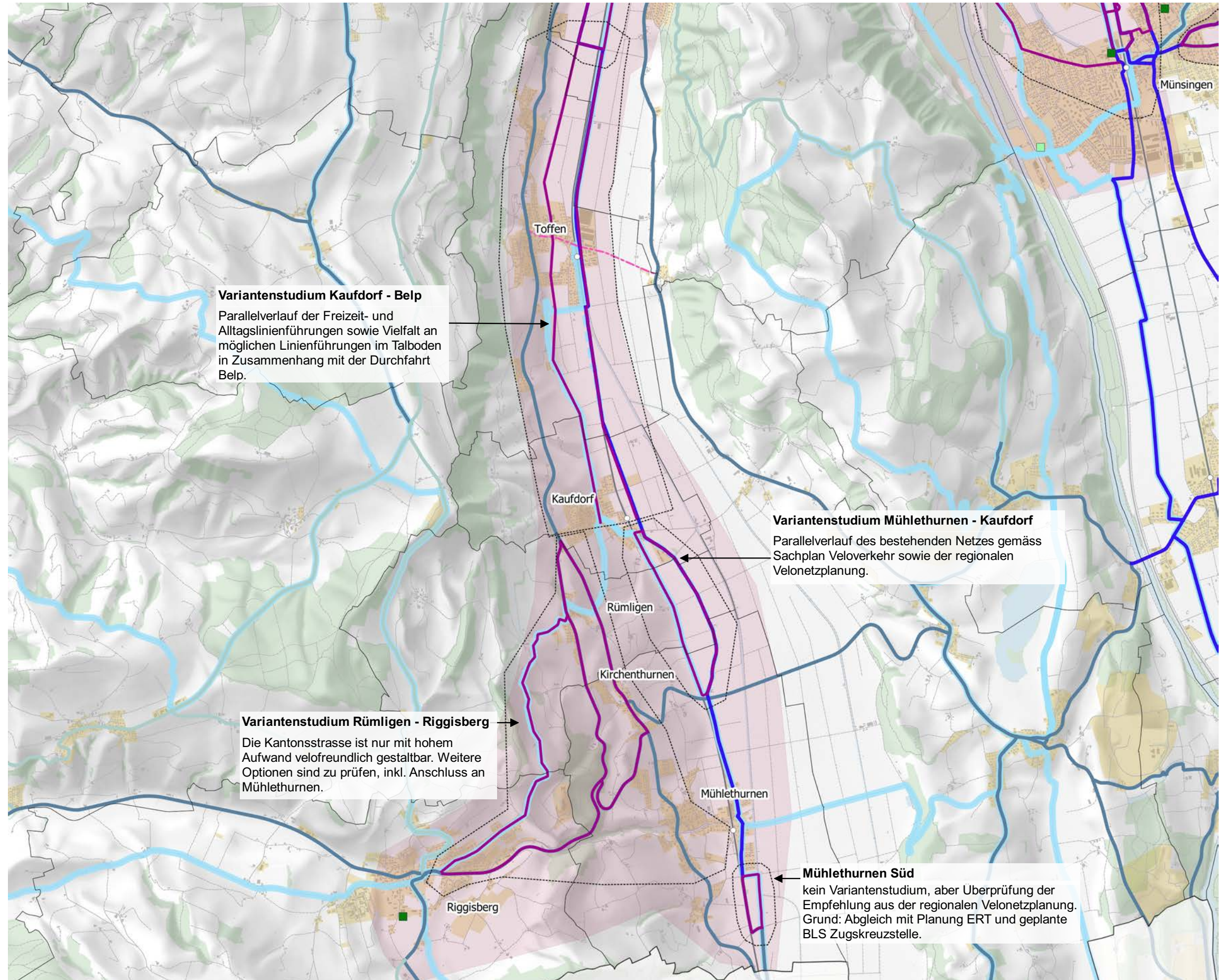
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Massstab :

0
0.5
1 km

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo



4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium

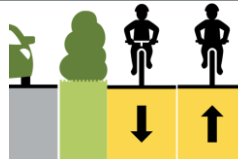
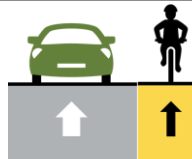
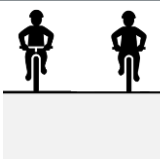
4.1 Vorgehen

Die Variantenstudien berücksichtigen das angestrebte Zielbild für die Veloinfrastruktur und werden anhand verschiedener Kriterien aus Sicht der Nutzenden und Behörden bewertet. Das Ziel ist die Bestvariante für den Veloalltagsverkehr zu eruieren.

4.1.1 Zielbild resp. angestrebte Standards Veloinfrastruktur

Die folgenden Standards (in Anlehnung an die kantonalen Standards für Anlagen des Veloverkehrs, gemäss Arbeitshilfe (2018) sowie unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisklassen der Arbeitshilfe: Standards Kantonsstrassen (2017)) werden angestrebt:

Tabelle 1 – Angestrebtes Zielbild / Standards für Veloinfrastruktur

	Radwege	Radstreifen	Mischverkehr
			
Stark befahrene Strassen – Ausserorts (DTV ≥ 5'000 Fz/Tag)	3 – 4 m (beide Richtungen) 2.5 m (nur eine Richtung)	1.8 – 2 m	unverträglich
Stark befahrene Strassen – Innerorts (DTV ≥ 7'000 Fz/Tag)	Radwege Innerorts nur in Ausnahmefällen	1.5 – 1.8 m	Reduktion der Geschwindigkeit auf T30
Schwach befahrene Strassen – Ausserorts (DTV ≤ 3'000 Fz/Tag und v85 < 80 km/h)	Auf separate Führung kann bei tiefen Verkehrsmengen und übersichtlichen Situationen verzichtet werden		Min. 3.5 m ² Begegnungsfall PW – Velo bei tiefen Geschwindigkeiten
Schwach befahrene Strassen / resp. tiefe Geschwindigkeiten – Innerorts (DTV ≤ 3'000 Fz/Tag und v85 < 50 km/h)	Auf separate Führung kann bei tiefen Verkehrsmengen und übersichtlichen Situationen verzichtet werden		Min. 4.5 m ³ Berücksichtigen der Sichtverhältnisse

In Grenzfällen der Einteilung, sprich wenn die gefahrene Geschwindigkeit v85 unbekannt, aber tendenziell erhöht oder der DTV an der Schwelle zwischen erhöhtem Sicherheitsbedürfnis und hohem Sicherheitsbedürfnis ist respektive ein hoher Schwerverkehrsanteil vorliegt, wurde im Sinne der Velofahrenden der erhöhte Standard angewandt.

² Voraussetzung gute Sichtverhältnisse, wenig Verkehr und angepasstes Fahrverhalten bei Begegnungen. Der massgebende Begegnungsfall ist PW – Velo bei T30. Das Lichtraumprofil kann seitlich ausgelagert werden.

³ Berücksichtigt die durch die bestehende Bebauung oftmals reduzierte Übersicht. Der massgebende Begegnungsfall ist PW - Velo bei T50 (entspricht PW-PW bei T30). Das Lichtraumprofil muss daher weitgehend innerhalb des Strassenraums eingehalten werden.

Velovorrangrouten

Der Abschnitt Gürbetal: Wabern – Belp – Toffen – Thurnen (-Burgistein) / Riggisberg ist Teil des Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss Sachplan Veloverkehr. Das grosse Potential für den Veloalltagsverkehr in diesem Korridor betrifft den Abschnitt ab Belp bis Wabern / Bern. Daneben stehen vor allem der Veloalltagsverkehr und im Bereich Riggisberg – Thurnen zusätzlich der Veloschulverkehr im Vordergrund.

Tabelle 2 – Angestrebte Standards auf Vorrangrouten⁴

	Radwege	Radstreifen	Mfz ⁵ -freie Strassen resp. Velostrassen
Ausserorts	3.5 – 4.5 m (beide Richtungen) 2.6 m (eine Richtung)	Nur in Ausnahmefällen: 2.6 m (min 2.2 m)	bis maximal 400 Fz/Tag (Mfz-freie Strasse)
Innerorts	3.5 – 4.5 m (min. 3m) - beide Richtungen und nur in eigenständiger Führung und nicht strassenbegleitend 2.6 m (min. 2.2 m) - eine Richtung	2.6 m (min 2.2 m)	Bis maximal 400 Fz/Tag (Mfz-freie Strasse) Tempo 30 – vortrittsberechtigte Veloführung und DTV ≤ 2'500 Fz/Tag (Velostrasse)

4.1.2 Kriterien

Zur Bewertung der Varianten wurden folgende Kriterien beigezogen:

Sicht der Velofahrenden:

■ Komfort / Attraktivität / Sicherheit

- Erreichbarkeit des Zielbildes – Kann das Zielbild auf der Route erreicht werden?
- Oberfläche – Befestigung der Route möglich bzw. bereits bestehend?
- Höhenprofil der Verbindung – Steigungen und Länge der Steigungen
- Nutzungskonflikte – Schwerverkehrsanteil, Naherholung, Wanderwege
- Verkehrsbelastung durch Motorisierten Individualverkehr (MIV) – Durchschnittliche Belastungen, Spitzenwerte (falls bekannt)

■ Direktheit

- Umwegfaktor – im Vergleich zur direktesten Variante
- Anzahl Fahrflussunterbrechungen pro km

■ Kohärenz / Benutzungsfreundlichkeit

- Logische Führung / Lesbarkeit – Ist die Route intuitiv? Wird die Führung verstanden?
- Homogenität – Wie viele Führungswechsel gibt es?
- Netzanbindung – Integration ins weitere Netz
- Soziale Sicherheit – gibt es kritische Stellen?

⁴ gemäss Entwurf überarbeitete Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr (Stand Januar 2021)

⁵ Mfz = Motorfahrzeug

■ **Potential**

- Erschliessung der Zielorte, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten

Sicht der Behörden

■ **Investitionsaufwand**

- Kosten / Massnahmenbedarf

■ **Unterhaltsaufwand**

- Zusätzlicher Unterhaltsaufwand im Vergleich zum aktuellen Zustand

■ **Hürden der Genehmigungsfähigkeit**

- Fruchtfolgeflächen
- Gewässerschutz/ -raum
- Waldzonen

■ **Umsetzbarkeit (Risiken)**

- Verfahrensrisiken (zB. durch Landbedarf)

4.1.3 Variantenstudium und Bewertung

Anh. 1 Für die in Kapitel 3.2 aufgeführten Abschnitte im Korridor wurde ein Variantenstudium durchgeführt und die Kriterien aus Sicht der Velofahrenden und den Behörden bewertet (im Anhang 1 dokumentiert).

Die Variantenstudien kamen nicht für alle Abschnitte direkt zu einem klaren Urteil. Die Abwägung der Interessen erfolgte im Rahmen der fachlichen Stellungnahmen der Arbeitsgruppe und der Begleitgruppe.

Zwischen Rad- und Wanderwegen gibt es in allen Korridoren Überlagerungen und Konflikte. Es gelten folgende Grundsätze:

- Muss wegen der Veloroute ein Wanderweg mit Hartbelag versehen werden, ist Ersatz für den Wanderweg zu bieten. Die Ersatzpflicht wird im jeweiligen Massnahmenblatt erwähnt
- Verlaufen Velo- und Wanderweg neu gemeinsam auf einem Weg mit Hartbelag, so ist der Sicherheit der Wandernden Rechnung zu tragen.

4.2 Linienführung Veloalltagsverkehr

Abb. 7-8 Die folgende Linienführung wird für den Veloalltagsverkehr im Korridor 1 empfohlen. Die Empfehlungen sind auf den kantonalen Sachplan Veloverkehr und seine Netzhierarchien ausgerichtet.

- **Wabern, Nessleren – Weyergut:** Die Linie über das Weyergut ist aus Sicht der Nutzenden die beste Variante. Sobald der bestehende Feldweg Nessleren bis Lindenweg als Alltagsroute ausgestaltet und der neue Abschnitt über das Weyergut gebaut sind, kann die bestehende Linienführung ab Weyergut via Alpenstrasse aufgehoben werden. Der Anschluss an die Seftigenstrasse dient als wichtige Querverbindung zur Route auf der Kantonsstrasse.
- **Belp – Kehrsatz:** Der Ausbau auf kantonale Standards für eine Velovorrangroute ist entlang der Kantonsstrasse nicht einfach zu realisieren, weshalb weiterhin die Führung der Hauptroute durchs Belpmoos bevorzugt wird. Diese führt entlang der Gürbe, was einen geradlinigen Anschluss in Belp und eine weitgehend verkehrssarme Linienführung ohne Schwerverkehr Richtung Kehrsatz ermöglicht.
- **Durchfahrt Belp:** Die Bestvariante in diesem Abschnitt erfolgt im Süden von Belp westlich der Bahn. Als alternative Querverbindung kann auch östlich der Bahn zum Bahnhof und ins Zentrum von Belp gefahren werden. In beiden Fällen ist anschliessend eine Führung über die Bahnhof- und Dorfstrasse via Schöllliweg in die Muristrasse vorgesehen. Kurzfristig kann via Knoten Rubigen-/Muristrasse in die Muristrasse eingebogen werden. Im Gegensatz zu einer Führung über die Neumattstrasse wird

so das Zentrum von Belp erschlossen. Folglich ist die Verbindung über die Neumattstrasse ins Basisnetz zurückzustufen.

- **Kaufdorf – Belp:** Für die Verbindung zwischen Kaufdorf und Belp wird kurzfristig die Führung des Veloverkehrs über die bestehende Freizeitroute und anschliessend via Stockhornstrasse und Kanalweg empfohlen. Die Führung durch das Zentrum von Kaufdorf bedingt jedoch zusätzliche Höhenmeter für Velofahrende, zudem fehlt eine direkte, velotaugliche Anbindung der Kaufdorfstrasse zur Stockhornstrasse in Toffen. Mittelfristig ist daher eine durchgehend asphaltierte und flache Verbindung im Talboden anzustreben. Die empfohlene Linienführung bedingt einige bauliche Eingriffe und die Behebung der Engstelle bei der Hornussergesellschaft, ist aber aus Sicht der Nutzenden komfortabler. Der Kanalweg in Kaufdorf müsste aus Sicht Veloverkehr asphaltiert werden, der Gewässerschutz lässt allenfalls nur eine Mergeloberfläche zu. Daher ist bei der weiteren Projektierung auch die Alternative via Arastrasse zu prüfen.
- **Mühlethurnen – Kaufdorf:** Eine Führung der Hauptverbindung über den Moosweg und den Wiesenweg wird empfohlen. Die Alternative entlang der Bahnstrasse verläuft abschnittsweise parallel zu einem offenen Gewässer und kann somit nicht durchgehend asphaltiert werden.
- **Mühlethurnen Süd:** Die Alltagsverbindung soll entlang der Bahn verlaufen. Die Anbindung nach Burgstein ist mit der Region Thun (ERT) zu klären. Es sind verschiedene Varianten entlang der Kantonsstrasse oder der Bahn denkbar. Der Weg entlang der Gürbe kann wegen dem Gewässerschutz kaum asphaltiert werden.
- **Riggisberg – Rümligen / Kaufdorf:** Ein Ausbau der Kantonsstrasse ist mit hohem Aufwand verbunden, allerdings sind keine befriedigenden Alternativen vorhanden, die mit geringem Aufwand rasch realisierbar sind, weshalb diese Linienführung empfohlen wird. In Riggisberg sollen Velofahrende bergwärts die alte Grabenstrasse benutzen. Es besteht zudem die Option, ab der asphaltierten Strasse zur Schiessanlage Mülibach die bestehende Waldstrasse oberhalb des Mühlibachs bis zum Anschluss der alten Grabenstrasse zu nutzen. Der steile Weg gehört allerdings zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz und die Verbindung ist Teil des Wanderwegnetzes. In der Projektierung sind mögliche Alternativen im Detail zu überprüfen (z.B. bei Mühlibach und Pontel oder ein separater Radweg auf einem Lehnenviadukt). Die Weiterführung Richtung Belp-Bern erfolgt via Rümligen- und Spitzmattstrasse in Kaufdorf.
- **Verbindung Aaretal – Gürbetal:** Die Linienführung dieser Tangentialverbindung erfolgt über die Thalgutstrasse und den Hohfuhrenweg und ist ins kantonale Basisvelonetz auf Gemeindestrasse aufzunehmen.

Für die Hauptverbindungen des Veloalltagsverkehrs wurde im folgenden Schritt der Massnahmenbedarf ermittelt.

Folgende Verbindungen basieren auf der Empfehlung der Region und werden in der Karte zur Variantenempfehlung ebenfalls dargestellt. Es erfolgt jedoch keine Ermittlung des Massnahmenbedarfs:

- **Querverbindungen im Gürbetal:** Die beiden Hauptquerverbindungen Kirchdorf – Mühlethurnen und Gelterfingen – Kaufdorf führen neu als Basisnetz über die Gemeindestrassen. Die Kantonsstrasse 1222 wird entsprechend zur «übrigen Kantonsstrasse mit Veloverkehr» abklassiert.

Varianteempfehlung - Korridor 1: Gürbetal - Abschnitt: Wabern - Kehrsatz - Belp - Toffen

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium

Linienführung regionales Velonetzes

Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Freizeitverkehr

- geplante Freizeitroutes (SchweizMobil)
- Freizeitroutes (SchweizMobil)
- aufzuhebende Freizeitroute

Empfehlung aus den Variantenstudien

- aufzuhebende Linienführung
- empfohlene Linienführung
- kurzfristige Alternative

empfohlene Anpassung der Klassifikation

- Aufnahme als Hauptverbindung Alltag
- Aufnahme als Basisnetz Alltag
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz

wichtige punktuelle Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltstellen

Hintergrund

Strassennetz

- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn

Kartengrundlage

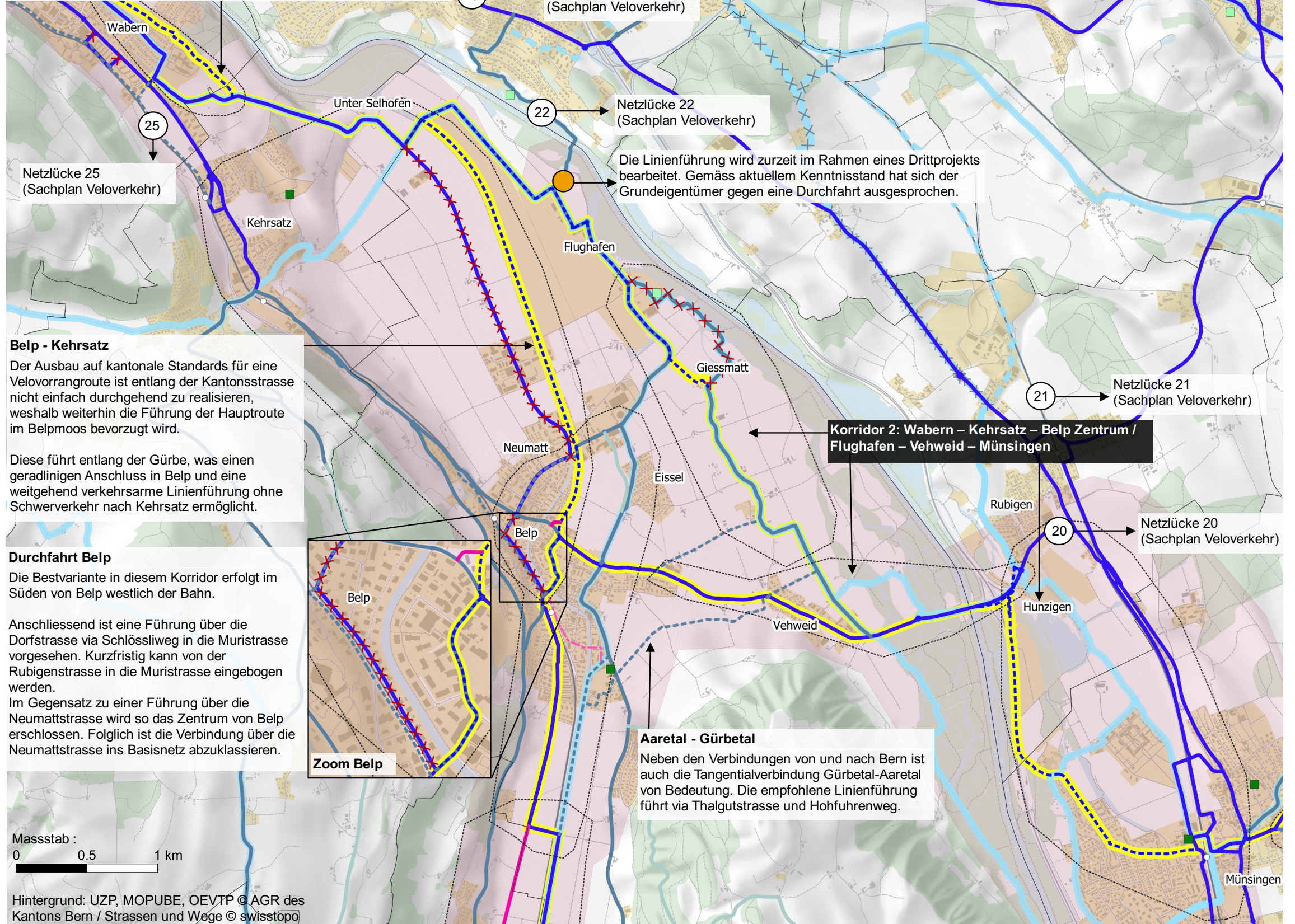
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen

Grenzen

- Bern-Mittelland und Gemeinden

Nessleren - Weyergut

Die Linie über das Weyergut ist aus Sicht der Nutzenden die beste Variante. Sobald der bestehende Feldweg Nessleren bis Lindenweg als Alltagsroute ausgestaltet und der neue Abschnitt über das Weyergut gebaut sind, kann die bestehende Linienführung ab Weyergut via Alpenstrasse aufgehoben werden. Der Anschluss an die Seftigenstrasse dient als wichtige Querverbindung zur Route auf der Kantonsstrasse.



Die Linienführung wird zurzeit im Rahmen eines Drittprojekts bearbeitet. Gemäss aktuellem Kenntnisstand hat sich der Grundeigentümer gegen eine Durchfahrt ausgesprochen.

Belp - Kehrsatz

Der Ausbau auf kantonale Standards für eine Velovorrangroute ist entlang der Kantonsstrasse nicht einfach durchgehend zu realisieren, weshalb weiterhin die Führung der Hauptroute im Belpmoos bevorzugt wird.

Diese führt entlang der Gürbe, was einen geradlinigen Anschluss in Belp und eine weitgehend verkehrssame Linienführung ohne Schwerverkehr nach Kehrsatz ermöglicht.

Durchfahrt Belp

Die Bestvariante in diesem Korridor erfolgt im Süden von Belp westlich der Bahn.

Anschliessend ist eine Führung über die Dorfstrasse via Schössliweg in die Muristrasse vorgesehen. Kurzfristig kann von der Rubigenstrasse in die Muristrasse eingebogen werden.

Im Gegensatz zu einer Führung über die Neumattstrasse wird so das Zentrum von Belp erschlossen. Folglich ist die Verbindung über die Neumattstrasse ins Basisnetz abzuklassieren.

Zoom Belp

Aaretal - Gürbetal

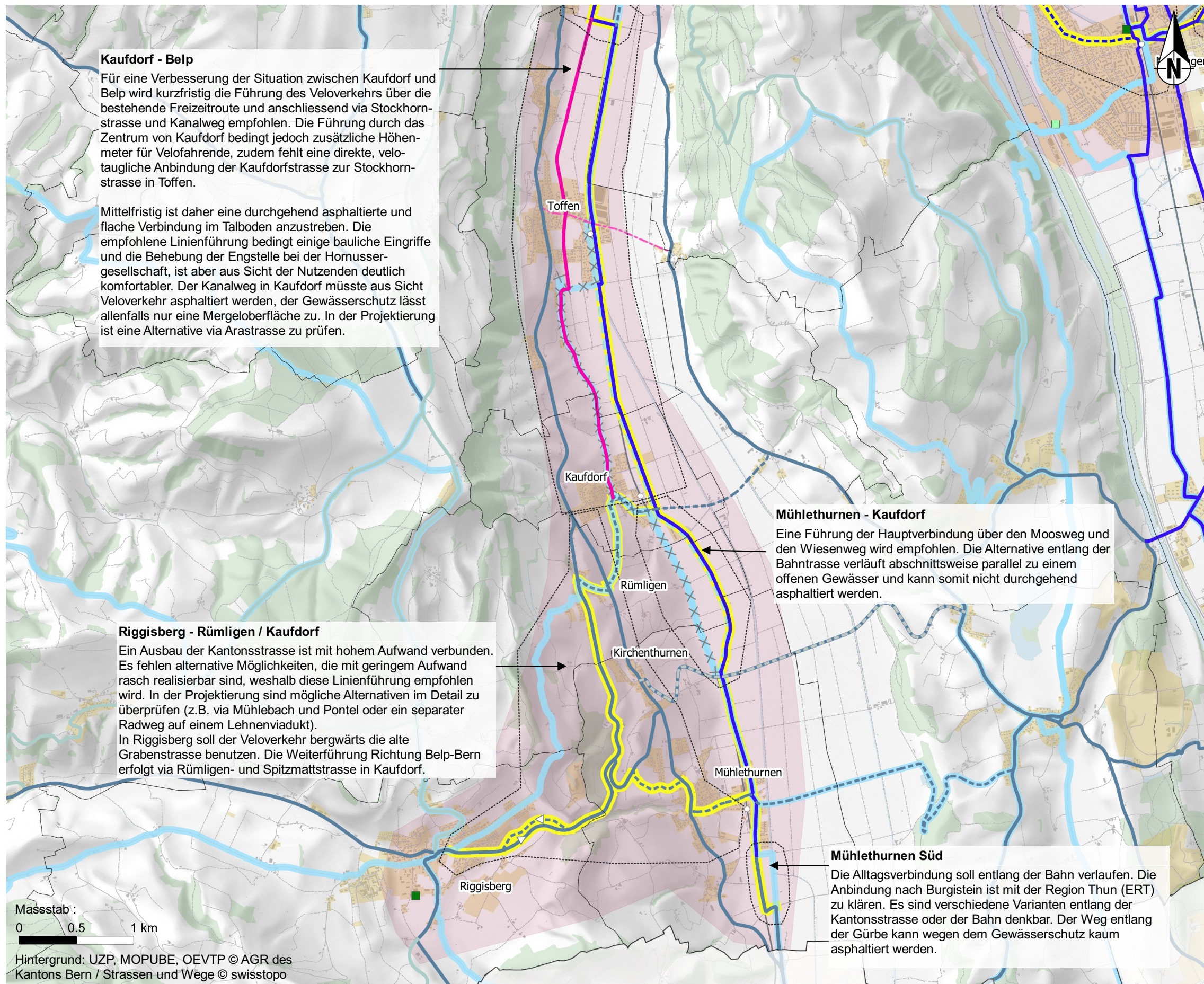
Neben den Verbindungen von und nach Bern ist auch die Tangentialverbindung Gürbetal-Aaretal von Bedeutung. Die empfohlene Linienführung führt via Thalgutstrasse und Hohfuhrenweg.

Korridor 2: Wabern – Kehrsatz – Belp Zentrum / Flughafen – Vehweid – Münsingen

Varianteempfehlung - Korridor 1: Gürbetal - Abschnitt: Toffen – Thurnen (-Burgistein) / Riggisberg

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetzes**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- aufzuhebende Freizeitroute
- Empfehlung aus den Variantenstudien**
- empfohlene Linienführung
- kurzfristige Alternative
- empfohlene Anpassung der Klassifikation**
- Aufnahme als Hauptverbindung Alltag
- Aufnahme als Basisnetz Alltag
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz
- wichtige punktuelle Alltagsziele**
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltstellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden



5. Massnahmenkonzept und Kostenschätzung

5.1 Vorgehen

Das aktualisierte regionale Alltagsvelonetz wird auf seine Velotauglichkeit hin untersucht, dh. auf Basis des angestrebten Zielbildes (Kapitel 4.1.1) wird der Massnahmenbedarf auf der Linienführung des Veloalltagsverkehrs ermittelt. Dabei sollen die Abschnitte identifiziert werden, welche noch nicht den angestrebten Standards entsprechen.

Für Abschnitte, auf denen bereits Massnahmen aus vorangehenden Studien bekannt sind oder laufende Projekte bestehen, werden im Rahmen dieser Studie keine zusätzlichen Massnahmen erarbeitet. Diese Planungen werden übernommen und es werden auch keine Massnahmenblätter erstellt. Besteht Optimierungsbedarf, wird darauf hingewiesen (vgl. Kapitel 4.3, Tabelle 3).

Für die Ermittlung des Massnahmenbedarfes wird auf bestehende Grundlagen, lokale Ortskenntnisse und Befahrungen vor Ort aufgebaut. Für die empfohlene Linienführung (gemäss Ergebnis des Variantenstudiums Kap. 4.2) wird der Handlungsbedarf aufgezeigt. Dabei werden die Abschnitte mit Massnahmenbedarf einer der folgenden Kategorien zugeteilt:

- **Netzlücke** - physisch nicht vorhandene Verbindung
- **Linear** – vorhandener Abschnitt, welcher noch Anpassungen auf der Strecke erfordert, um den Ansprüchen des Veloverkehrs zu genügen.
- **Punktuell** – punktueller Sicherheits- oder Attraktivitätsdefizit
- **Ortsdurchfahrt** – Abschnitt durch eine Ortsdurchfahrt, welche unter anderem den Anforderungen des Veloverkehrs nicht genügt.

Für jeden Abschnitt mit Massnahmenbedarf wird ein Lösungsansatz definiert und in einem Massnahmenblatt dokumentiert.

Ein Massnahmenblatt besteht aus der Dokumentation der aktuellen Situation, dem Massnahmenbeschrieb inkl. Querprofile respektive einer Visualisierung und einer Grobkostenschätzung (+/- 50%).

Die Grobkostenschätzung erfolgt aufgrund Erfahrungswerte. Die Angabe dient als Grössenordnung und zeigt die Spannweite +/- 50% auf. Auf Kostenschätzungen der Ortsdurchfahrten wird verzichtet, da die Flughöhe und Komplexität der Ortsdurchfahrten zum Planungszeitpunkt keine ausreichende Annäherung ermöglichen.

5.1.1 Zuordnung der Zuständigkeiten

Grundsätzlich ist, wo nicht anders vermerkt, der jeweilige Strasseneigentümer auch der Leistungsträger der Massnahme. Er trägt somit die Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb. Ausnahmen bilden Abschnitte, die als «kantonale Radwege abseits der Kantonsstrassen» klassifiziert werden (gemäss Strassengesetz Art. 45. Abs. 2, lit. B, vgl. Abschnitt 5.1.2 und Abbildung 10). Die Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb liegt sodann beim jeweiligen Oberingenieurkreis. Dient eine Strasse jedoch der kommunalen Erschliessung, kann sie nicht ein kantonaler Radweg werden (da die Grundvoraussetzung den Hauptzweck des Velofahrens voraussetzt, was bei Erschliessungsstrassen nicht der Fall ist). Die Zuständigkeit ist spätestens im Rahmen der Aufnahme der Massnahme ins RGSK / AP zwischen Gemeinden und OIK zu klären.

5.1.2 Überprüfung der Verhältnismässigkeit

Anhand dieser Dokumentation wurde am Schluss der Massnahmenerarbeitung die Verhältnismässigkeit der einzelnen Massnahmen überprüft, welche in Einzelfällen zu einer Anpassung der vorgeschlagenen Massnahme respektive der Linienführung führte. Dabei wurde ersichtlich, dass einige Massnahmen für die einzelnen Gemeinden einen geringen Nutzen bringen respektive mit hohen Kosten verbunden sind und daher die zeitnahe Realisierung nicht gesichert ist. Sind diese Verbindungen aus regionaler und

kantonaler Sicht jedoch von grosser Bedeutung, wurden sie in Rücksprache mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern als möglicher "kantonaler Radweg abseits Kantonsstrasse" identifiziert (vgl. Abschnitt 5.1.1).

Im vorliegenden Korridor wurde die folgende Route als möglicher «kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen» identifiziert:

- **Gürbetal, Talboden (Abschnitte ausserhalb der Siedlungsgebiete):** Schaffung einer durchgehenden Verbindung mit hoher Qualität (bessere Kohärenz und Homogenität im vgl. zur Kantonsstrasse). Ein Ausbau der Kantonsstrassen ist in diesem Abschnitt mit sehr grossem Aufwand verbunden, die Verbindung auf den Gemeindestrassen ist insgesamt kostengünstiger und kann abschnittsweise realisiert werden (Wege weitgehend bestehend). Bleibt die Zuständigkeit bei den Gemeinden, kann der Zeitpunkt der Umsetzung und die durchgängige Realisierung kaum beeinflusst werden.

5.1.3 Priorisierung der Massnahmen

Die erarbeiteten Massnahmen weisen nicht alle den gleichgrossen Handlungsbedarf auf:

- Einzelne Massnahmen sind einfach und rasch realisierbar.
- Andere wären aus Sicht Veloverkehr zwar dringend, benötigen jedoch eine längere Planungszeit (sog. Strassenplanverfahren).
- Schliesslich gibt es auch noch Massnahmen, die jetzt mit unverhältnismässig grossem Aufwand erstellt werden müssten, die jedoch im Rahmen der nächsten Strassensanierung kostengünstig realisiert werden könnten.

Auf eine Priorisierung der Massnahmen wurde bewusst verzichtet, um den Handlungsspielraum bei der Umsetzung nicht einzuschränken. Allerdings ist ein Teil der Massnahmen in die Massnahmenpakete des Agglomerationsprogramms der 4. Generation und in das RGSK 2021 eingeflossen und somit mit einem Zeithorizont versehen. Bei Massnahmen, die aus Gründen der Verhältnismässigkeit wahrscheinlich erst mit der nächsten Strassensanierung durchgeführt werden, wurde dies entsprechend im Massnahmenblatt vermerkt.

5.2 Massnahmen im Korridor 1

Abb. 9 - 39 Im Korridor 1 wurde auf den folgenden 29 Abschnitten ein Massnahmenbedarf ermittelt und den oben erwähnten Kategorien zugeteilt. Die Massnahmen sind auf den folgenden Übersichtskarten lokalisiert, den Zuständigkeiten zugeordnet und in den Massnahmenblättern dokumentiert.

Die empfohlenen Breiten der vorgeschlagenen Massnahmen richten sich nach dem Zielbild von Kapitel 4.1.1. In Einzelfällen wurde der angestrebte Standard aus Gründen der Verhältnismässigkeit reduziert. Für den MIV wurde bei den empfohlenen Breiten mehrheitlich der aktuelle Standard beibehalten, ansonsten sind die Breiten in Relation des DTV, des Temporegimes sowie den Standards der angrenzenden Strassenabschnitten gewählt.

Bei einer Umsetzung der Massnahmen sind die empfohlenen Lösungen und Breiten anhand der Grundlagen und des lokal zu bestimmenden Begegnungsfall zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Netzlücken

- 1.N.1 – Belp, Lindenhofweg – Rubigenstrasse – Moosblickweg
- 1.N.2 – Schlössliweg / Rubigenstrasse

Lineare Massnahmen

- 1.L.1 – Riedli
- 1.L.2 – Neumattstrasse
- 1.L.3 – Moos – Kaufdorf
- 1.L.4 – Kaufdorf Bahnhof

- 1.L.5 – Stöckmatt – Toffen
- 1.L.6 – Gürbestrasse Süd
- 1.L.7 – Gürbestrasse Nord
- 1.L.8 – Toffen – Belp
- 1.L.9 – Scheuermattweg – Kastanienweg - Eichenweg
- 1.L.10 – Muristrasse
- 1.L.11 – Flugplatzstrasse Nord
- 1.L.12 – Nesslerenstrasse
- 1.L.13 – Nesslerenwald
- 1.L.14 – Kantonsstrasse, Lindenkreisel - Aldi
- 1.L.15 – Steinbachstrasse
- 1.L.16 – Kantonsstrasse Riggisbergstrasse
- 1.L.17 – Kantonsstrasse Grabenstrasse
- 1.L.18 – Alte Grabenstrasse
- 1.L.19 - Kantonsstrasse Riggisbergstrasse Rümligen

Punktuelle Massnahmen

- 1.P.1 – Knoten Moosstrasse / Neumattstrasse
- 1.P.2 – Knoten Allmendstrasse / Moostrasse
- 1.P.3 – Hornussergesellschaft Toffen
- 1.P.4 – Knoten Belpbergstrasse / Gürbestrasse
- 1.P.5 – Knoten Scheuermattweg
- 1.P.6– Knoten Kantonsstrasse Hohlstrasse
- 1.P.7 – Knoten Flugplatzstrasse / Selhofstrasse
- 1.P.8 – Knoten Kantonsstrasse / Dorfstrasse / Möslistrasse
- 1.P.9 – Knoten Kantonsstrasse Bernstrasse / Dorf / Spitzmatt

Zudem sind auf 9 Abschnitten Massnahmen resp. Projekte aus vorangehenden Studien vorhanden.

Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 1

Grundlage	M-Nr.	Massnahmenbeschreibung	Bemerkungen
RGSK II (2016) / RGSK 21	LV-Ü.22.15 (LV-N-4)	Wabern: Erstellung eines durchgehenden Radwegs im Weyergut für den Fuss- und Veloverkehr.	Studie unterstützt diese Massnahme, schliesst an 1.L.13 an.
RGSK II (2016)	LV-N-5	Wabern – Kehrsatz: Erstellung eines Fuss- und Radwegs entlang der Bahn zwischen Wabern und Kehrsatz Nord. Abschnittsweise bereits realisiert / in Realisierung. Entspricht Netzlücke Nr. 25 des kantonalen Sachplan Veloverkehr.	Studie unterstützt Massnahme – liegt aber am Rande des Korridors.

Grundlage	M-Nr.	Massnahmenbeschreibung	Bemerkungen
RGSK II (2016)	MIV-E-3	Belp – Kleinwabern: Verlegung Zimmerwaldstrasse. Neukonzeption der Seftigenstrasse ab Verkehrsteiler Ortsdurchfahrt Belp und Gürbetalstrasse bis nach Kleinwabern. Die konkreten Massnahmen werden in einem umfassenden Betriebs- und Gestaltungskonzept festgelegt.	Studie unterstützt diese Massnahme.
RGSK II (2016)	MIV-O-3	Belp: Betrieb- und Gestaltungskonzept Dorfstrasse / Bahnhofstrasse Belp mit Ziel Verkehrssicherheit verbessern und Attraktivität für den Langsamverkehr (LV) verstärken.	Studie unterstützt diese Massnahme.
RGSK II (2016) / RGSK 21	LV-Ü.22.26	Belp: Im Massnahmenblatt werden die Schliessung von Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr in der Gemeinde Belp vorgesehen (u.a. zwischen der Rubigenstrasse – Lindenhofweg/ Bahnhof Belp Steinbach und entlang dem Belpberg).	Studie unterstützt Massnahme – mit der Massnahme 1.N.1 wird eine Massnahme konkretisiert.
Information Gemeinde Belp	-	Belp: Um zur Auguetbrücke zu gelangen, ist der Gutshof «Augut» zukünftig zu umfahren. Die Linienführung erfolgt ab dem Kreisel der Flugplatzstrasse.	Studie übernimmt diese neue Linienführung.
RGSK II (2016)	MIV-O-10	Toffen: Betrieb- und Gestaltungskonzept der Ortsdurchfahrt Toffen mit Ziel Verkehrssicherheit für LV verbessern und Trennwirkung reduzieren.	Studie unterstützt diese Massnahme.
RGSK II (2016) / RGSK 21	MIV-O-14	Mühlethurnen: Betrieb- und Gestaltungskonzept der Dorfstrasse / Bahnhofstrasse Mühlethurnen mit Ziel Verkehrssicherheit für LV verbessern, Attraktivität für LV verstärken und Verträglichkeit der Strasse erhöhen.	Studie unterstützt diese Massnahme – ist mit der Massnahme 1.P.8 ist zu koordinieren.
RGSK II (2016)	LV-S-11	Mühlethurnen – Riggisberg: Abschnittsweise Ausbau des Strassenquerschnitts auf ca. 7.50 m auf einer Strecke von 1200 bis 1800 m. Schwerpunkt der Massnahme ist die Schulwegsicherung.	Die in der Studie erarbeiteten Massnahmen 1.L.16, 1.L.17 und 1.L.19, konkretisieren diese Massnahme.

Die folgenden Massnahmen wurden im Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP 4G) als Teil der Massnahme BM.LV-Ü.21.30: Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Gürbetal, Etappe 1 (A-Horizont) aufgenommen:

- 1.L.4
- 1.L.5
- 1.L.6
- 1.L.7
- 1.P.3
- 1.P.4

■ 1.N.2

Im AP 4G werden als Etappe 1 hauptsächlich einfache Massnahmen und «quick-wins» aus der Planungsstudie anvisiert. Umfangreichere Massnahmen mit höherem Koordinationsbedarf und Projektierungsaufwand werden ggf. im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms, 5. Generation aufgenommen.

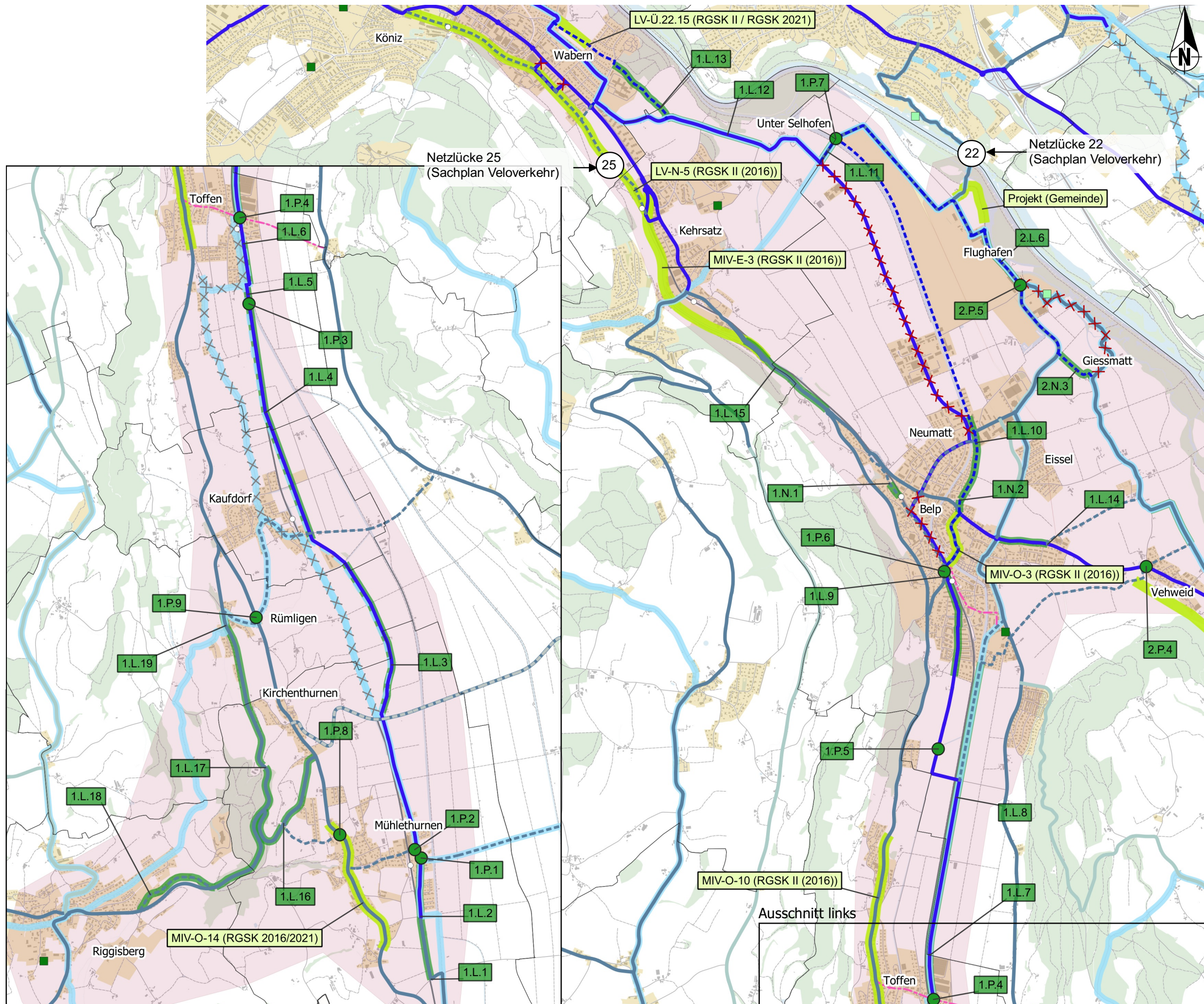
Massnahmenkonzept - Korridor 1: Gürbetal: Wabern – Belp – Toffen – Thurnen (-Burgstein) / Riggisberg

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- X X aufzuhebende Freizeitroute
- empfohlene Anpassungen der Klassifikation**
- Aufnahme als Hauptverbindung
- Aufnahme als Basisnetz
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit- resp. Alltagsnetz
- X X aufzuhebende Linienführung
- Massnahmen**
- punktuelle Massnahme
- lineare Massnahme
- lineare Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)
- punktuelle Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)
- wichtige punktuelle Alltagsziele**
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltstellen

Masstab :
0 0.5 1 km

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo



Massnahmenkonzept mit Zuordnung der Zuständigkeiten - Korridor 1: Gürbetal: Wabern – Belp – Toffen – Thurnen (-Burgistein) / Riggisberg

Legende:

Bearbeitungsperimeter des Korridors

Velonetz

Zuständigkeiten Netz Alltagsverkehr

- Bund
- Kanton (Basis- und Hauptnetz)
- Gemeinde- oder Privateigentum

Zuständigkeiten auf Strecken mit empfohlener Änderung der Klassifikation

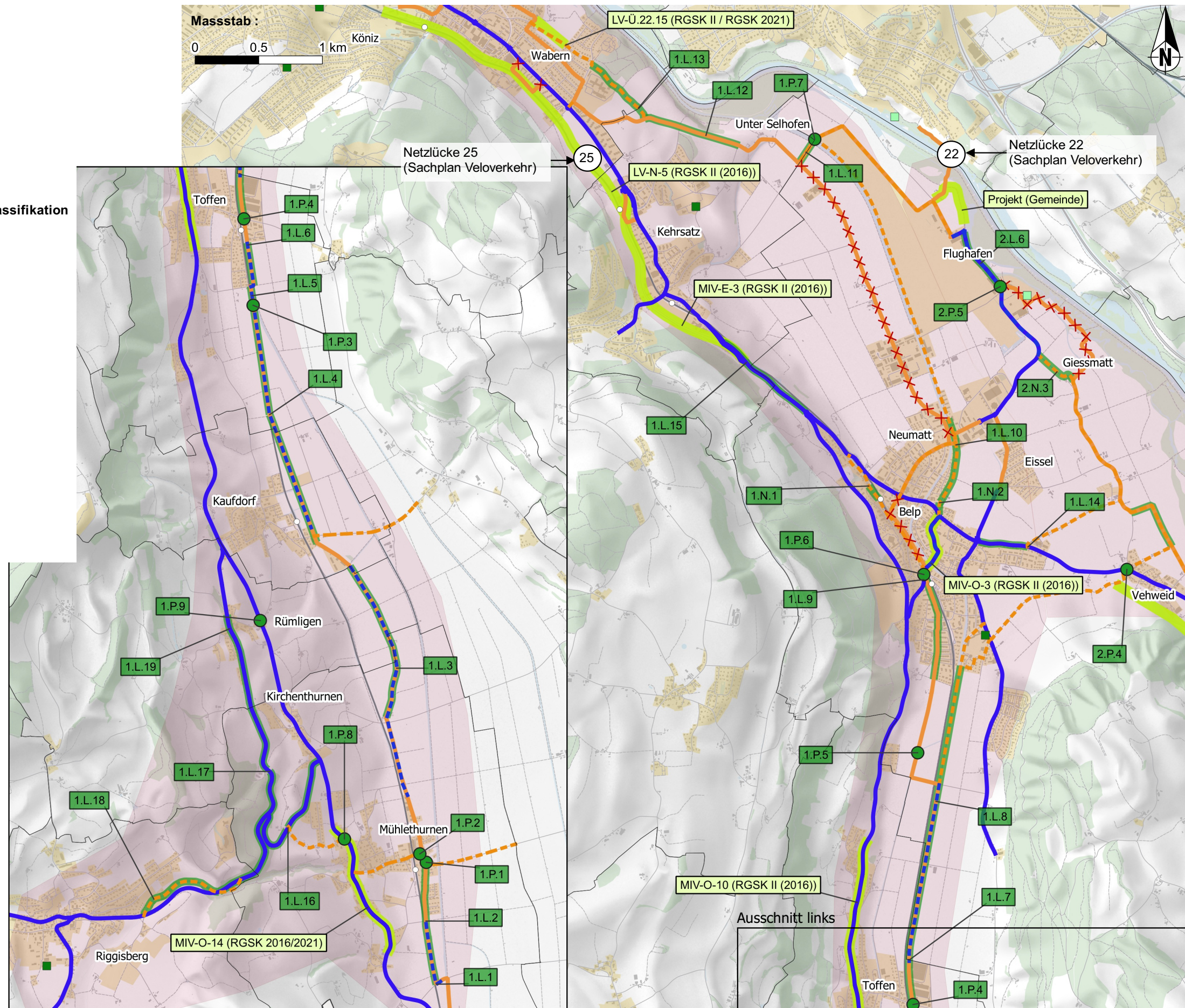
- Bund
- Kanton (Basis- und Hauptnetz)
- Gemeinde- oder Privateigentum
- Aufheben der Linienführung

Massnahmen

- punktuelle Massnahme
- lineare Massnahme
- lineare Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)
- punktuelle Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)

wichtige punktuelle Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhofstestellen

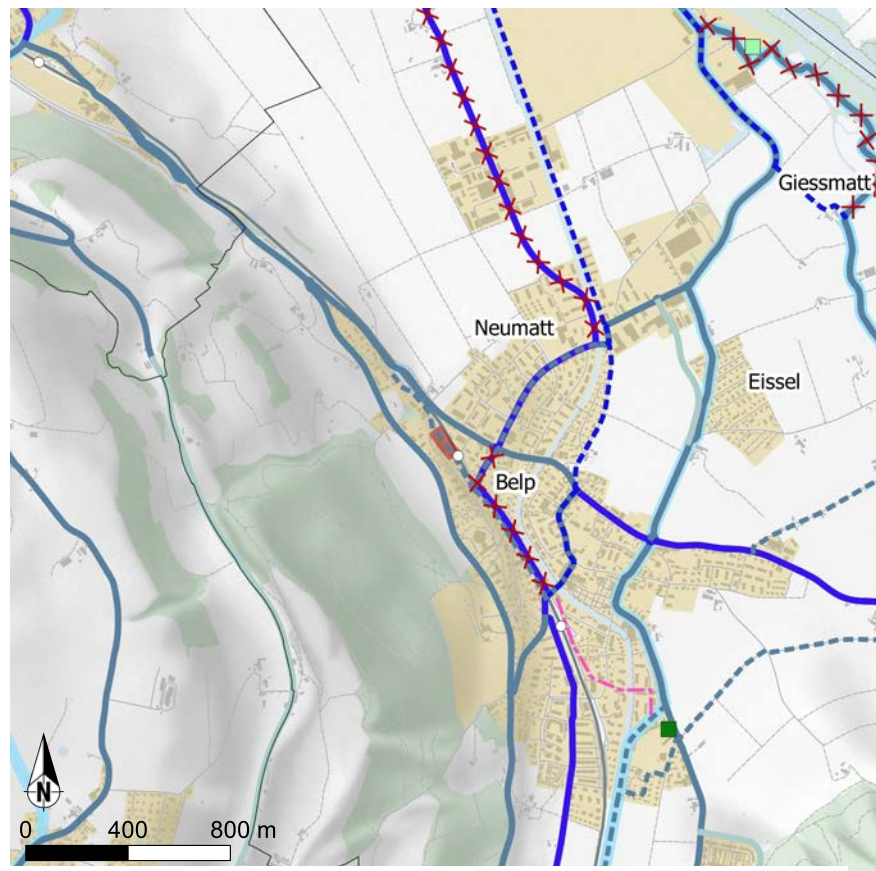


Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.N.1 Belp, Lindenhofweg - Rubigenstrasse - Moosblickweg

Strasseneigentümer: heute Privat, zukünftig Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Belp

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

- Netzlücke

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVT © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Es fehlt heute eine Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr.

Massnahmenbeschreibung

Erstellung einer durchgehenden Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Richtplaneintrag der Gemeinde beachten.

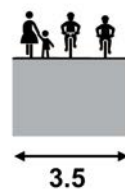
Kosten (+/- 50%)

ca. 550'000 - 825'000 CHF

Bemerkungen

Massnahme ist mit der Massnahme RGSK 2016 LV-Ü.22.26 zu koordinieren.

Querprofile



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Lindenhofweg, Blick Richtung Bern

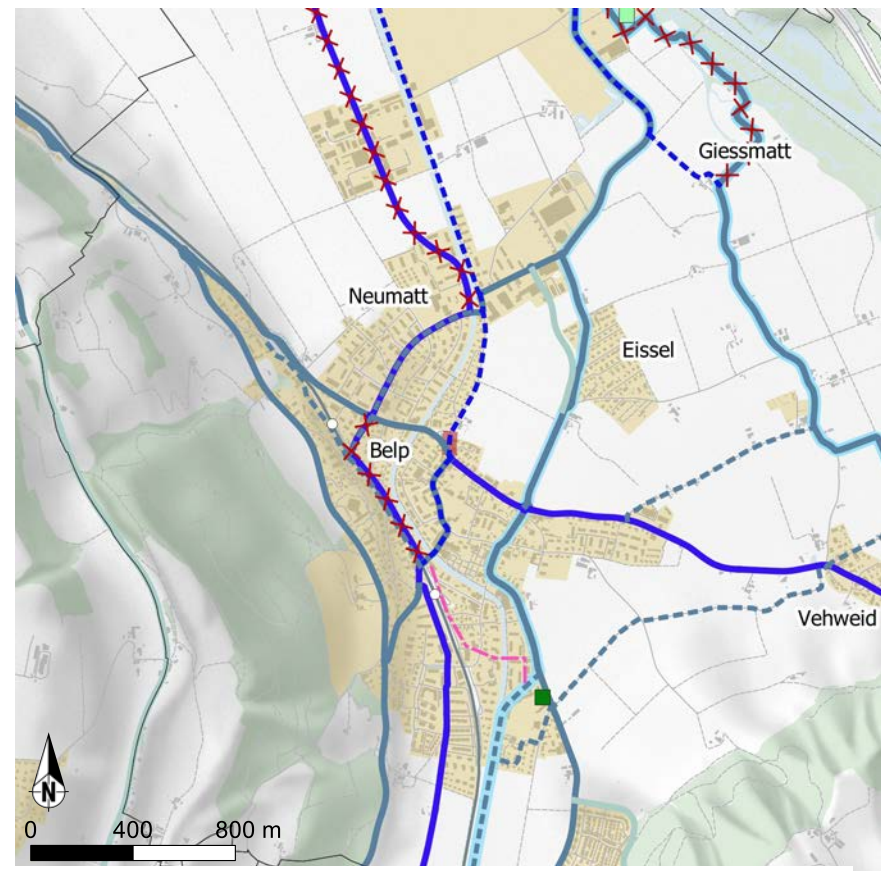


Bild 2: Fehlende Weiterführung am Ende des Lindenhofwegs

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.N.2 Schlössliweg / Rubigenstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Belp

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

- Netzlücke

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt der Kantonsstrasse genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (DTV > 12'000). Es existiert keine direkte Verbindung. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Erstellen einer direkten Verbindung zwischen Schlössliweg und Rubigenstrasse und einer markierten Aufstellfläche zwischen den Fahrstreifen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 25'000 - 40'000 CHF

Bilder

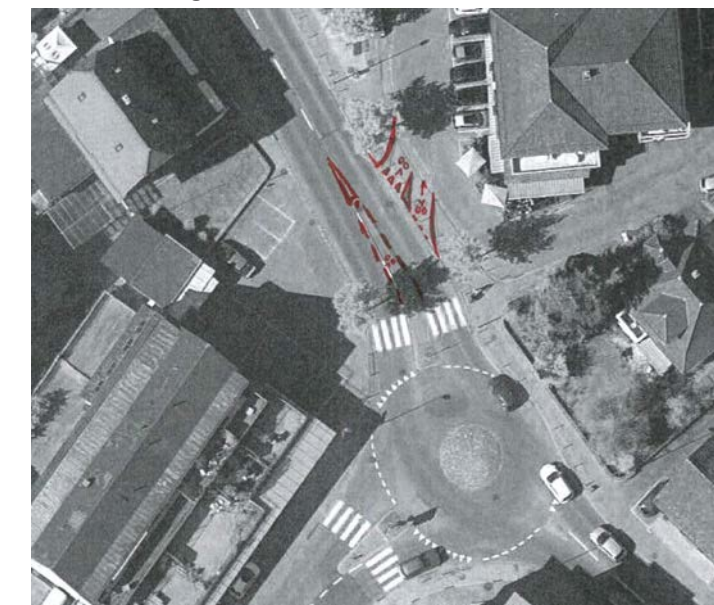


Bild 1: Bestehende Situation auf Rubigenstrasse



Bild 2: Bestehende Situation aus Schlössliweg in Richtung Kreisell

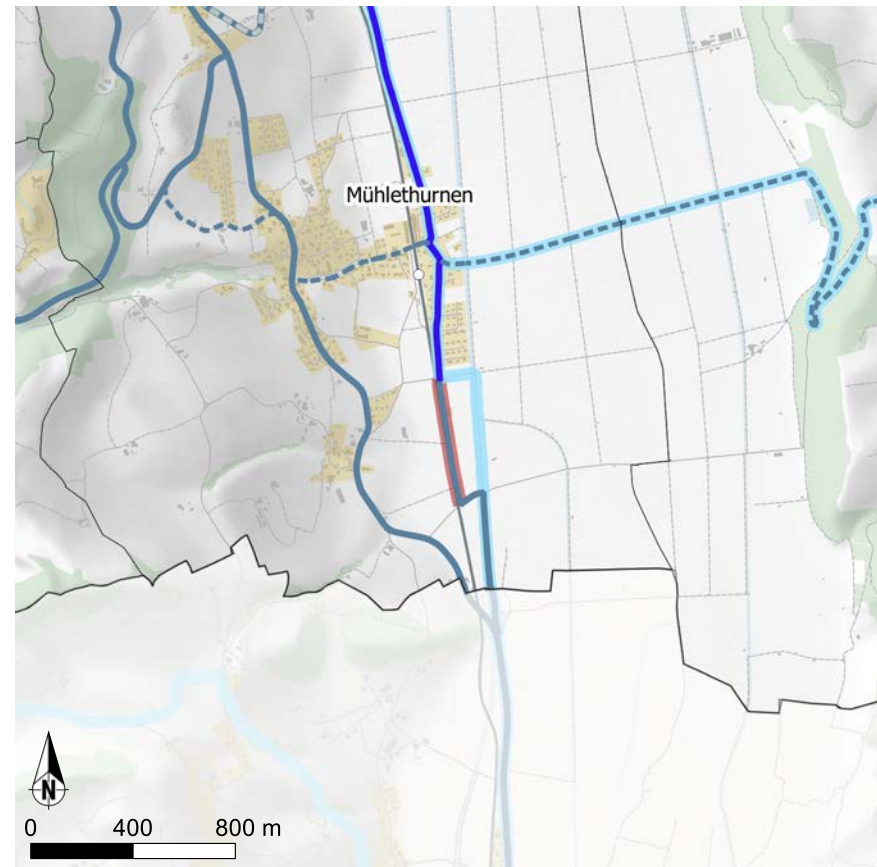
Visualisierung



Skizze der Massnahmen

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.1 Riedli

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Der bestehende Abschnitt, heute 2m breit, wird asphaltiert und auf 3m verbreitert.

Kosten (+/- 50%)

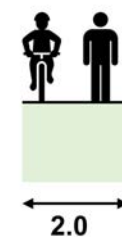
ca. 410'000 - 620'000 CHF

Bemerkungen

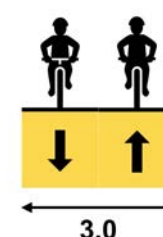
Ausweisung als kantonaler Radweg abseits von Kantonsstrassen möglich.

Vor Realisierung der Massnahme ist die Weiterführung Richtung Burgistein mit der Region ERT zu klären (siehe mögliche Routen rechts).

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder

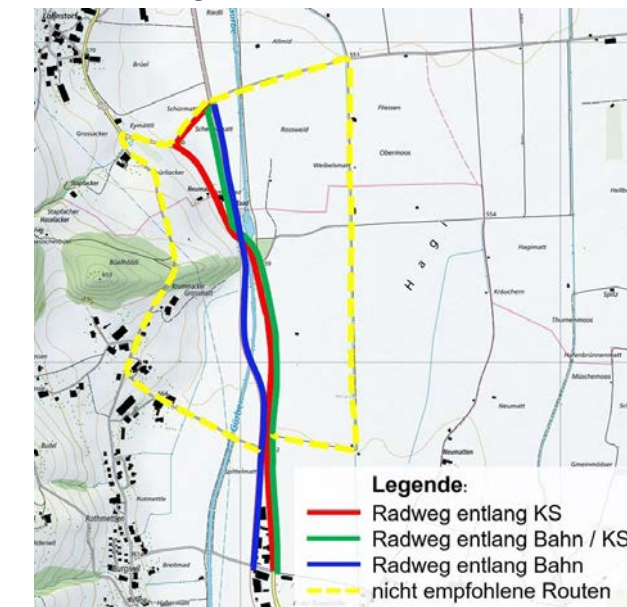


Bild 1: Bestehender Weg (Google Streetview)



Bild 2: Bestehender Weg, Blick Richtung Burgistein

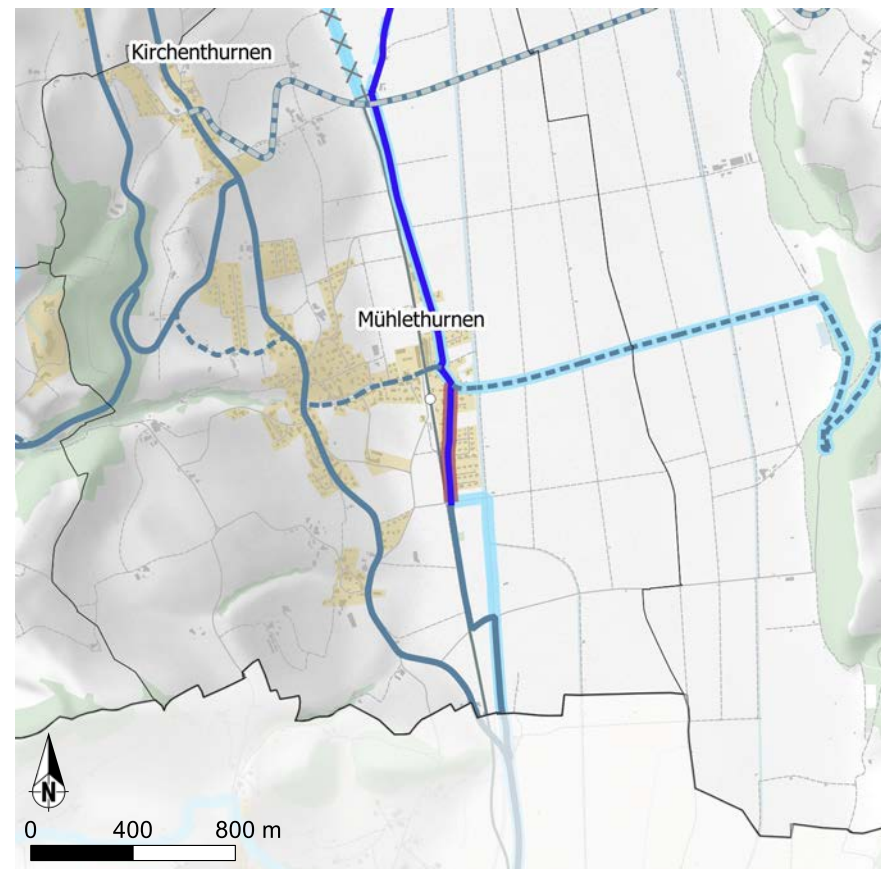
Visualisierung



Mögliche Linienführungen Richtung Burgistein

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.2 Neumattstrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Die Strasse ist asphaltiert und genügend breit (4.5m). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Es fehlt eine Signalisation des geltenden Geschwindigkeitsregimes, die zur Markierung passt.

Massnahmenbeschreibung

Es ist Tempo 30 zu signalisieren. Eine Velostrasse könnte markiert werden, bedingt jedoch eine Aufhebung der Rechtsvortritte, die heute im Quartier eine hohe Akzeptanz geniessen.

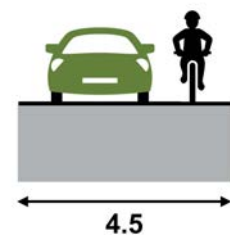
Kosten (+/- 50%)

ca. 5'000 - 8'000 CHF (nur Einrichtung T30)

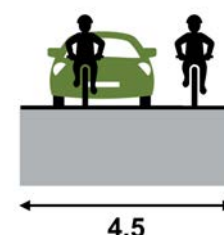
Bemerkungen

Zusätzlich könnte eine Belagsbodenwelle der Temporeduktion dienen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Neumattstrasse, Bestand



Bild 2: Neumattstrasse, Bestand mit Rechtsvortritt

Visualisierung

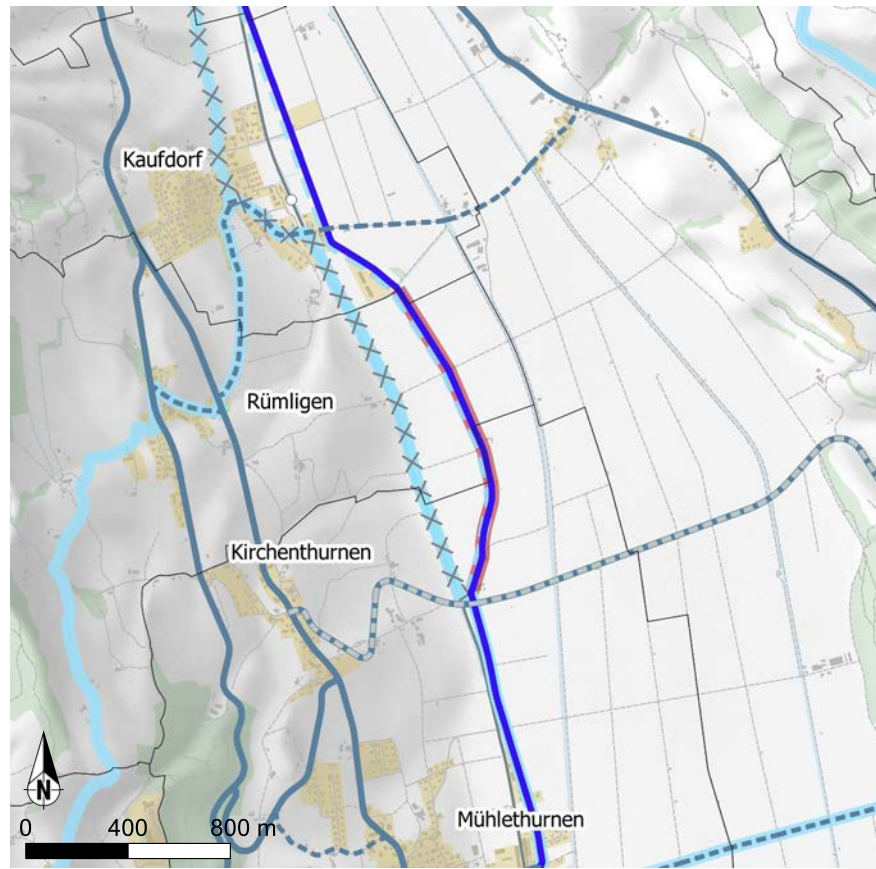


Velostrasse (Referenzprojekt)

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.3 Moos - Kaufdorf

Strasseneigentümer: Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Thurnen / Riggisberg / Kaufdorf

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

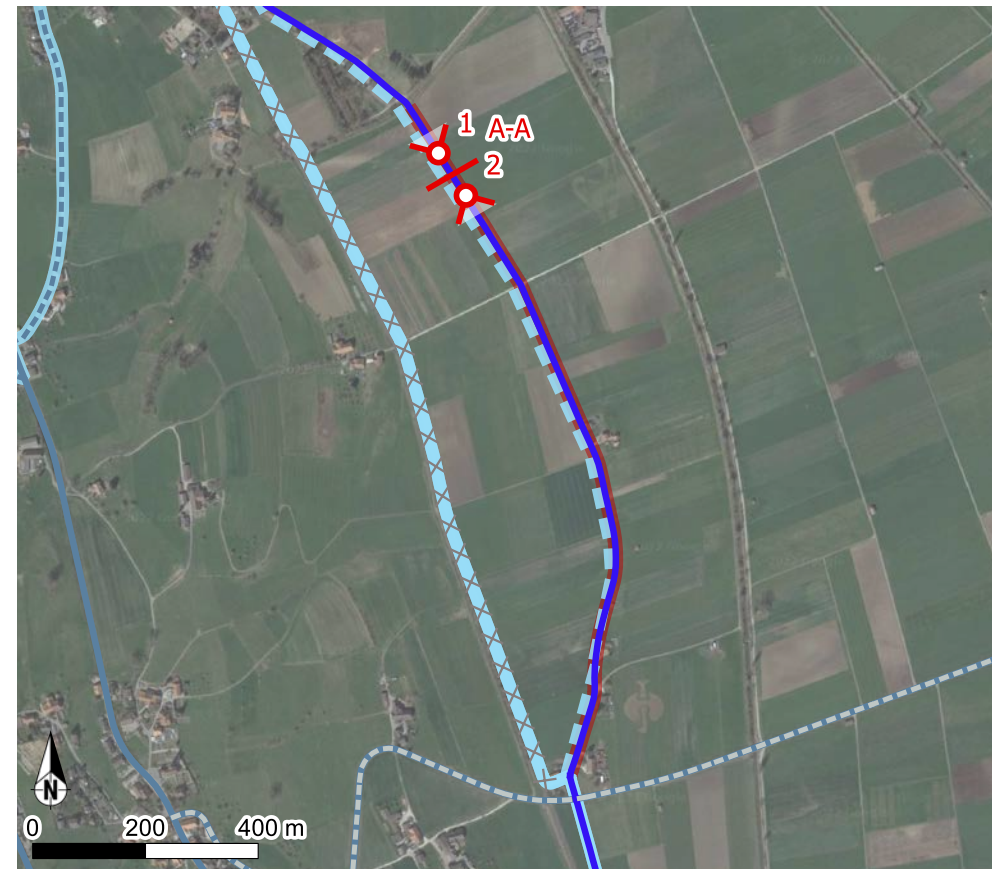
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort des Veloverkehrs ist durch die unbefestigte Wegoberfläche beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Der Abschnitt wird auf die bestehende Breite asphaltiert. Die Breite beträgt heute 3-3.5m.

Kosten (+/- 50%)

ca. 870'000 - 1'300'000 CHF

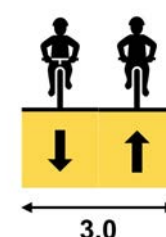
Bemerkungen

Ausweisung als kantonaler Radweg abseits von Kantonsstrassen möglich.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Moosweg-Wiesenweg, Bestand



Bild 2: Moosweg-Wiesenweg, Bestand

Visualisierung

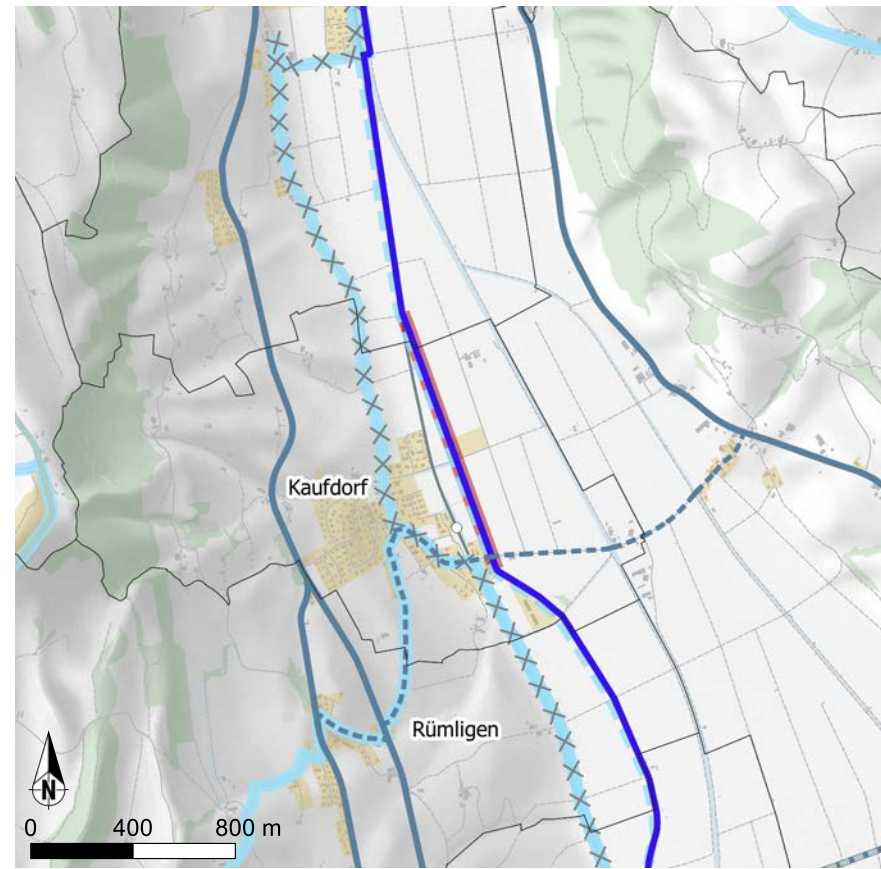


Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.4 Kaufdorf Bahnhof - Kanalweg

Strasseneigentümer: Gemeinde, Flurgenossenschaft
Betroffene Gemeinde(n): Kaufdorf / Toffen

Situation im Korridor



Abschnitt



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen

- x x aufzuhebende Linienführung
- x x aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVT © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Heutige Situation

Wegen der unbefestigten Wegoberfläche genügt der Abschnitt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort des Veloverkehrs ist beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Der bestehende Abschnitt, heute ungefähr 2.5m breit, wird auf 3m verbreitert und asphaltiert. Alternative: Ausbau der Verbindung via Arastrasse oder Mergelbelag "Stabilizer" und bei schlechtem Wetter / im Winter die Strasse via Dorf benutzen.

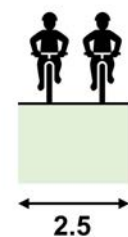
Kosten (+/- 50%)

ca. 720'000 - 1'080'000 CHF

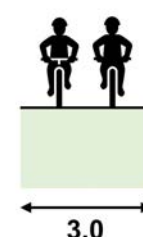
Bemerkungen

Ausweisung als kantonaler Radweg abseits von Kantonsstrassen möglich. Wird ein Mergelbelag vorgesehen, ist ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge (2.13) zu signalisieren.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder

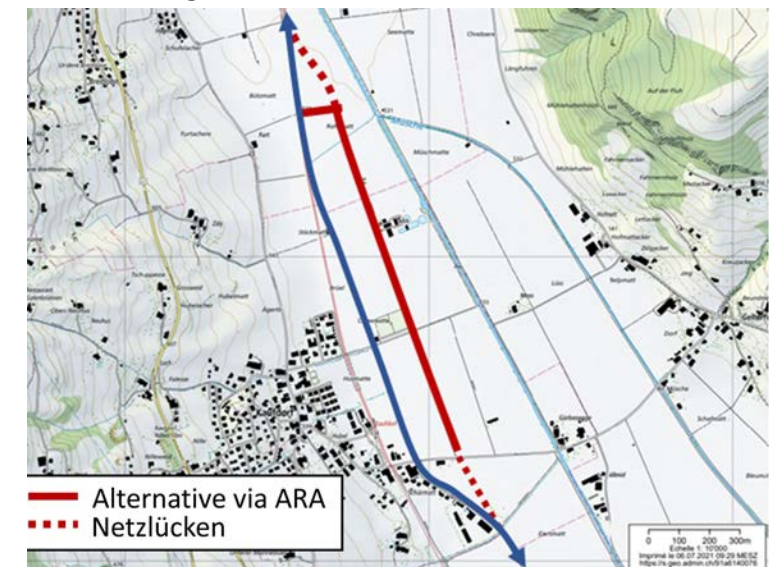


Bild 1: Bestehender, nicht asphaltierter Weg mit Sicht Richtung Toffen



Bild 2: Bestehender, nicht asphaltierter Weg ab Kaufdorf

Visualisierung

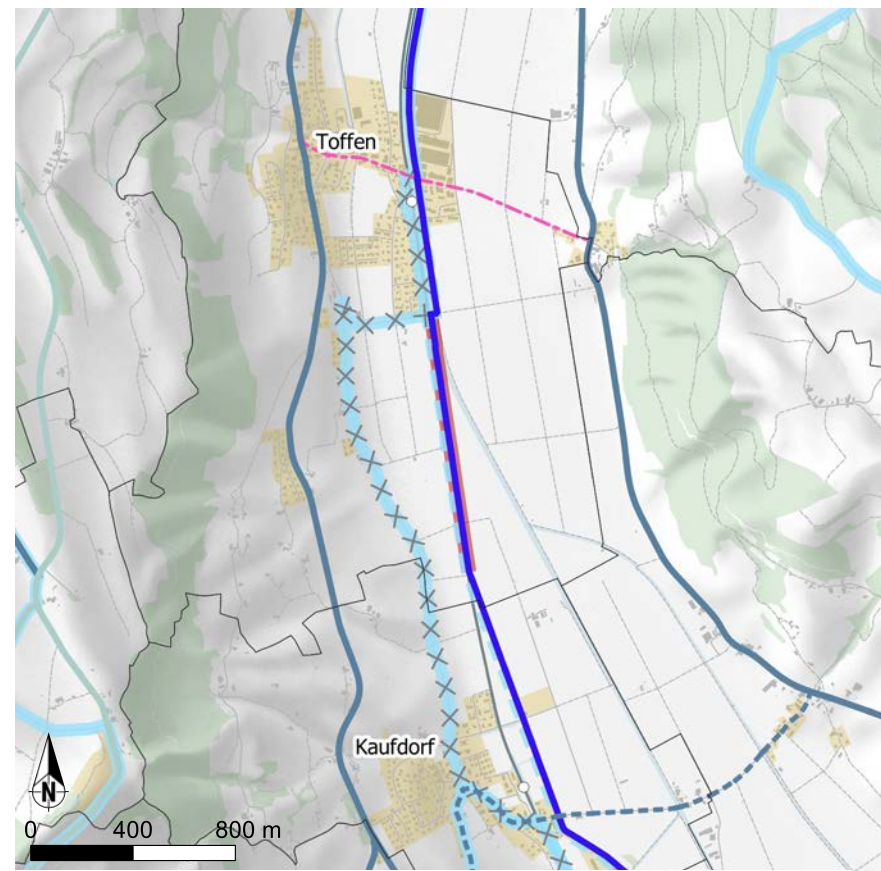


Mögliche alternative Linienführung mit neuen Netzlücken

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.5 Stöckmatt - Toffen

Strasseneigentümer: Gemeinde, Flurgenossenschaft
Betroffene Gemeinde(n): Toffen

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort des Veloverkehrs ist durch die unbefestigte Wegoberfläche beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Der Abschnitt wird auf die bestehende Breite asphaltiert. Die Breite beträgt heute 3-3.5m.

Kosten (+/- 50%)

ca. 580'000 - 860'000 CHF

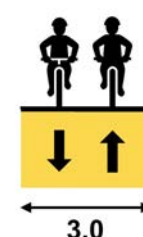
Bemerkungen

Ausweisung als kantonaler Radweg abseits von Kantonsstrassen möglich.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Kanalweg, Blick Richtung Toffen (Hornusser)



Bild 2: Kanalweg Richtung Kaufdorf

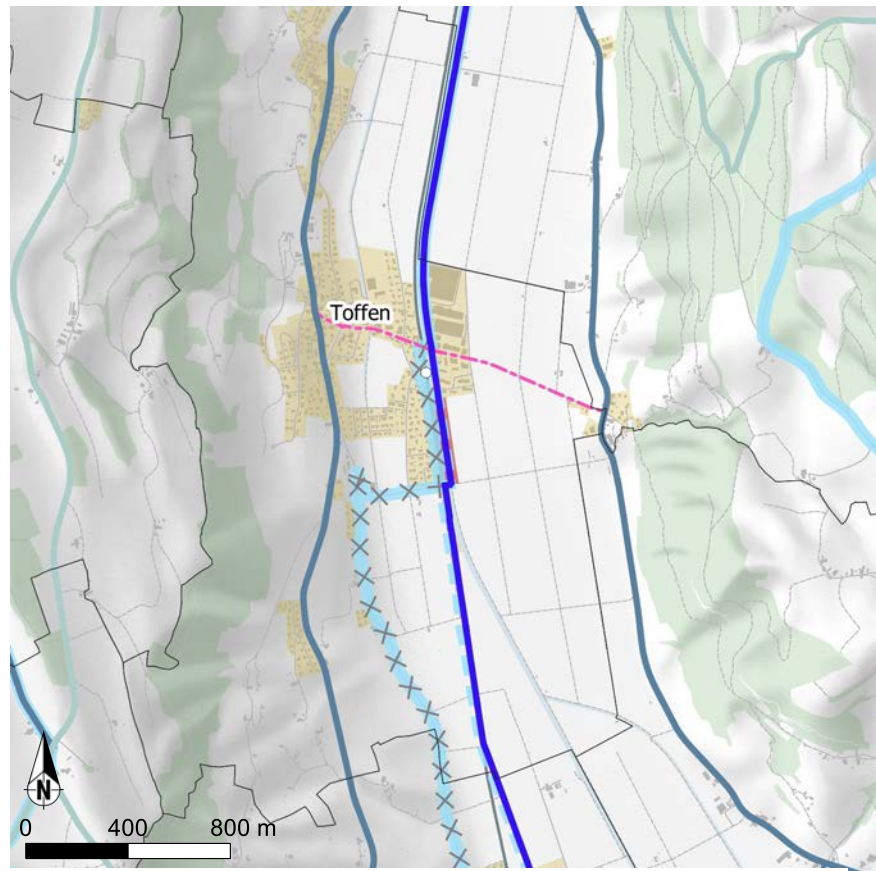
Visualisierung



Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.6 Gürbestrasse Süd

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht durchgehend. Der Komfort ist beeinträchtigt (Belag z.T. mangelhaft).

Massnahmenbeschreibung

Der bestehende Abschnitt wird punktuell saniert. Eine Verbreiterung um 0.5 - 1.0 m ist zu prüfen und allenfalls mit einer Mergeloberfläche auszugestalten, falls wegen dem Gewässerraum und dem Wanderweg keine weitere Asphaltierung möglich ist.

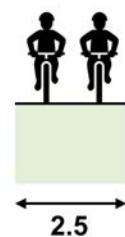
Kosten (+/- 50%)

ca. 140'000 - 210'000 CHF

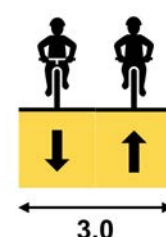
Bemerkungen

Ausweisung als kantonaler Radweg abseits von Kantonsstrassen möglich.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Gürbestrasse, Bestand



Bild 2: Blick Richtung Gürbetal

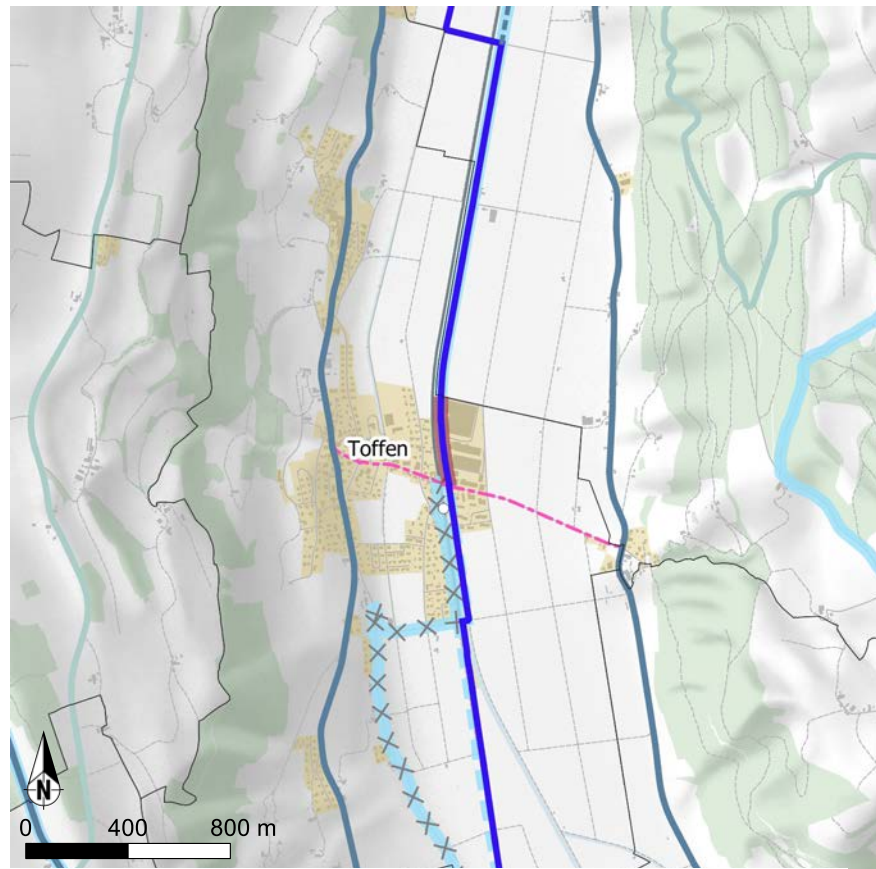
Visualisierung



Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.7 Gürbestrasse Nord

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

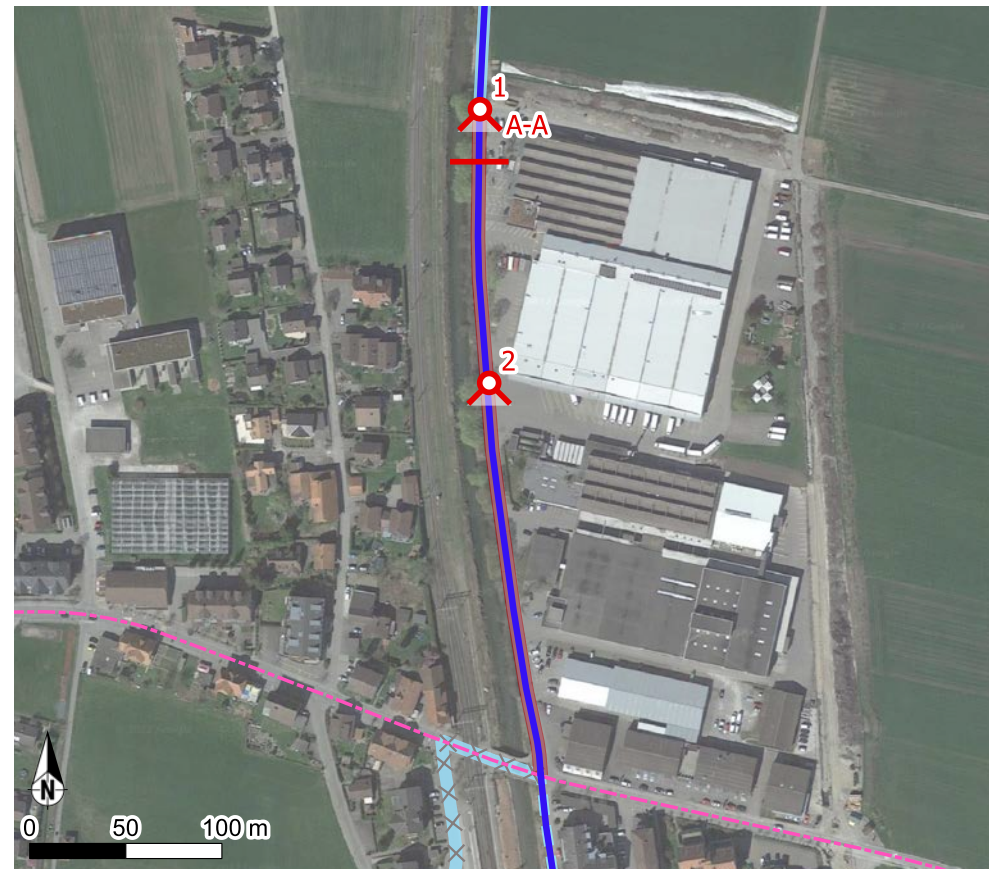
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Die Erkennbarkeit als Veloroute ist mangelhaft.

Massnahmenbeschreibung

Mit Markierungsmassnahmen werden die Einmündungen und Strassenränder klarer definiert, sowie die Lage der Veloroute verdeutlicht (Velopiktogramme). Die Sichtweite sind zu prüfen und sicherzustellen (Heckenschnitt, Pfosten, Markierung).

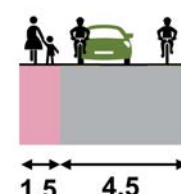
Kosten (+/- 50%)

ca. 20'000 - 30'000 CHF

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Gürbestrasse, Bestand



Bild 2: Gürbestrasse, Bestand

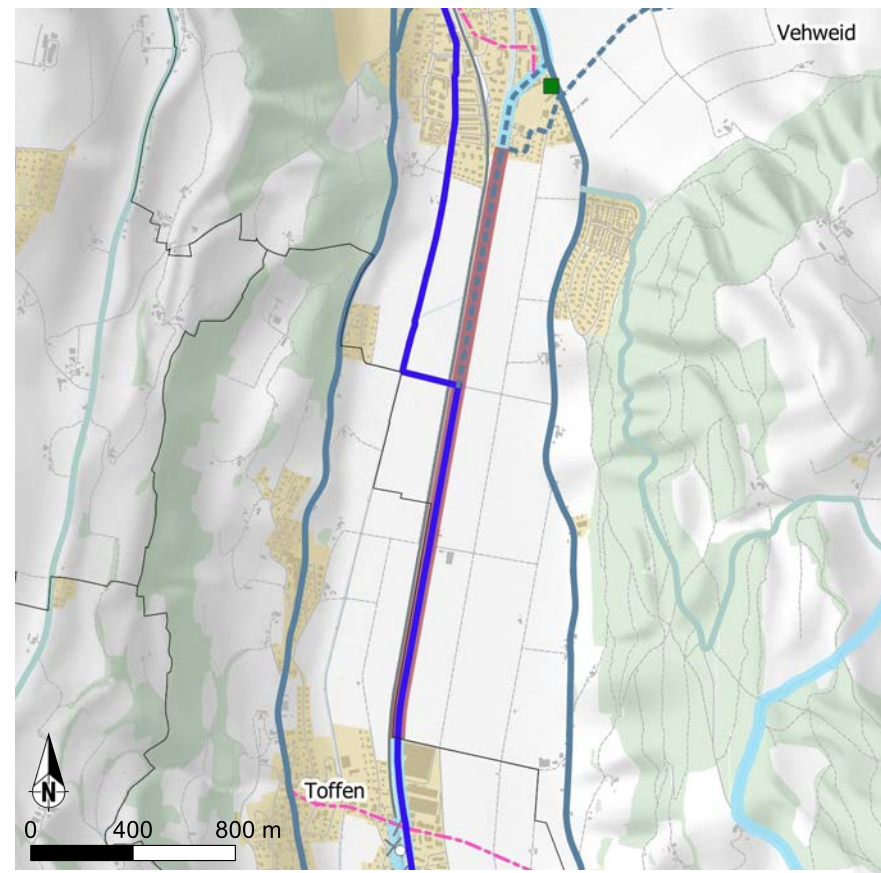
Visualisierung



Kirchstrasse Wabern, Referenzprojekt

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.8 Toffen - Belp

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

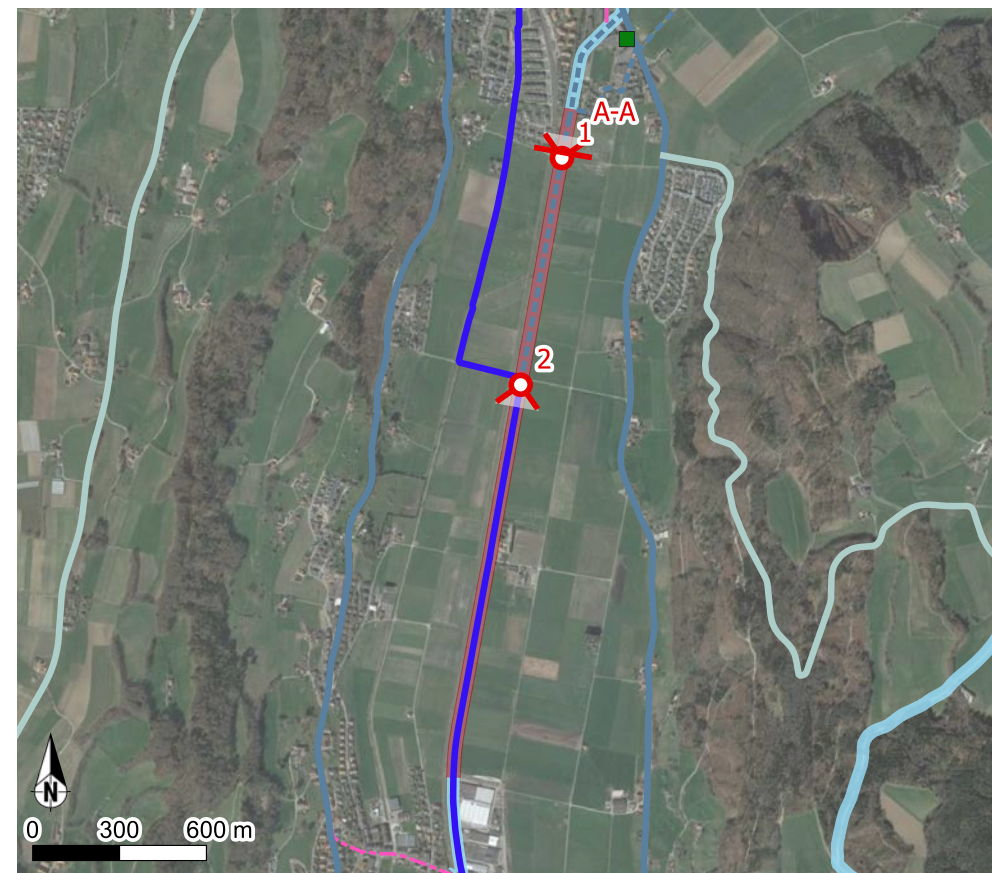
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht durchgehend. Der Komfort ist beeinträchtigt (Belag z.T. mangelhaft).

Massnahmenbeschreibung

Der bestehende Abschnitt wird punktuell saniert.

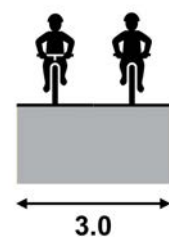
Kosten (+/- 50%)

ca. 80'000 - 120'000 CHF

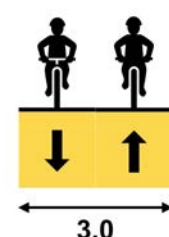
Bemerkungen

Ausweisung als kantonaler Radweg abseits von Kantonsstrassen möglich.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Bestehender Weg, Blick Richtung Belp



Bild 2: Bestehender Weg, Blick Richtung Toffen

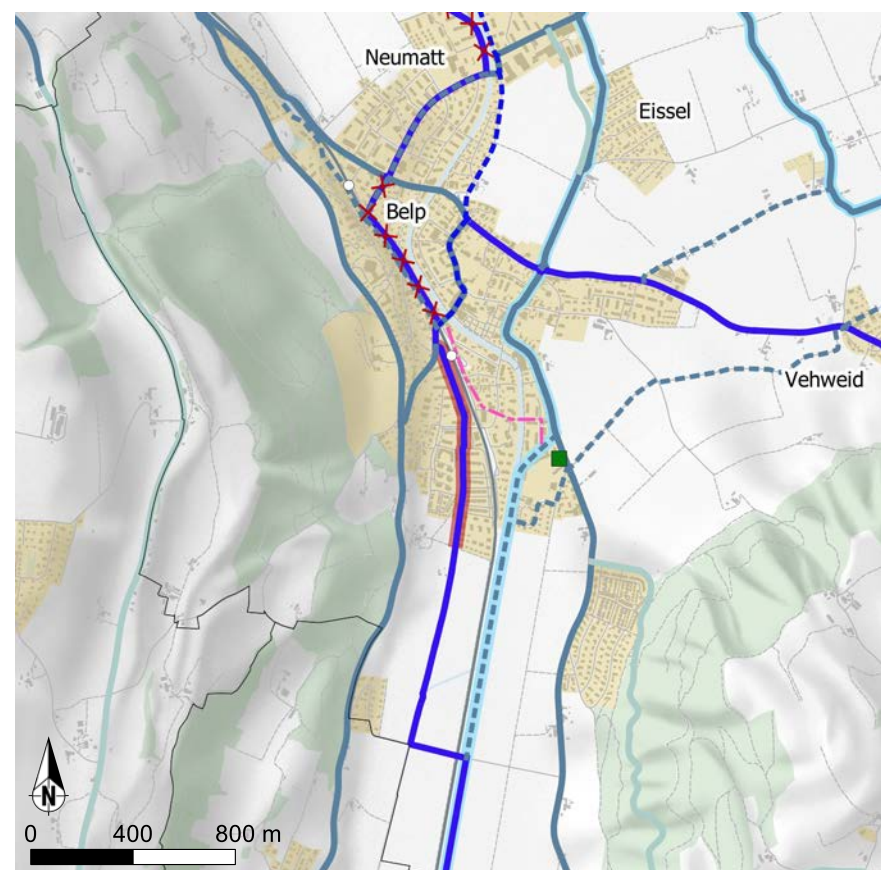
Visualisierung



Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.9 Scheuermattweg - Kastanienweg - Eichenweg

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind punktuell beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

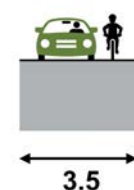
Ausgestaltung als Velostrasse durch Verdeutlichung der Veloführung (Signalisation und Velopiktogramme) und velofreundliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Hartgummipfosten). Es ist ein Hinweis auf spielende Kinder zu signalisieren (Signal "Kinder" 1.23).

Kosten (+/- 50%)
ca. 25'000 - 40'000 CHF

Bemerkungen

Überprüfung des Übergangs Scheuermattweg - Kastanienweg (Ersatz Pflästerung durch Asphalt).

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Scheuermattweg



Bild 2: Kastanienweg

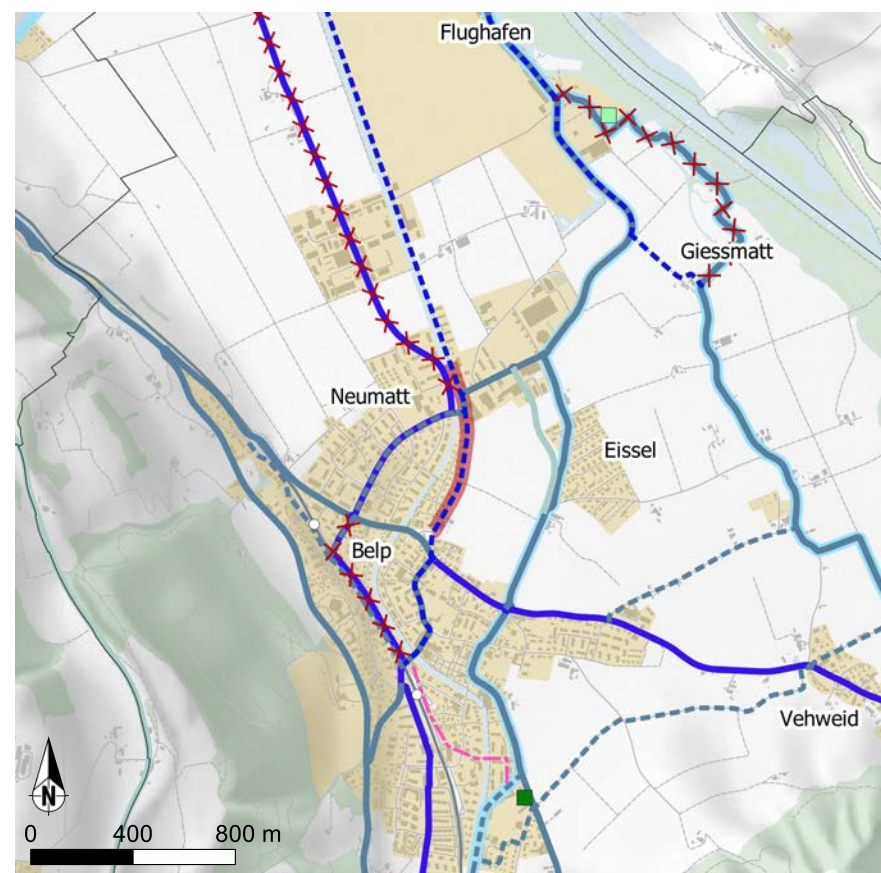
Visualisierung



Velostrasse (Referenzprojekt)

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.10 Muristrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitrouten
- - - geplante Freizeitrouten

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Die Erkennbarkeit als Veloroute ist mangelhaft. Die Sicht bei den vielen privaten Einmündungen ist eingeschränkt und reduziert die Sicherheit des Veloverkehrs.

Massnahmenbeschreibung

Die Signalisation als Velostrasse ist anzustreben (inkl. Aufhebung der Rechtsvortritte).

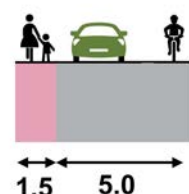
Kosten (+/- 50%)

ca. 35'000 - 55'000 CHF

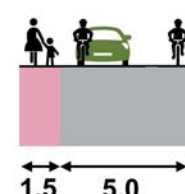
Bemerkungen

Bei der nächsten Strassensanierung ist das Trottoir baulich mit schrägem Randabschluss auszubilden.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder

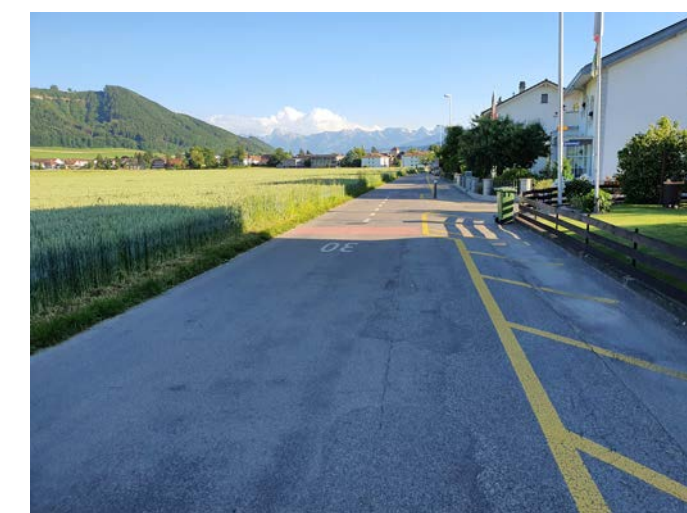
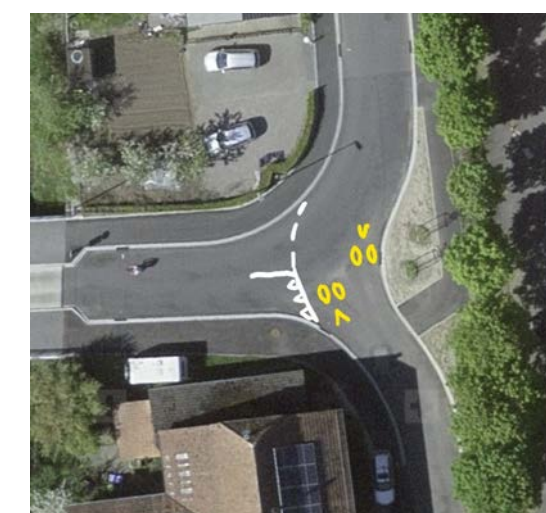


Bild 1: Muristrasse, Bestand



Skizze einer möglichen Massnahme

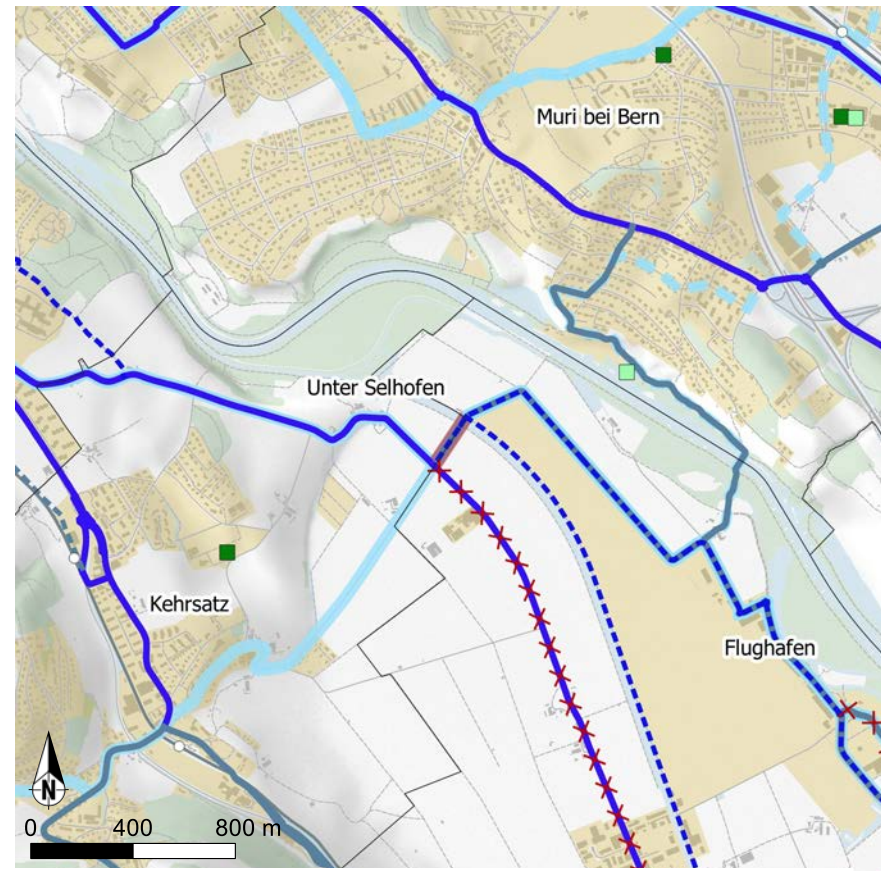
Visualisierung



Velostrasse (Referenzprojekt)

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.11 Flugplatzstrasse Nord

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

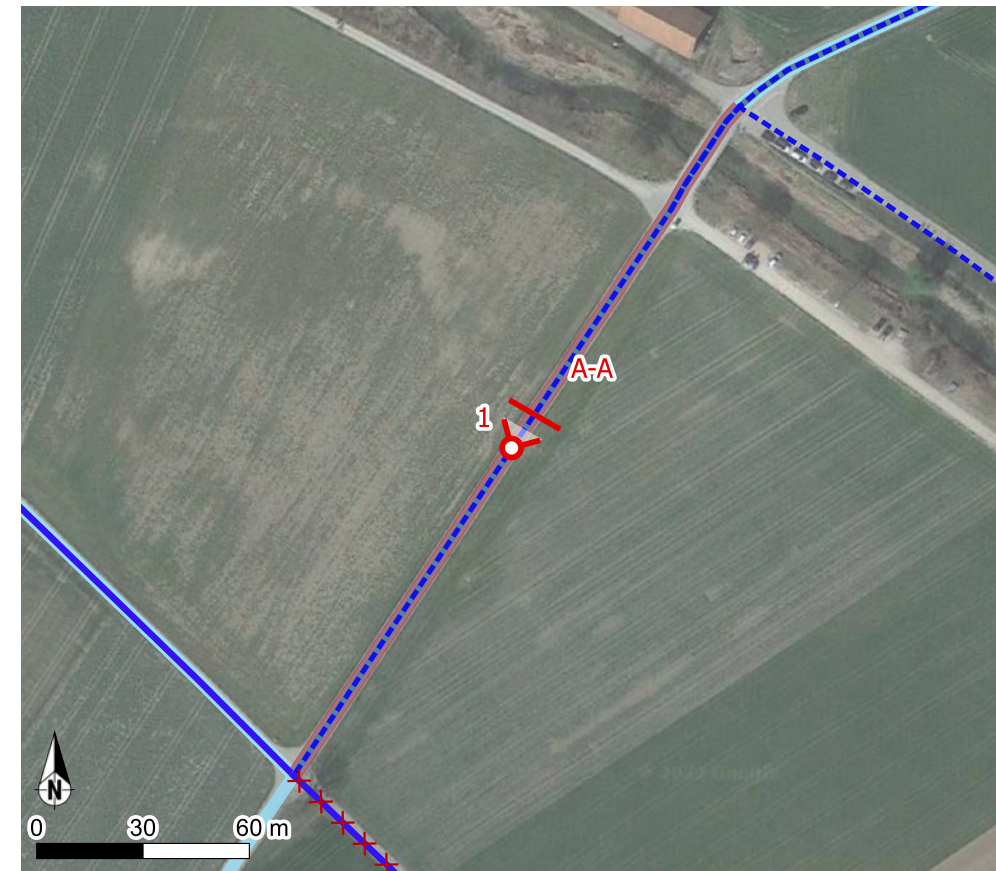
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVT © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt der Gemeindestrasse genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Die Erkennbarkeit als Veloroute ist mangelhaft.

Massnahmenbeschreibung

Das Erscheinungsbild des Strassenraums wird verändert und die Sichtbarkeit des Veloverkehrs verbessert. Markieren von Velopiktogrammen.

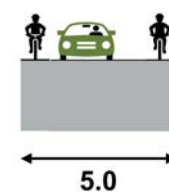
Kosten (+/- 50%)

ca. 5'000 - 7'000 CHF

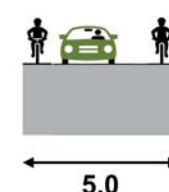
Bemerkungen

Alternativen: Markierung von FGSO-Bändern, Wechsel des Vorrtrittsregimes beim Knoten Selhofen - Flugplatzstrasse.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Flugplatzstrasse, Bestand

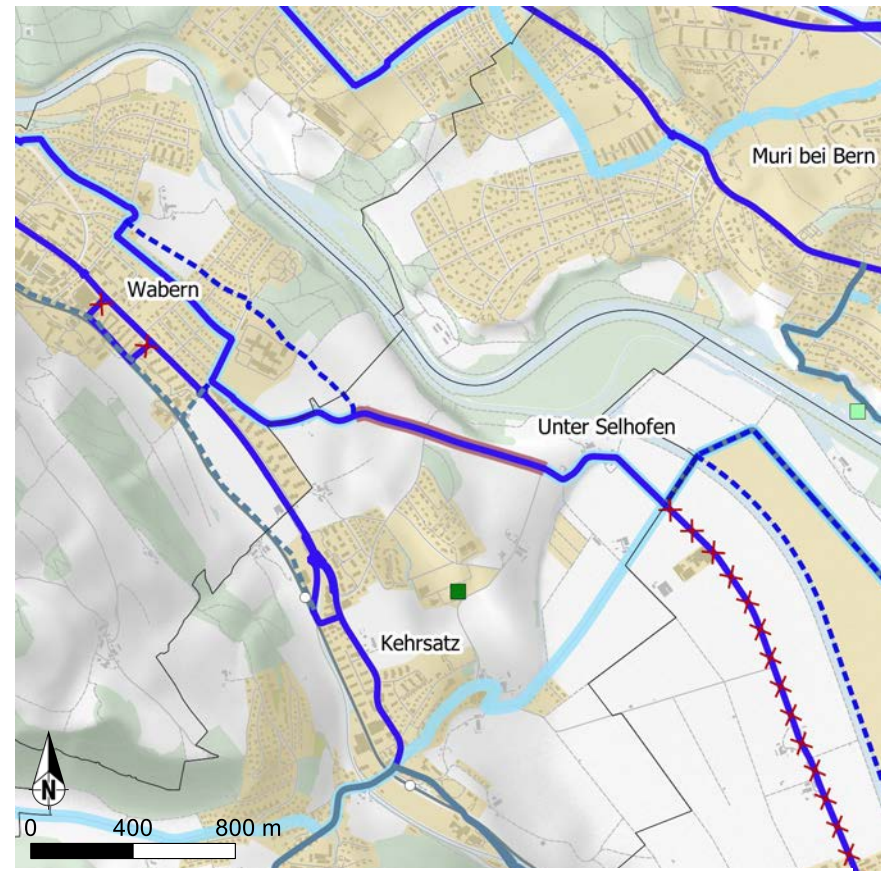
Visualisierung



Kirchstrasse Wabern, Referenzprojekt

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.12 Nesslerenstrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

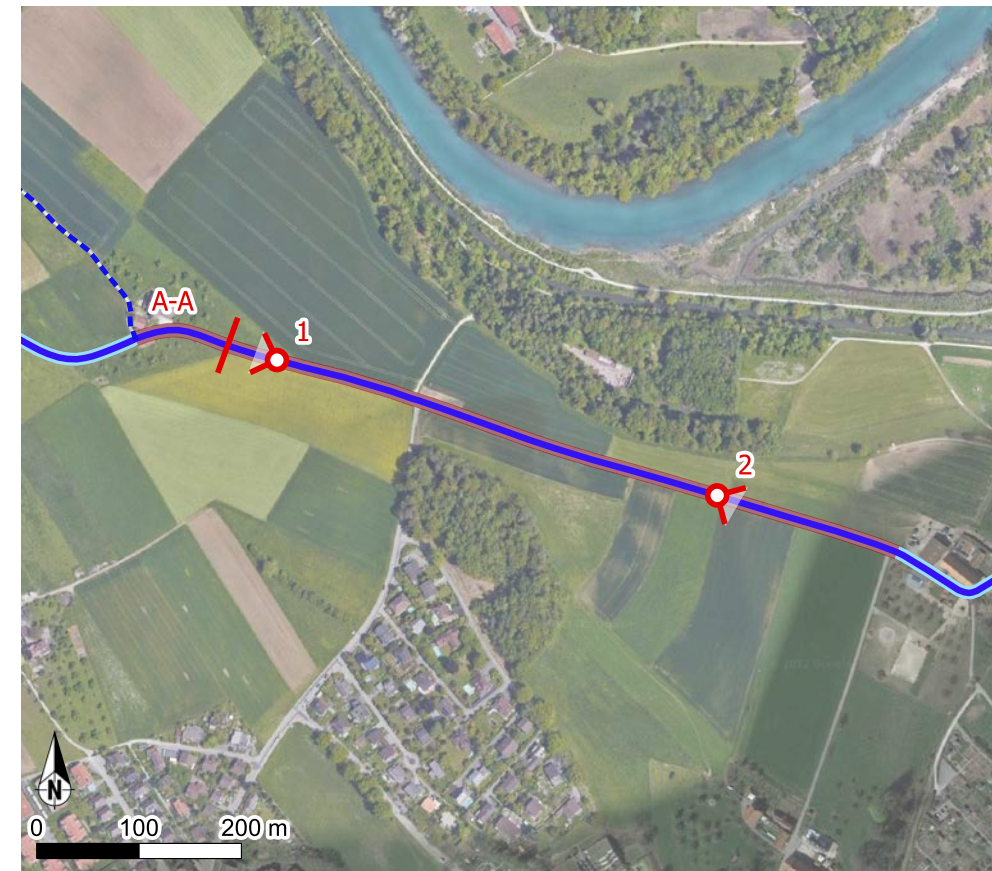
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVT © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Der Begegnungsfall Auto-Velo ist nur bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich, zudem sind an schönen Wochenenden viele Spaziergänger und Velofahrende unterwegs.

Massnahmenbeschreibung

Der bestehende Abschnitt ist langfristig auf 4.0 - 4.5 m zu verbreitern.

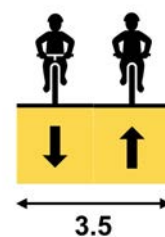
Kosten (+/- 50%)

ca. 200'000 - 300'000 CHF

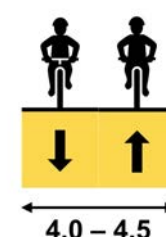
Bemerkungen

Kurzfristige Massnahme: Ein Fahrverbot mit Zubringerdienst ist an beiden Wegenden zu signalisieren, damit nur Anwohnende den Weg mit dem Auto benutzen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Nesslerenstrasse, Bestand



Bild 2: Nesslerenstrasse, Bestand

Visualisierung

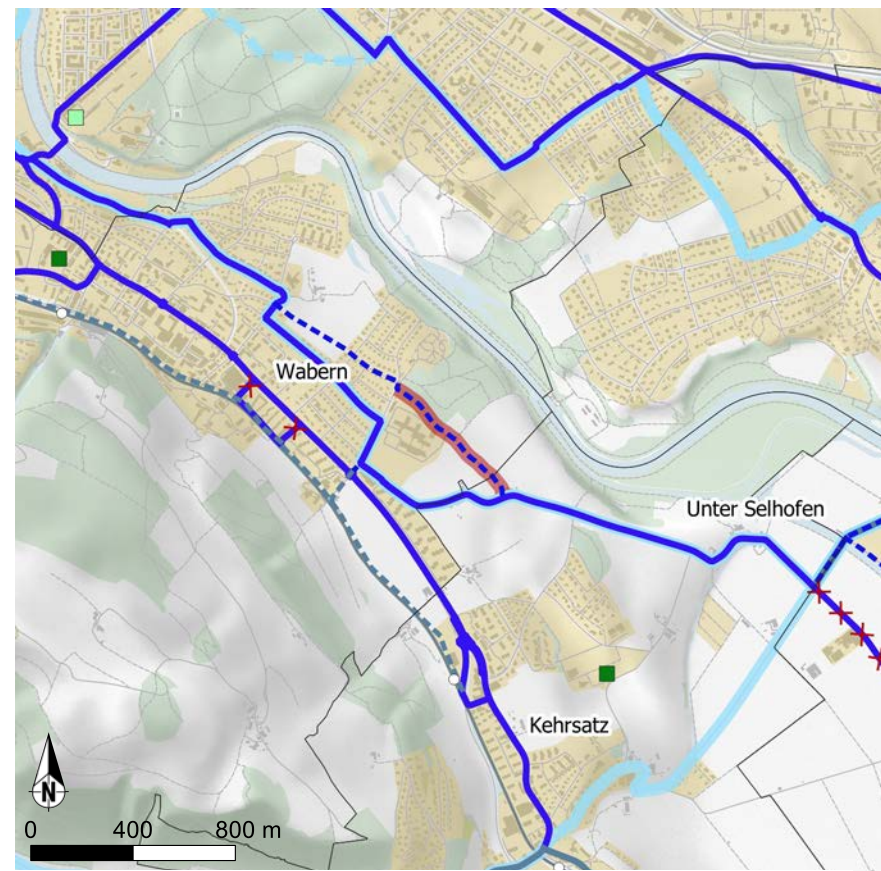


Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

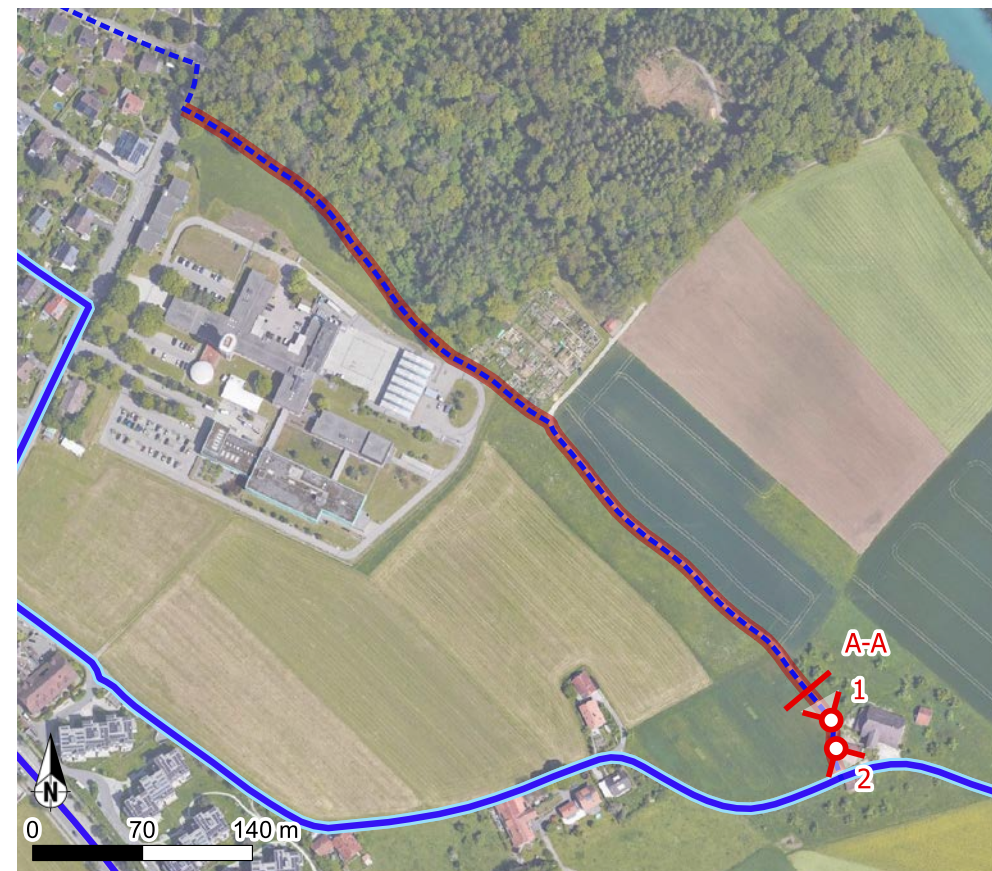
Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.13 Nesslerenwald

Strasseneigentümer: Gemeinde / Privat
Betroffene Gemeinde(n): Kehrsatz / Köniz

Situation im Korridor



Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt ist heute mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt und daher für den Veloverkehr gesperrt.

Massnahmenbeschreibung

Das allgemeine Fahrverbot ist aufzuheben und der Weg für den Veloalltagsverkehr nutzbar zu machen. Verlegung des westlichen Endes des heutigen Weges, so dass ein geradliniger Anschluss in die Viktoriastrasse entsteht.

Kosten (+/- 50%)

ca. 450'000 - 670'000 CHF

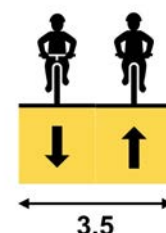
Bemerkungen

In der Projektierung ist die Wegbreite und Wegoberfläche (Asphalt / Mergel) sowie die Linienführung zu klären. Eine Teilrealisierung / Etappierung ist denkbar. Beim Abzweiger Nesslerenstrasse sind Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit vorzusehen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Bestehender, nicht asphaltierter Weg



Bild 2: Bestehender Weg

Visualisierung



Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

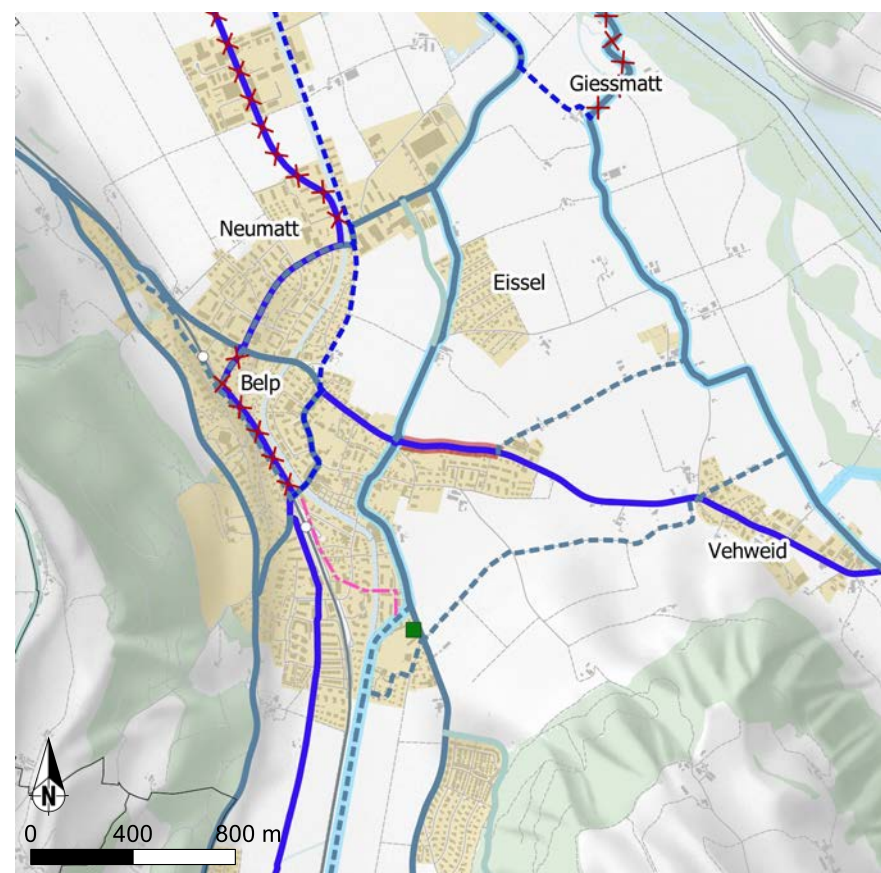
Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.14 Kantonsstrasse, Lindenkreisel - Aldi

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Die heutige Verbindung genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Der Komfort und die Sicherheit des ungeübten Veloverkehrs ist aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens (DTV>21'000) beeinträchtigt.

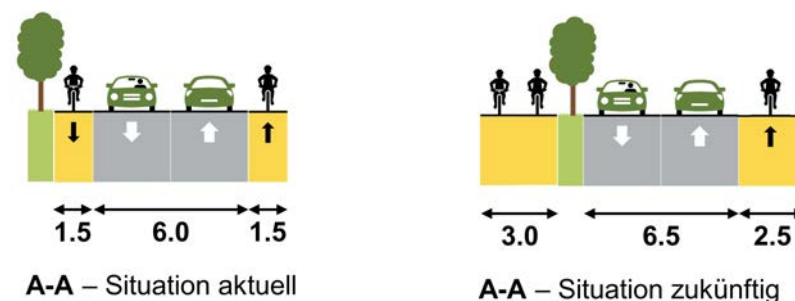
Massnahmenbeschreibung

Erstellung eines Zweirichtungswegs (2.5-3m breit). Dessen Anschluss an den Kreisell und beim Aldi an die Kantonsstrasse ist sicherzustellen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 530'000 - 800'000 CHF

Querprofile



Bilder



Bild 1: Rubigenstrasse, Belp



Bild 2: Rubigenstrasse, Belp

Visualisierung

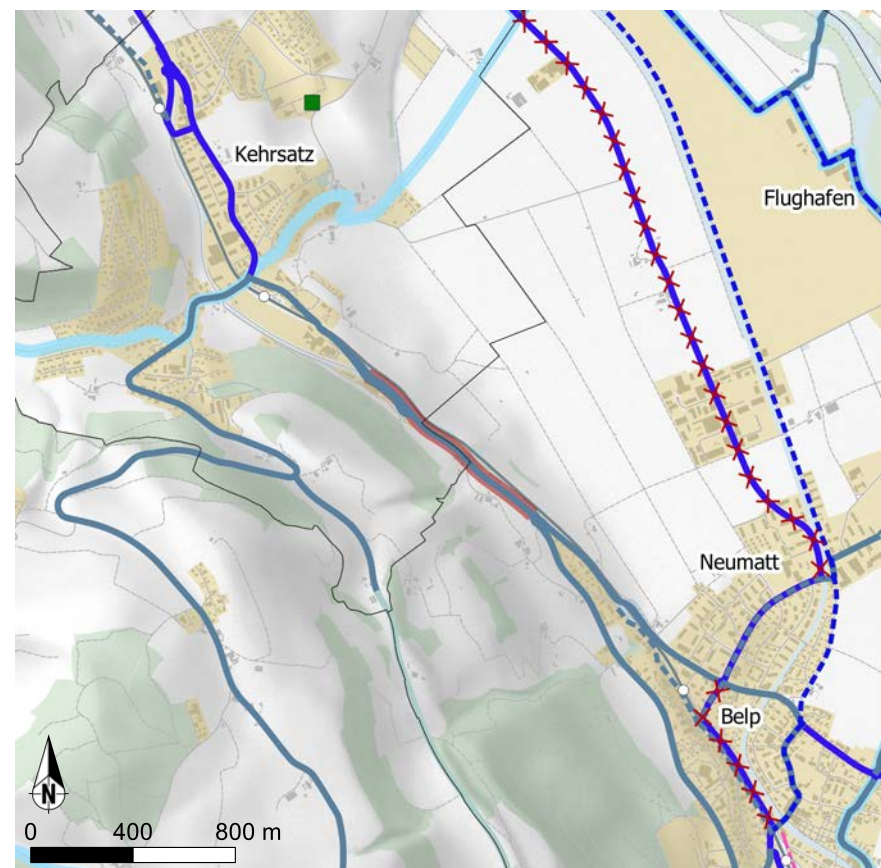


Referenzbild Niederwangen

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.15 Steinbachstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Belp / Kehrsatz

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

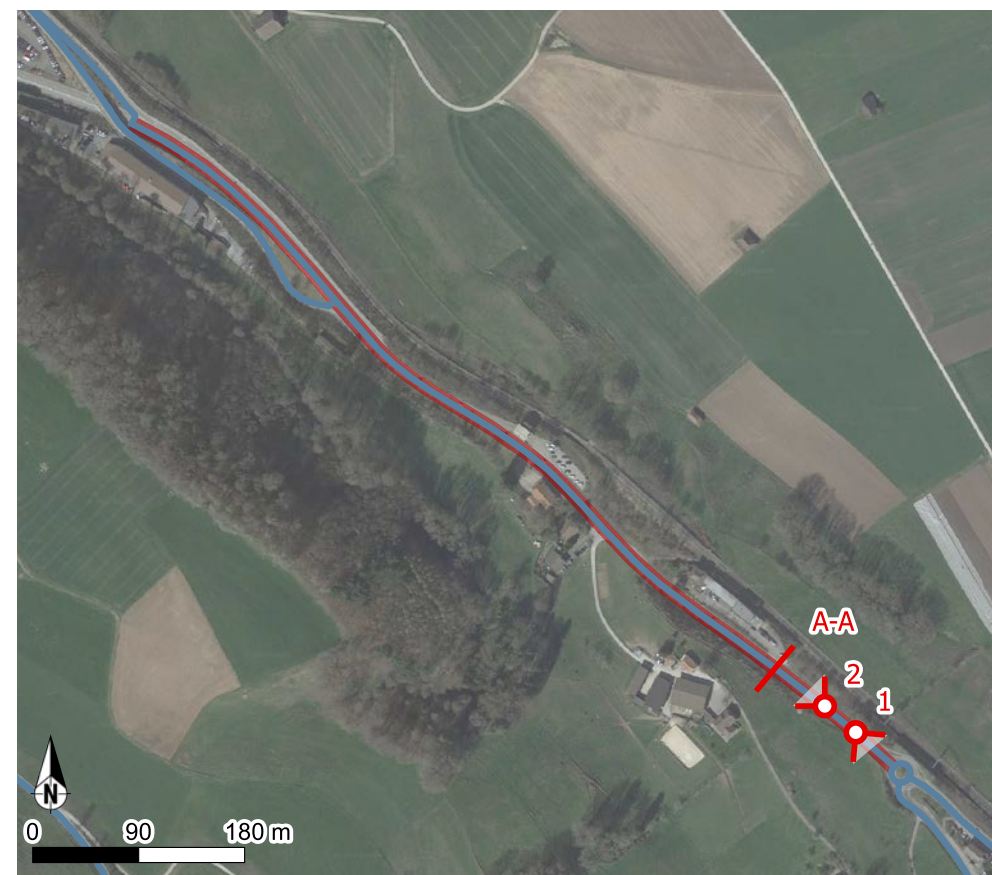
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise (DTV>15'000). Der Komfort und die Sicherheit des ungeübten Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Andere Aufteilung der Fahrbahn (Radstreifen bergwärts ≥2.20m, Fahrstreifen je 3.20m und Radstreifen talwärts ≥1.70m) durch Ausbau der Bankette oder Verbreiterung der Kantonsstrasse.

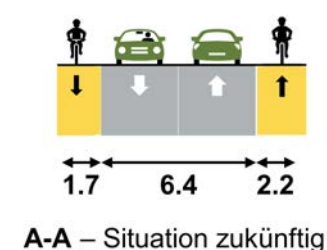
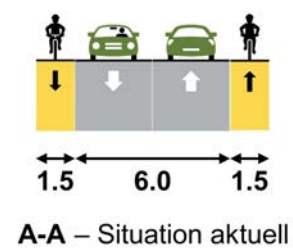
Kosten (+/- 50%)

ca. 330'000 CHF - 500'000 CHF

Bemerkungen

Der Abschnitt ist in das Projekt "Umfahrung Kehrsatz" zu integrieren. Die Brücke bei der Industriezone "Chilchacher" über die Kantonsstrasse ist Teil der Velohauptverbindung und unbedingt beizubehalten.

Querprofile



Bilder

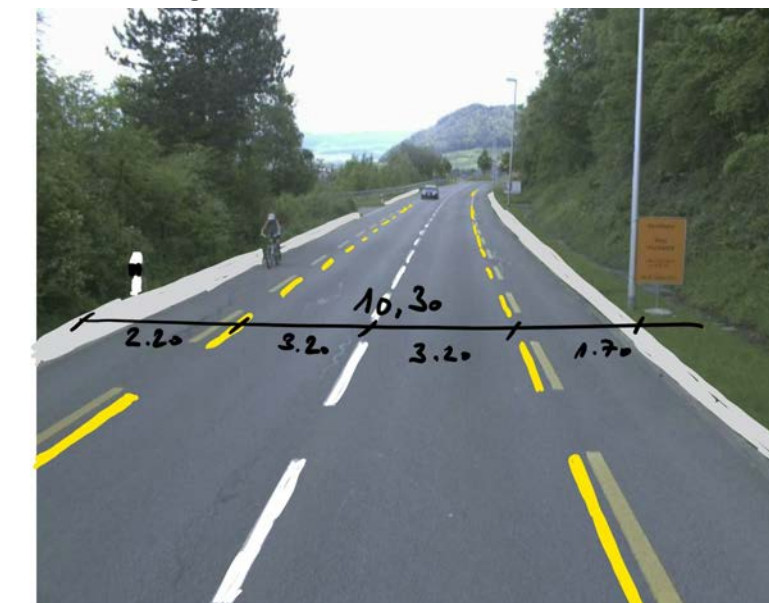


Bild 1: Steinbachstrasse Blick Richtung Belp



Bild 2: Steinbachstrasse Blick Richtung Kehrsatz - Bern

Visualisierung

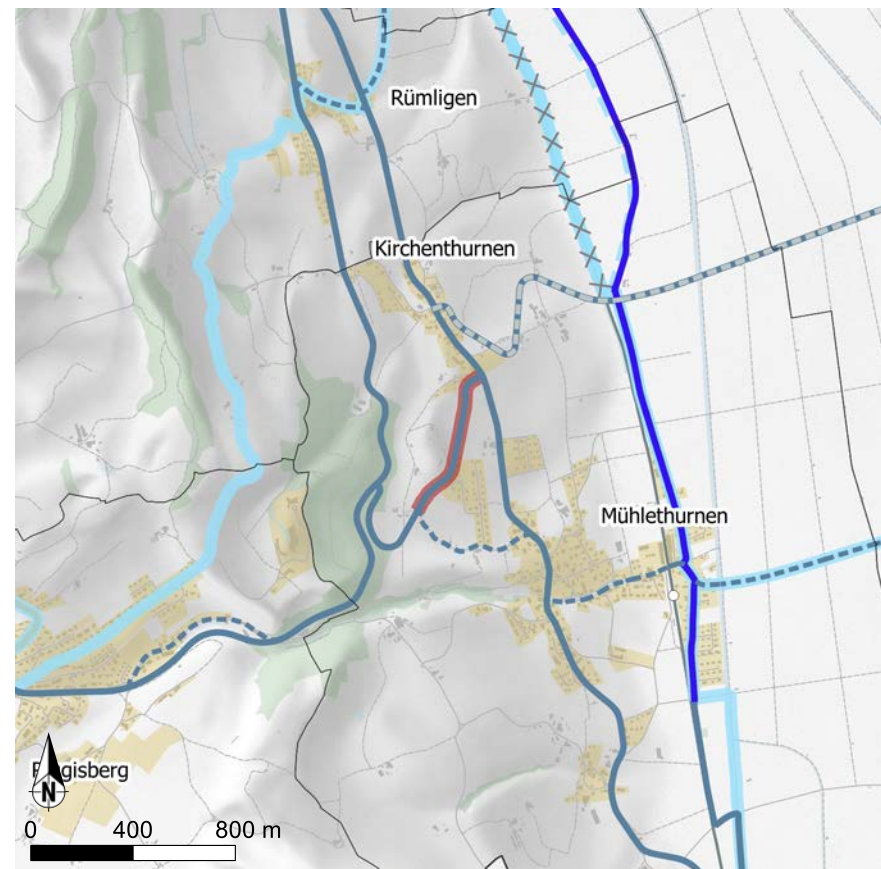


Skizze der möglichen Anpassung der Kantonsstrasse

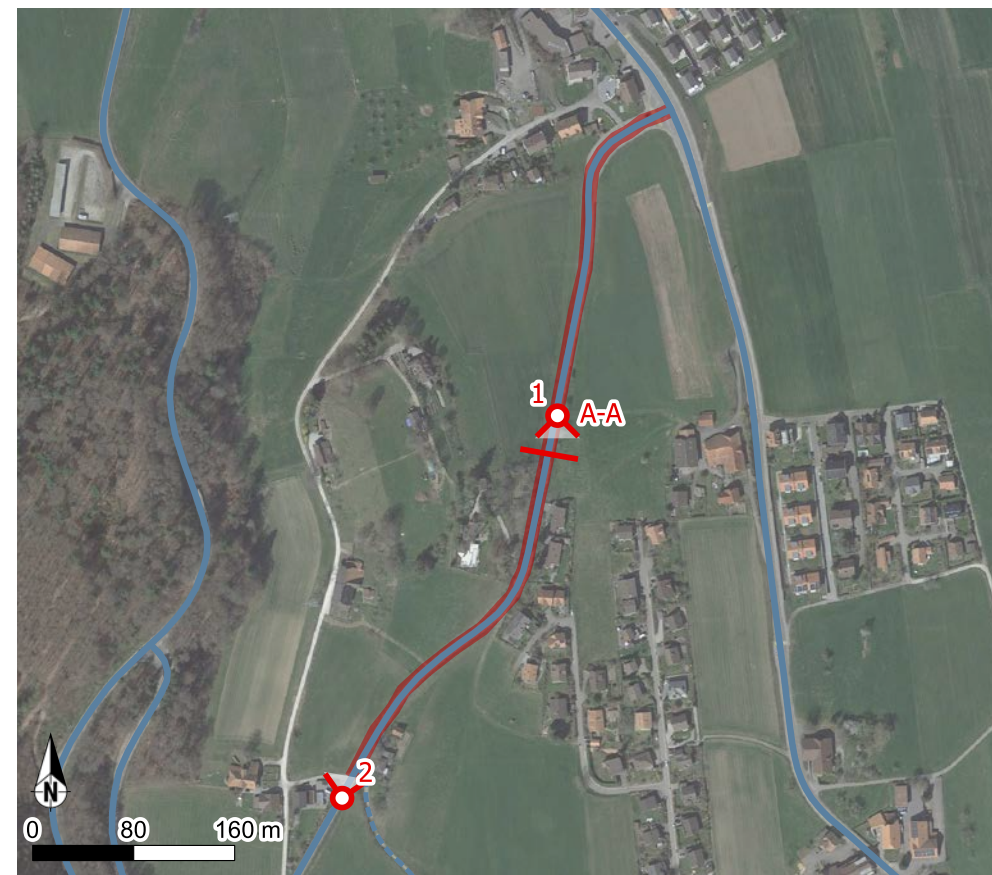
Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.16 Kantonsstrasse Riggisbergstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Thurnen

Situation im Korridor



Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (DTV ca. 5000). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Es fehlen jegliche Velomassnahmen.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse mit einem Radstreifen bergwärts (Strasse bisher rund 6m, neu rund 8m). Nach Standards Kantonsstrassen wäre auch talwärts ein Radstreifen nötig, aus Gründen der Verhältnismässigkeit wird darauf verzichtet (Kosten ca. 5 Mio CHF).

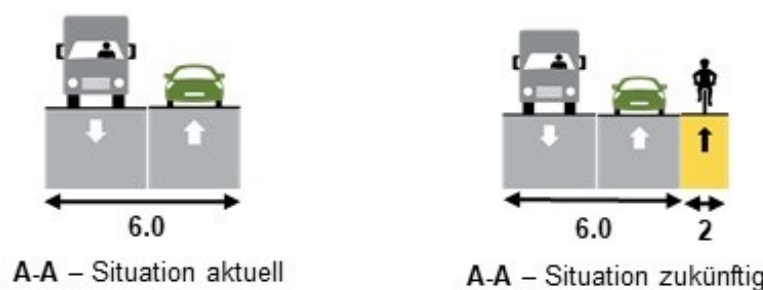
Kosten (+/- 50%)

ca. 2 - 2.5 Millionen CHF

Bemerkungen

Es sind auch alternative Massnahmen denkbar, die in einer nächsten Phase zu konkretisieren sind (z.B. Veloweg entlang Kantonsstrasse oder via Pontel). Die Massnahme ist mit der Massnahme 1.L.17 zu koordinieren.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Riggisbergstrasse, Höhe Bühlmatt



Bild 2: Riggisbergstrasse, Höhe Pontel

Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- x x aufzuhebende Linienführung
- x x aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

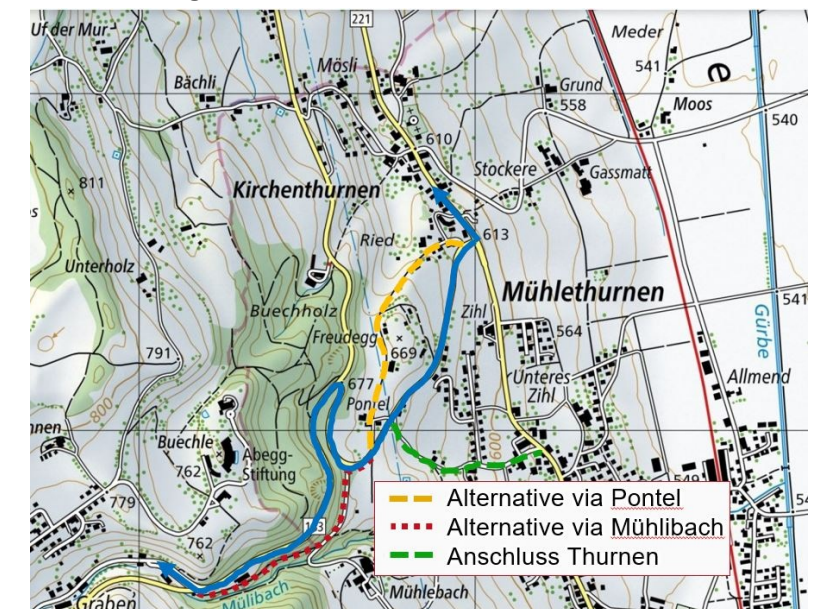
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVT © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Visualisierung

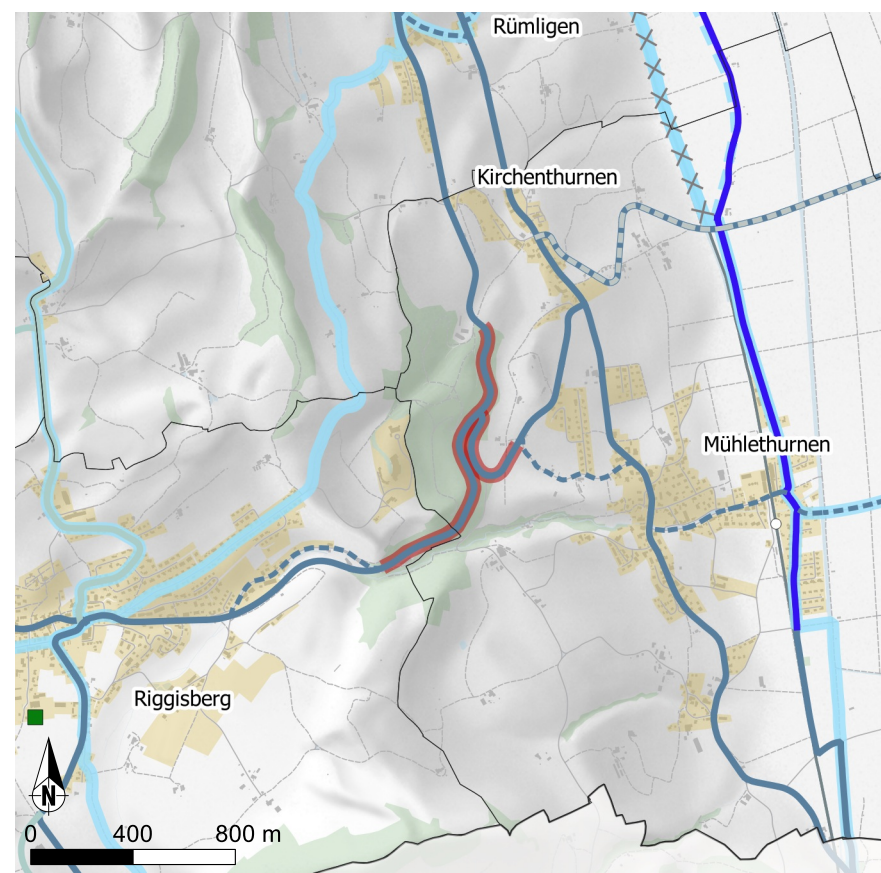


Mögliche alternative Linienführungen

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.17 Kantonsstrasse Grabenstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Riggisberg / Thurnen

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

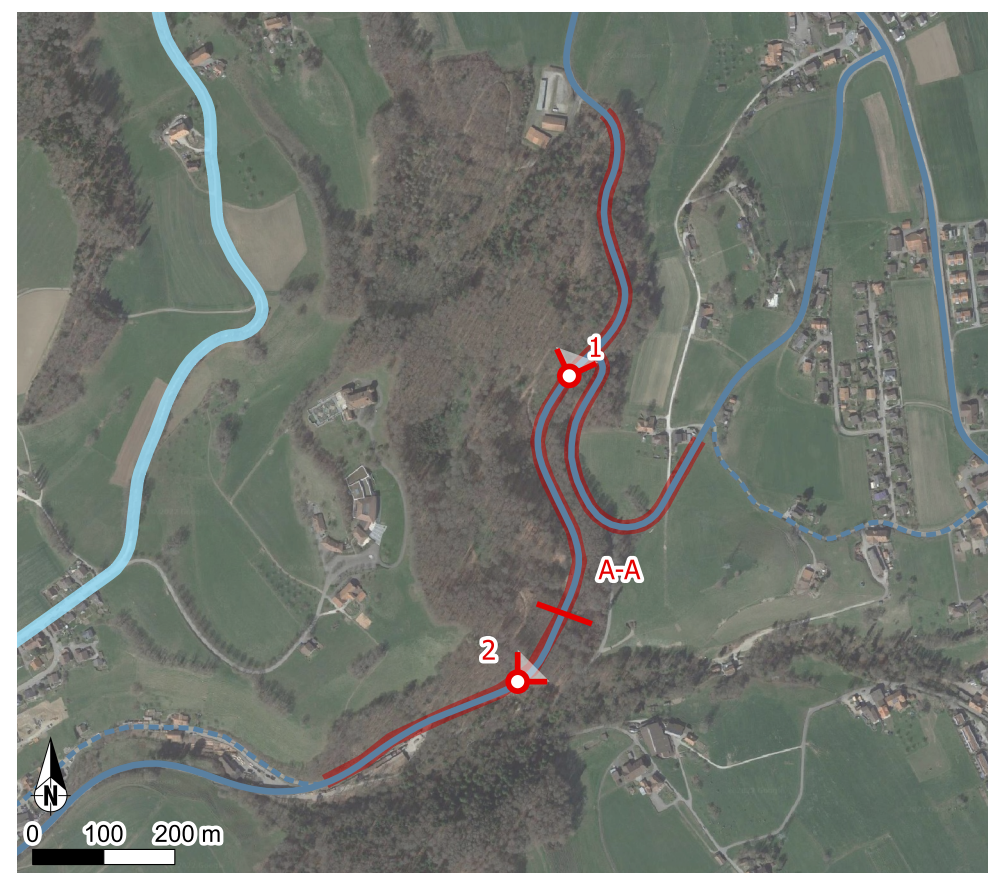
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVT © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (DTV>7000). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Es fehlen jegliche Velomassnahmen.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse mit einem Radstreifen bergwärts (Strasse bisher rund 6m, neu rund 8m). Nach Standards Kantonsstrassen wäre auch talwärts ein Radstreifen nötig, aus Gründen der Verhältnismässigkeit wird darauf verzichtet (Kosten ca. 10 Mio CHF).

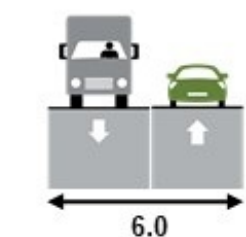
Kosten (+/- 50%)

ca. 3.9 - 5.4 Millionen CHF

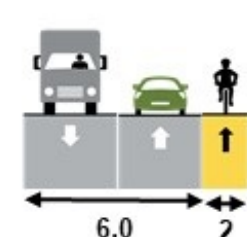
Bemerkungen

Alternative Massnahmen sind in einer nächsten Phase zu konkretisieren (z.B. Veloweg auf Steg entlang Kantonsstrasse oder beim Knoten talwärts eine Einspurstrecke gegen Thurnen). Die Massnahme ist mit den Massnahmen 1.L.16 und 1.L.19 zu koordinieren.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder

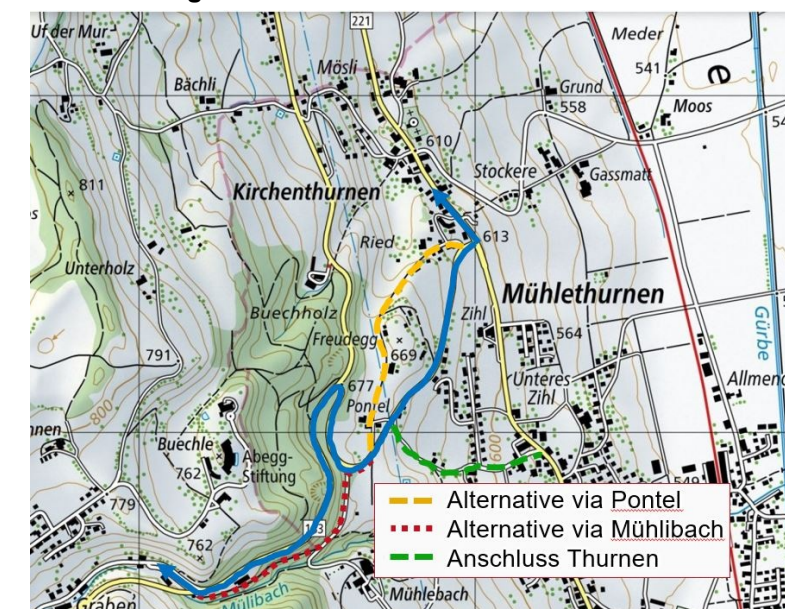


Bild 1: Grabenstrasse



Bild 2: Grabenstrasse

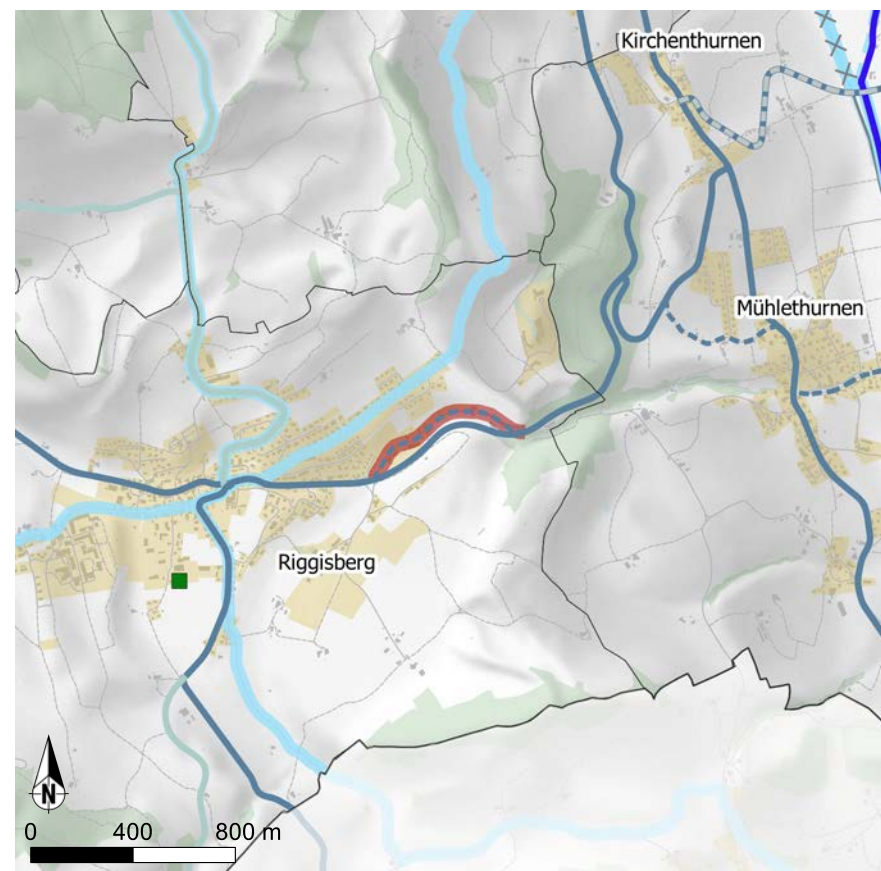
Visualisierung



Mögliche alternative Linienführungen

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.18 Alte Grabenstrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

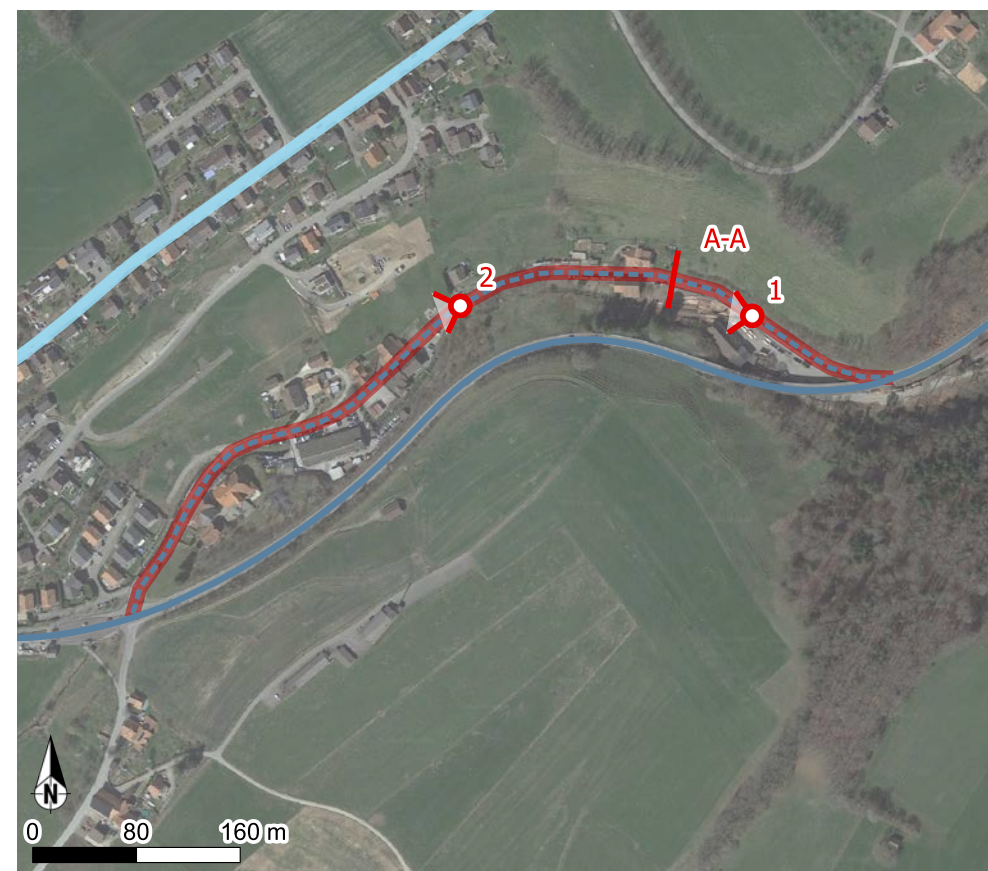
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloalltagsverkehrs nur teilweise. Der Komfort ist beeinträchtigt (Belagszustand). Die Linienführung des Veloverkehrs ist nicht erkennbar.

Massnahmenbeschreibung

(Punktueller) Sanierung der Strassenoberfläche und Verdeutlichung der Veloverkehrsführung durch Markierungs- und Signalisationsmassnahmen. Talwärts wird die Kantonsstrasse unterquert und nach der Schreinerei eingebogen (Richtungsverkehr).

Kosten (+/- 50%)

ca. 50'000 - 70'000 CHF

Bemerkungen

Die talwärtige Führung führt bei der Sägerei über Privatgrund und ist in der weiteren Projektierung zu konkretisieren.

Querprofile



A-A – Situation aktuell

A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Alte Grabenstrasse

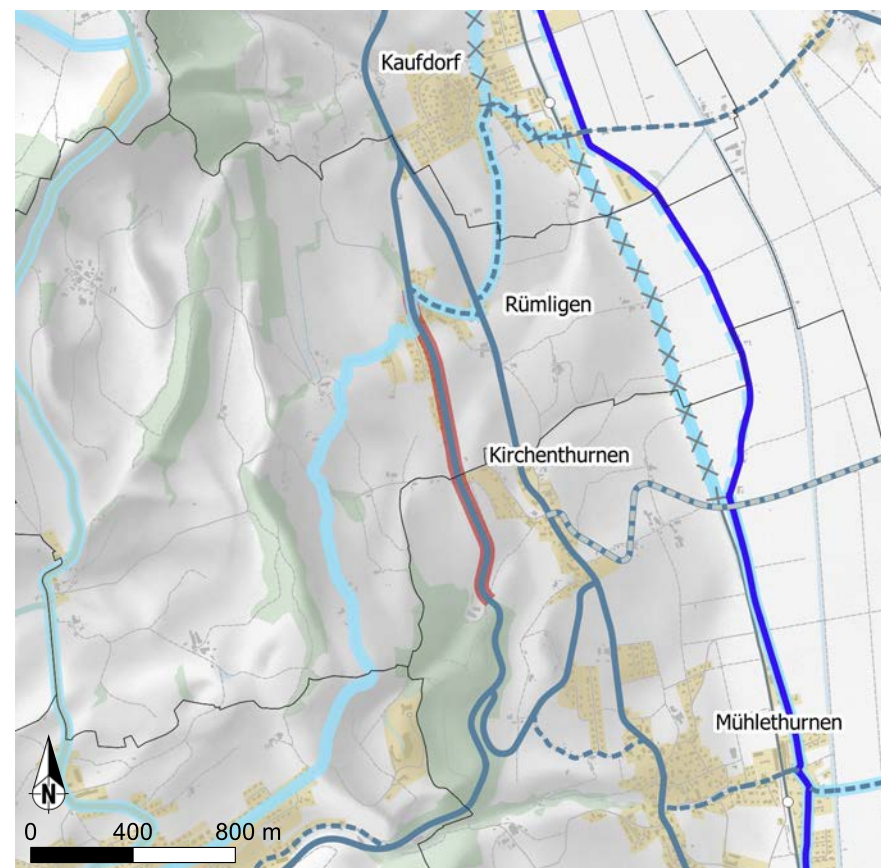


Bild 2: Alte Grabenstrasse mit Belagsschäden

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.L.19 Kantonsstrasse Riggisbergstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Riggisberg, Thurnen

Situation im Korridor



Abschnitt



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo / Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (DTV ca. 3200). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Es fehlen jegliche Velomassnahmen.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse mit Radstreifen bergwärts (Strasse bisher ca. 5.5m, neu ca. 7.5m). In einem ersten Schritt ist das bestehende Trottoir für den Veloverkehr bergwärts freizugeben.

Kosten (+/- 50%)

ca. 30'000 CHF (nur Kosten für Freigabe Trottoir bergwärts)

Bemerkungen

Die bauliche Massnahme ist mit der Massnahme 1.L.17 zu koordinieren.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Riggisbergstrasse, für Velo bergwärts freizugebendes Trottoir in Rümli



Bild 2: Riggisbergstrasse, Ende des freizugebenden Trottoirs in Kirchenthurnen

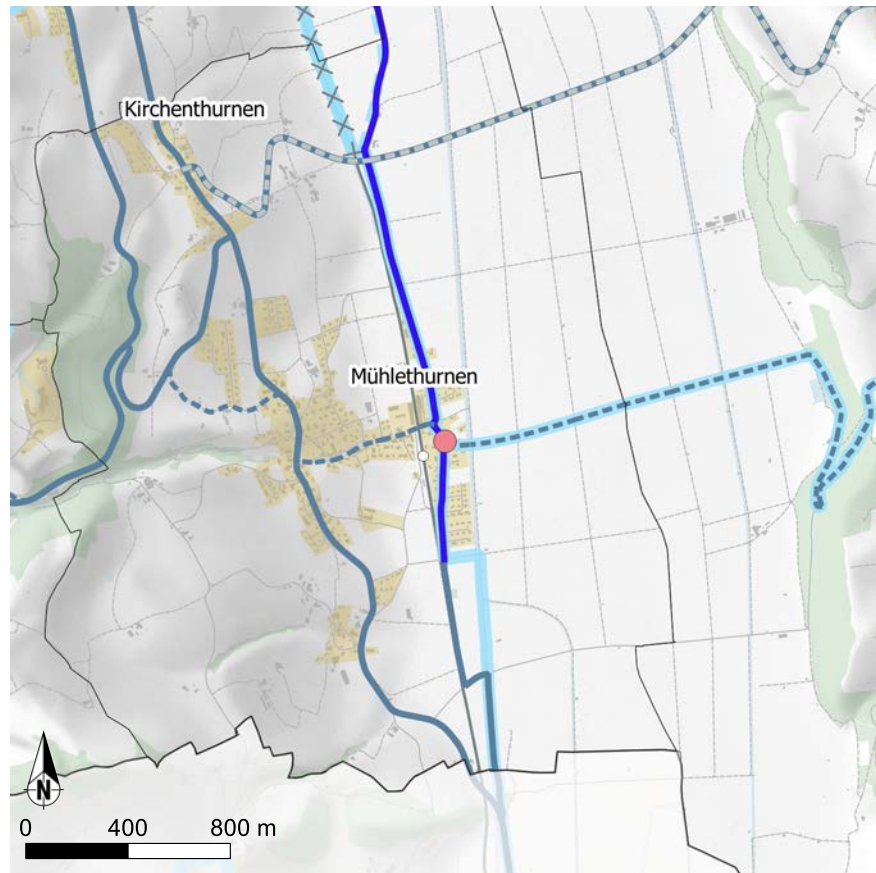
Visualisierung



Referenzbild: Fussweg, Radfahren gestattet

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.1 Knoten Moosstrasse / Neumattstrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

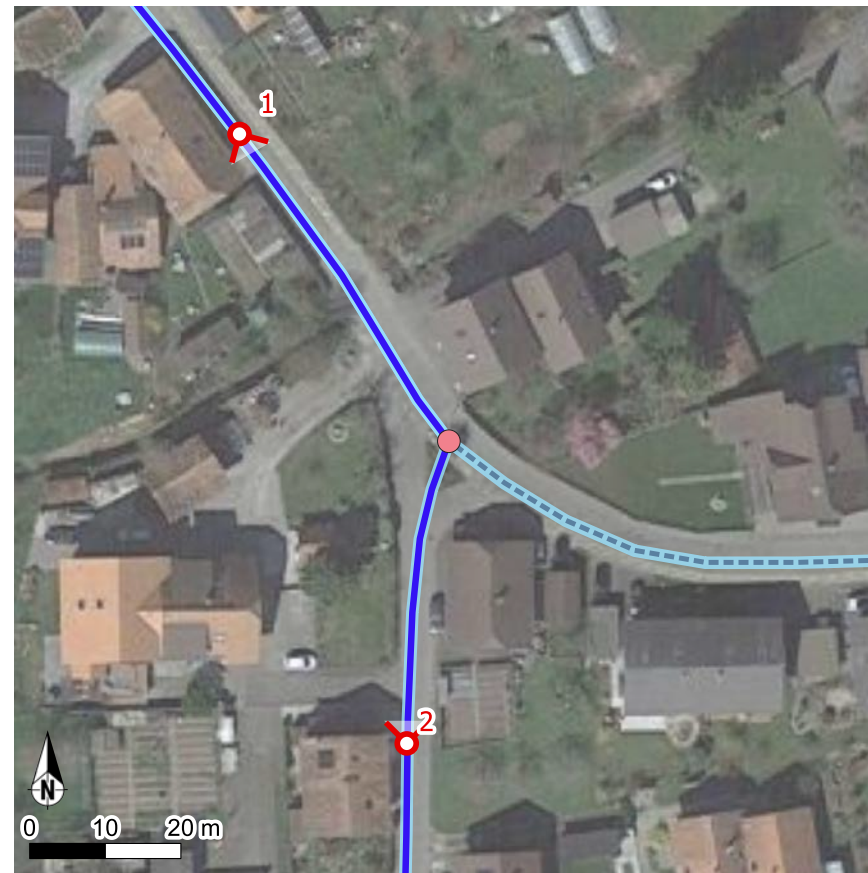
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo, Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Die Vorrtrittsregelung ist zu wenig klar erkennbar.

Massnahmenbeschreibung

Knotenform überprüfen, Sicht verbessern und Markierungsarbeiten vorsehen (Markierung Rechtsvortritt). Einführung T30 prüfen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 5'000 - 8'000 CHF

Bemerkungen

Bauliche Ausgestaltung der Fussverkehrsmassnahme längs prüfen.

Bilder



Bild 1: Knoten Moosstrasse / Neumattstrasse



Bild 2: Knoten Moosstrasse / Neumattstrasse

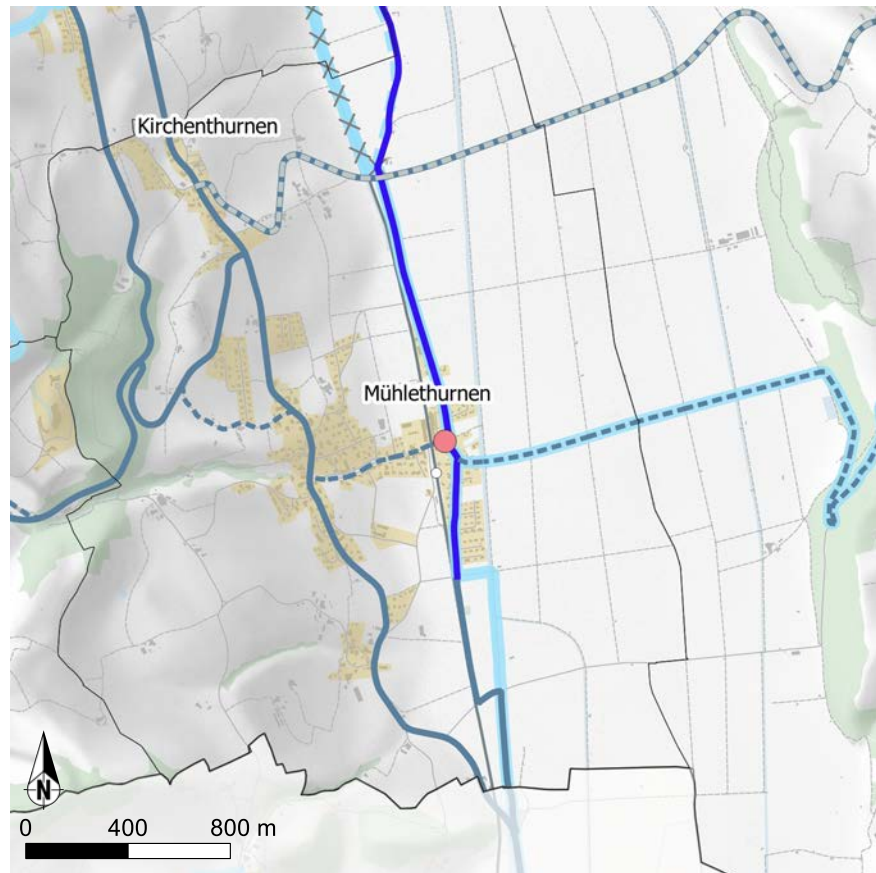
Visualisierung



Skizze einer möglichen Knotenanpassung

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.2 Knoten Allmendstrasse / Moosstrasse

Situation im Korridor



Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Je nach Fahrrichtung sind die Sichtweiten ungenügend.

Massnahmenbeschreibung

Die Vorrtrittsregelung ist anzupassen (z.B. Rechtsvortritt oder Änderung Vortritt) und die Sichtweiten zu verbessern. Einführung T30 prüfen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 8'000 - 12'000 CHF

Bemerkungen

Bauliche Ausgestaltung der Fussverkehrsmassnahme längs prüfen.

Bilder



Bild 1: Knoten Allmendstrasse / Moosstrasse



Bild 2: Knoten Allmendstrasse / Moosstrasse

Visualisierung



Skizze einer möglichen Knotenanpassung

Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

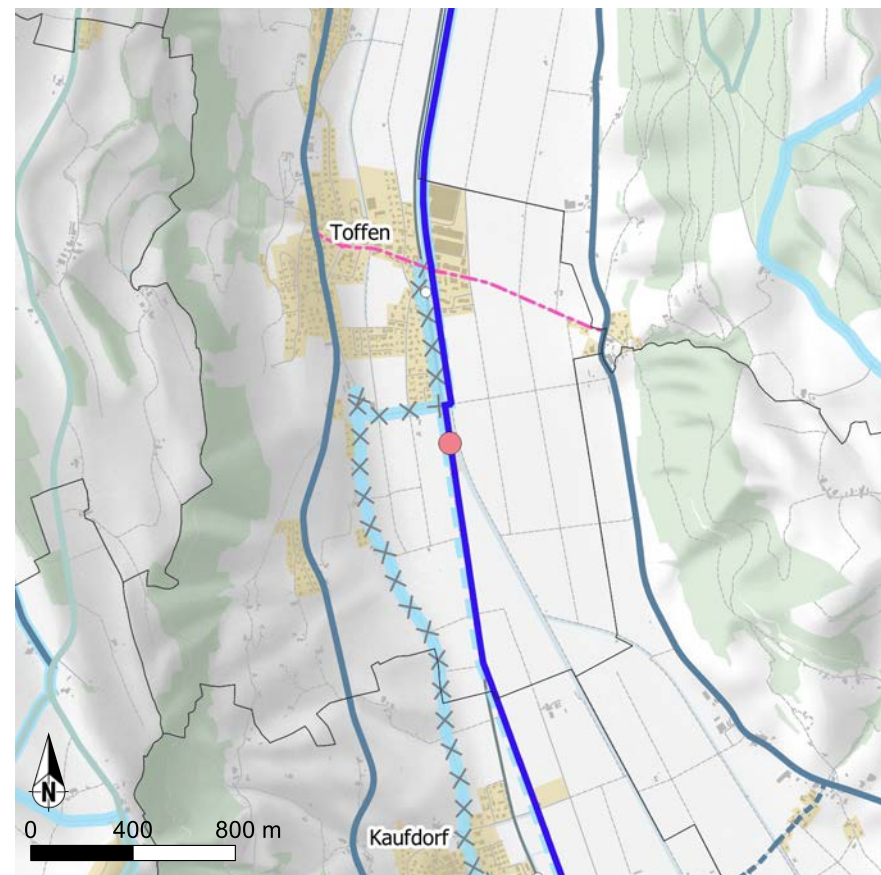
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo, Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.3 Hornussergesellschaft Toffen

Strasseneigentümer: Gemeinde, Flurgenossenschaft
Betroffene Gemeinde(n): Toffen

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

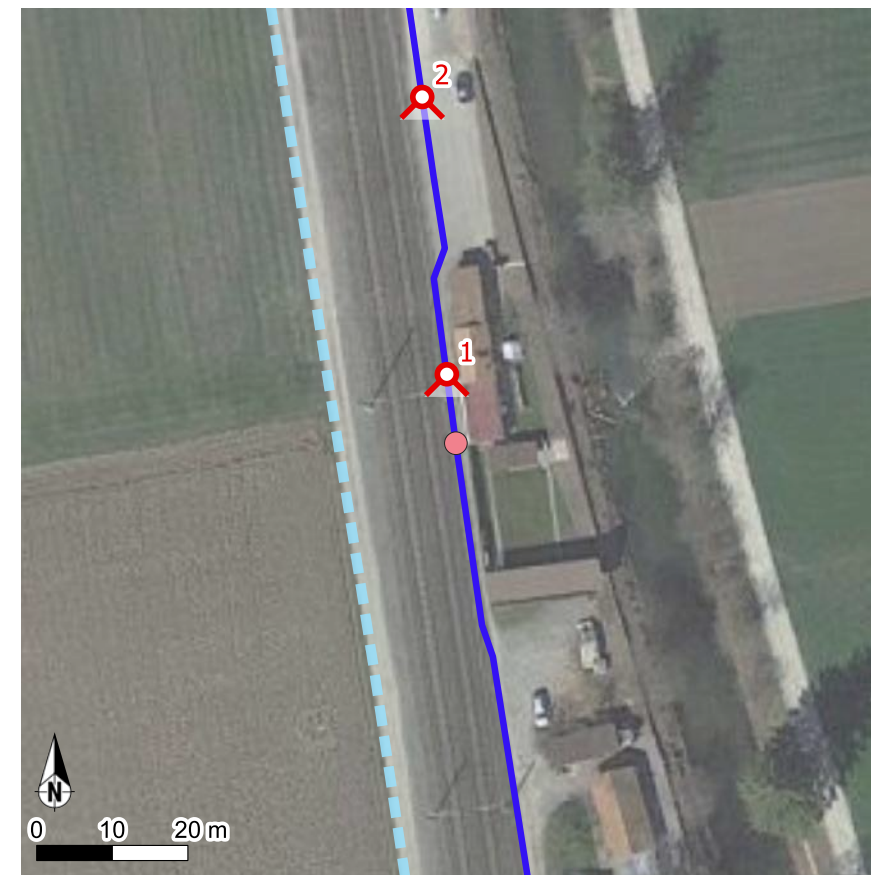
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo, Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Orthofoto



Heutige Situation

Zwischen Bahnlinie und Einrichtungen der Hornussergesellschaft genügen die Platzverhältnisse den Anforderungen des Veloverkehrs längs hinsichtlich Komfort und Sicherheit nicht. Zudem behindern Parkplätze die Weiterfahrt des Veloverkehrs.

Massnahmenbeschreibung

Die Einrichtungen der Hornussergesellschaft sind so anzupassen, dass mind. 2.50m lichte Breite gewährleistet werden kann. Die Parkierungsordnung ist so anzupassen, damit der Veloverkehr besser vorbeifahren kann (neu Längsparkierung).

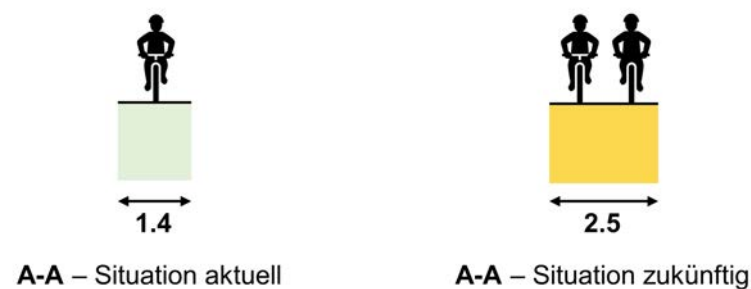
Kosten (+/- 50%)

ca. 160'000 - 200'000 CHF

Bemerkungen

Klassierung als kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen vorgesehen.

Querprofile



Bilder



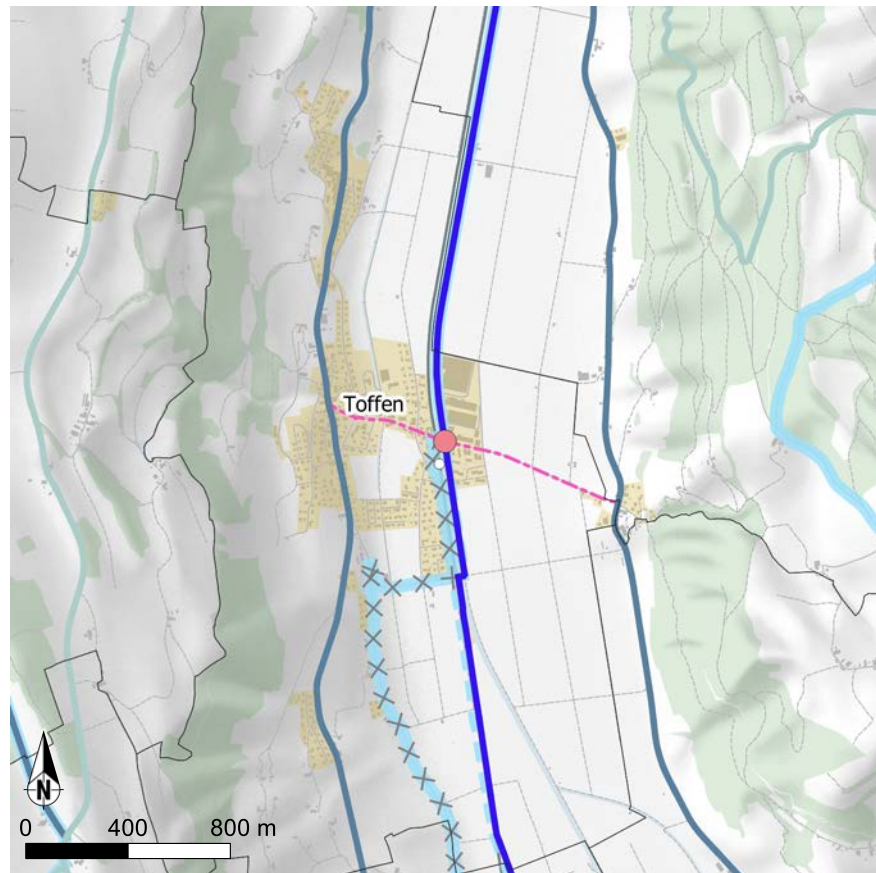
Bild 1: Ungenügende Platzverhältnisse



Bild 2: Momentane Parkierungsordnung

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.4 Knoten Belpbergstrasse / Gürbestrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

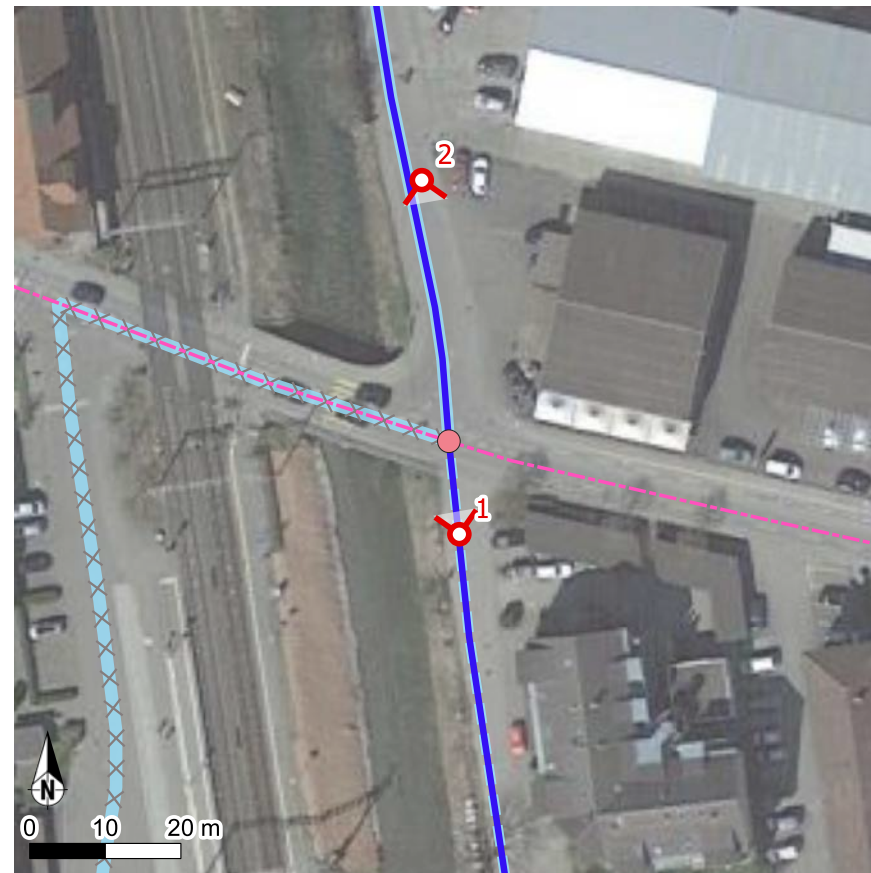
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo, Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Die Linienführung des Veloverkehrs ist zu wenig erkennbar.

Massnahmenbeschreibung

Markierung von Velopiktogrammen und verbesserte Signalisation der Veloführung vorsehen. Langfristig ist die Knotengestaltung zu überprüfen (vollständiger Rechtsvortritt statt Trottoirüberfahrt in Gürbestrasse Süd).

Kosten (+/- 50%)

ca. 10'000 - 15'000 CHF

Bilder

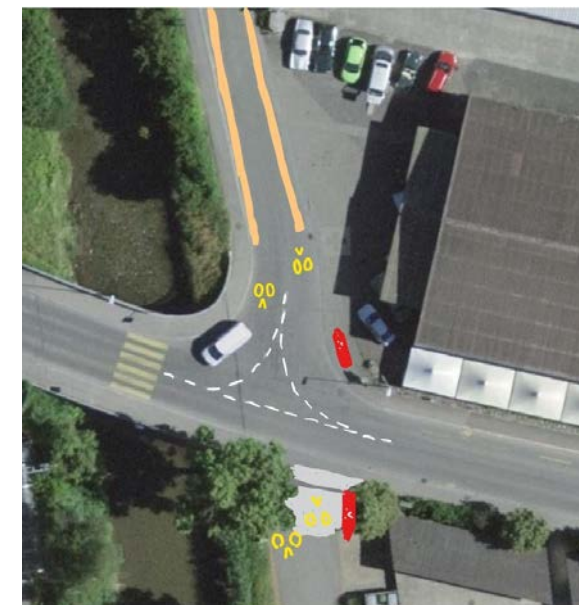


Bild 1: Sicht auf Knoten (Richtung Belp)



Bild 2: Sicht auf Knoten (Richtung Kaufdorf)

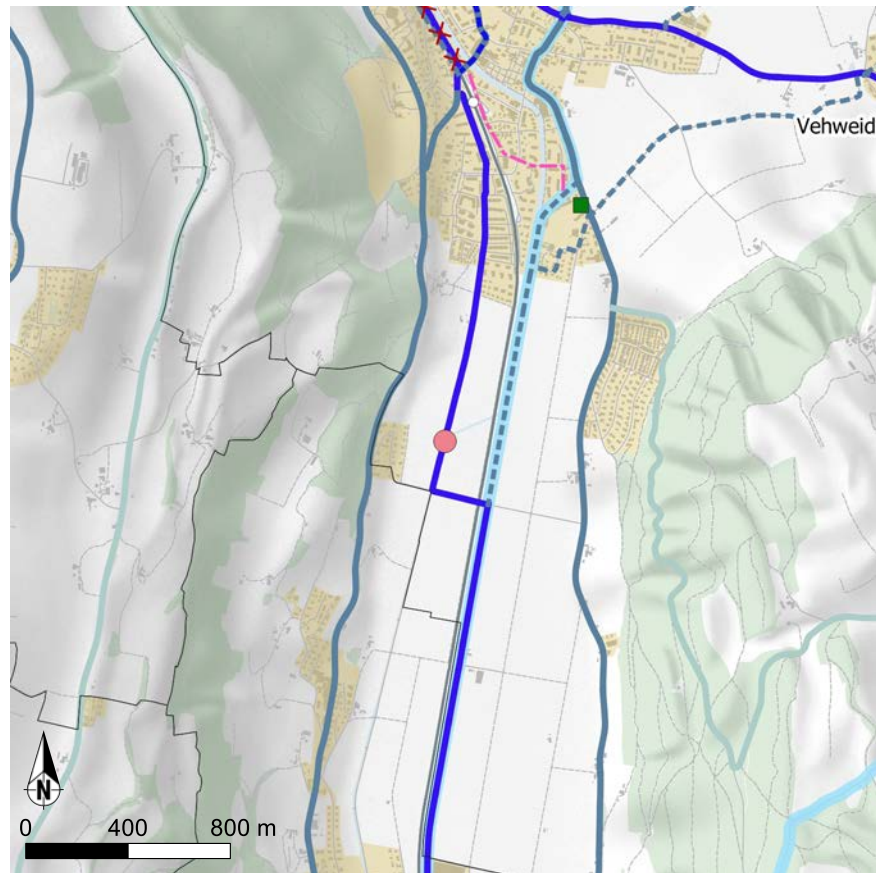
Visualisierung



Verdeutlichung der Veloführung über Knoten

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.5 Knoten Scheuermattweg

Situation im Korridor



Orthofoto



Heutige Situation

Der Abschnitt genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Die Sicherheit des Veloverkehrs ist aufgrund fehlender Sichtweiten beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Schnitt oder Entfernung der Hecke im Bereich der Brücke zur Sicherstellung der notwendigen Sichtweiten.

Kosten (+/- 50%)

ca. 5'000 - 10'000 CHF

Bilder

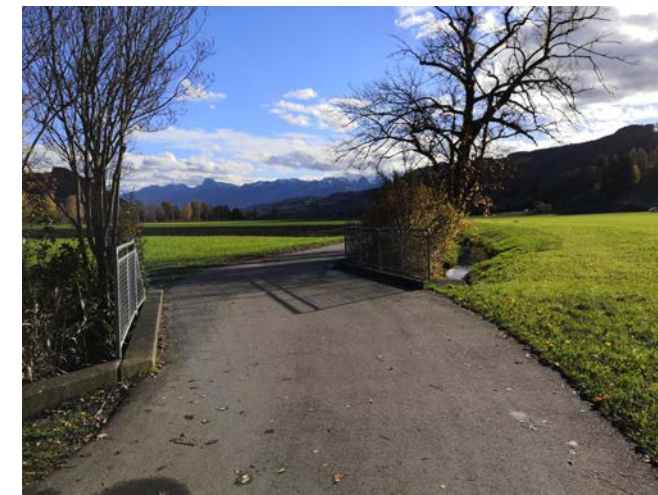


Bild 1: Sicht Richtung Toffen



Bild 2: Sicht Richtung Belp

Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

- punktuelle Massnahmen

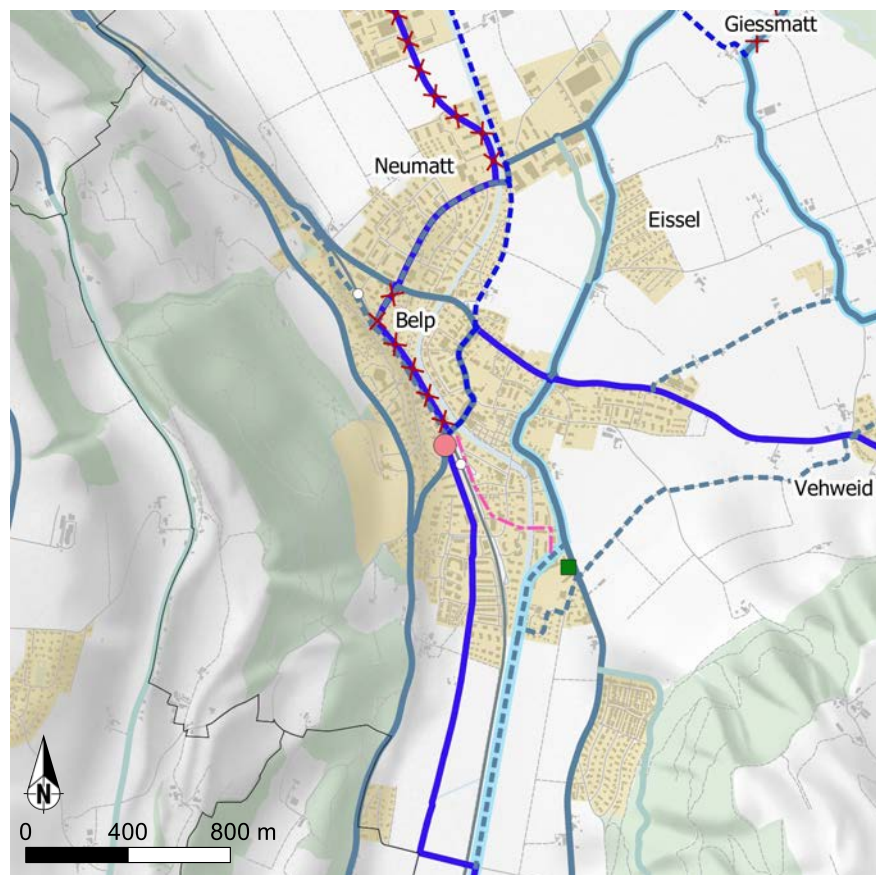
Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo, Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.6 Kantonsstrasse Hohlstrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- - - Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

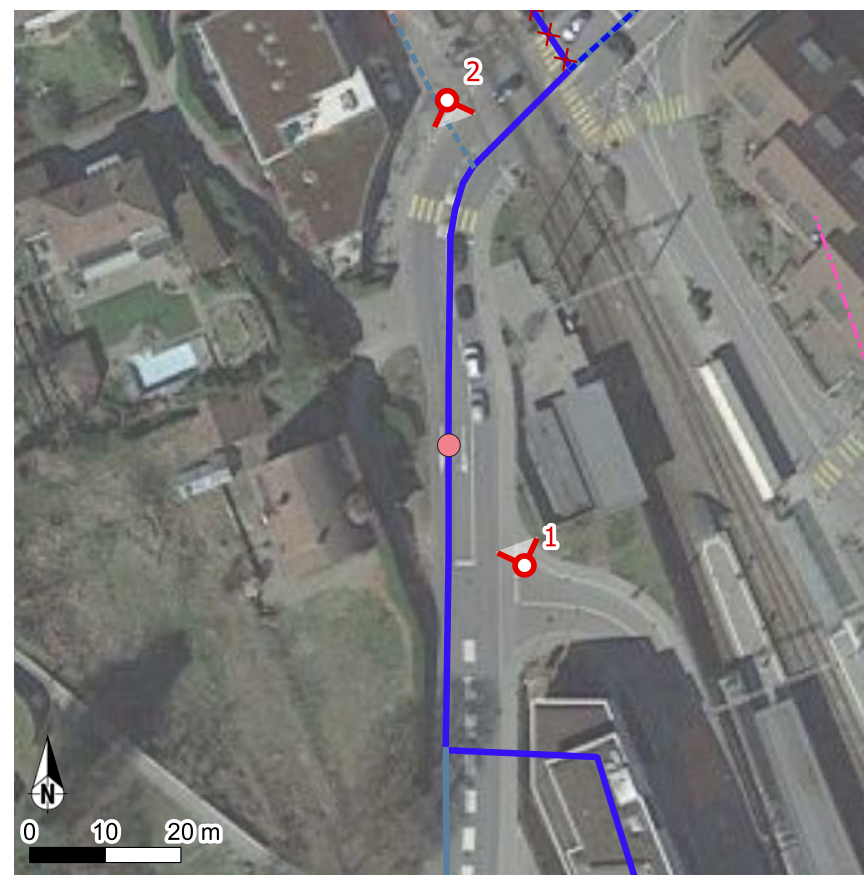
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo, Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise (DTV>4700). Es fehlen geschützte Linksabbiegemöglichkeiten für den Veloverkehr.

Massnahmenbeschreibung

Erstellen eines geschützten Linksabbiegers in beide Richtungen. Verdeutlichung durch Markierung und Signalisation.

Kosten (+/- 50%)

ca. 13'000 - 20'000 CHF

Bemerkungen

Im Rahmen der nächsten Strassensanierung ist eine Anpassung des Knotens zu prüfen (neu Rechtsvortritt statt Trottoirüberfahrt oder Erstellung eines Radwegs entlang/über Veloparkierung).

Bilder



Bild 1: Blick Richtung Bern, Weiterführung entlang Bahn - Grubenstrasse



Bild 2: Blick Richtung Gürbetal, Weiterführung entlang Bahn - Eichenweg

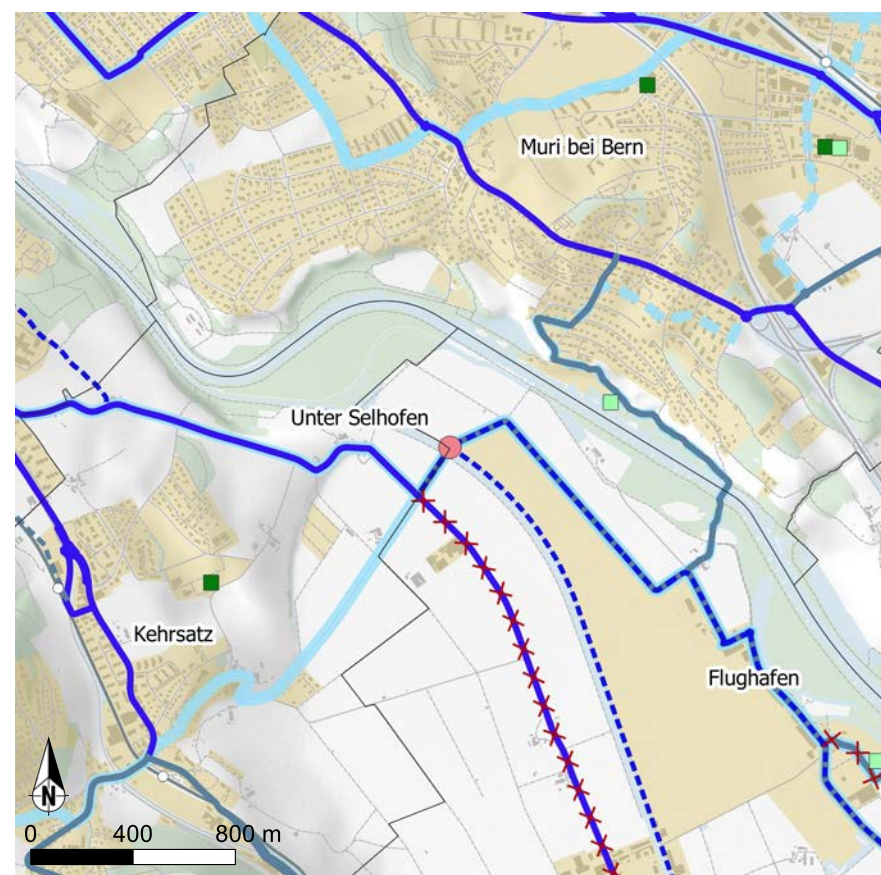
Visualisierung



Skizze der Massnahme mit Knotenanpassung

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.7 Knoten Flugplatzstrasse / Selhofenstrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

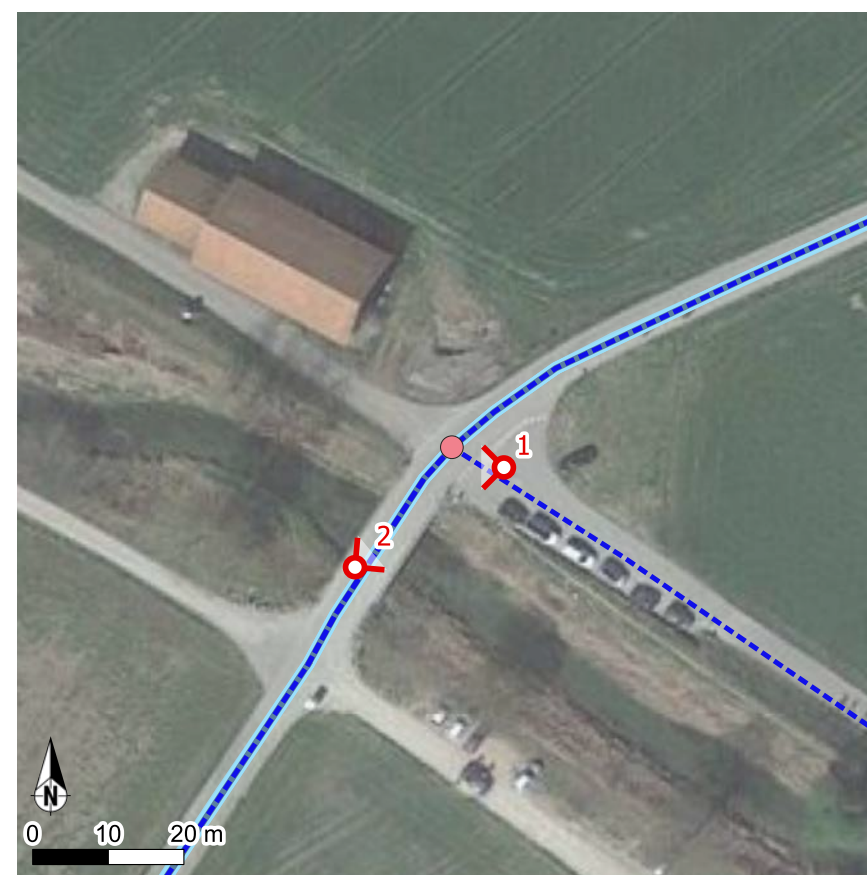
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo, Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Die Sicherheit des Veloverkehrs ist aufgrund Sichtbehinderung beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Die Sicht nach Links wird für einmündende Velofahrende durch Anpassung des Geländers auf der Brücke verbessert. Eine Anpassung der Strassengeometrie (Flugplatz- und Selhofenstrasse) ist zu prüfen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 45'000 - 70'000 CHF

Bemerkungen

Sichtbehindernde Parkierungen auf der Selhofenstrasse vor der Brücke sind zu verhindern (z.B. mit Pfosten, Markierungen oder Verboten).

Bilder



Bild 1: Ungenügende Sicht auf die Brücke



Bild 2: Ungenügende Sicht auf die Einmündung der Selhofenstrasse

Visualisierung

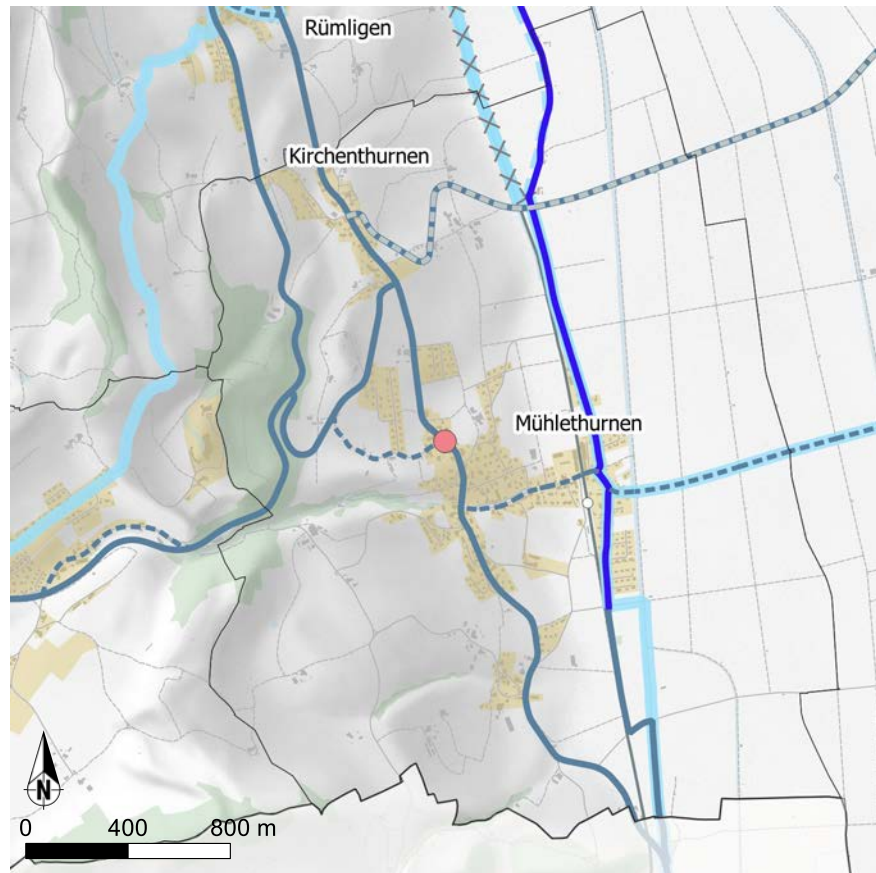


Referenzbild, Typonsteg in Burgdorf

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.8 Knoten Kantonsstrasse Dorfstrasse / Möslistrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Thurnen

Situation im Korridor



Orthofoto



Bilder



Bild 1: Knoten Kantonsstrasse Dorfstrasse Möslistrasse (Google Streetview)

Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitrouten
- geplante Freizeitrouten

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Heutige Situation

Der Knoten genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Es fehlen jegliche Velomassnahmen.

Massnahmenbeschreibung

Erstellen eines geschützten Linksabbiegers und einer Fussgängerschutzinsel. Signalisation der Veloführung Richtung Riggisberg.

Kosten (+/- 50%)

ca. 60'000 - 80'000 CHF

Bemerkungen

Massnahme ist mit der Massnahme RGSK II MIV-O-14 zu koordinieren.

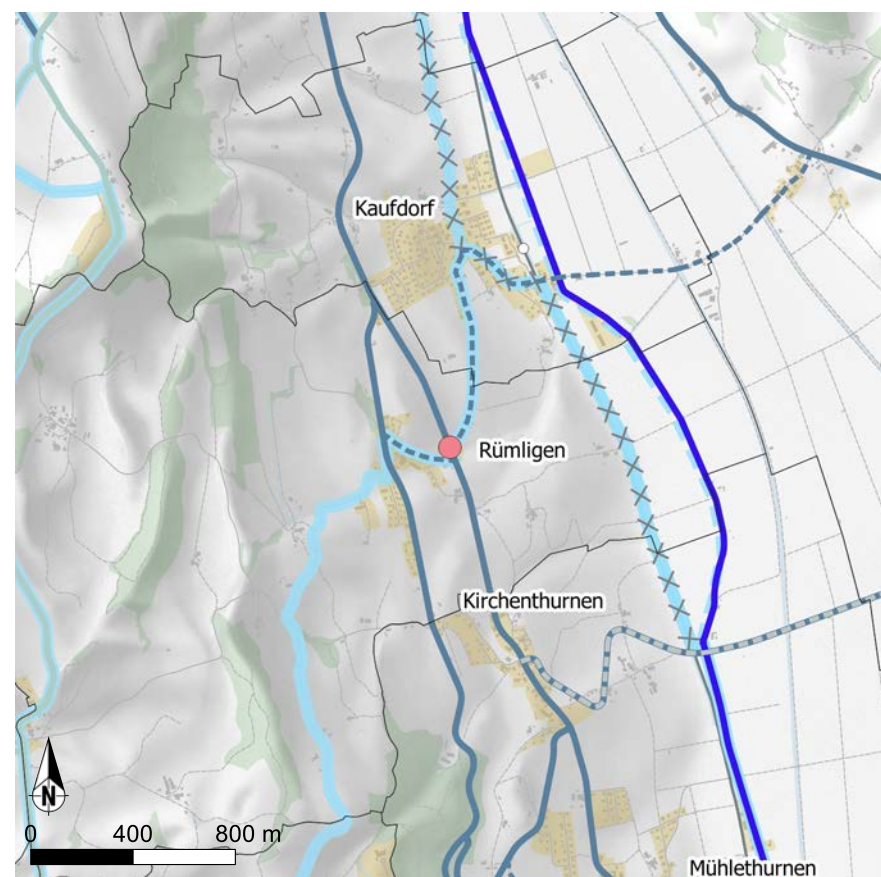
Visualisierung



Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 1.P.9 Knoten Kantonsstrasse Bernstrasse / Dorf / Spitzmatt

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitrouten
- geplante Freizeitrouten

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

- - - Aufnahme als Hauptverbindung Alltagsverkehr
- - - Aufnahme als Basisnetz Alltagsverkehr
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- - - Aufnahme der Querverbindung ins Alltags resp. Freizeitnetz zu prüfen
- X X aufzuhebende Linienführung
- X X aufzuhebende Linienführung Freizeit

Massnahmen

- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo, Luftbilder: Google Maps © CNES / Airbus, Geozen, Maxar Technologies

Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (DTV>3000). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Es fehlen jegliche Velomassnahmen, insbesondere für den querenden Veloverkehr.

Massnahmenbeschreibung

Erstellen eines geschützten Linksabbiegers in beide Richtungen. Kombination mit Fussgängerschutzinsel prüfen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 70'000 - 100'000 CHF

Bilder



Bild 1: Knoten Bernstrasse - Dorf - Spitzmatt (Google Streetview)



Bild 2: Knoten Bernstrasse - Dorf - Spitzmatt

Visualisierung



Skizze der Massnahme

6. Ausblick

Die Bevölkerung, Gemeinden, Ämter und Institutionen konnten sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung anhand der vorliegenden Unterlagen einen Überblick über die Ergebnisse verschaffen sowie Verbesserungsvorschläge und Kritik dazu äussern. Die Eingaben wurden gesammelt, fachlich beurteilt und im Rahmen eines Mitwirkungsberichtes beantwortet. Im vorliegenden Schlussbericht wurden die zu berücksichtigenden Rückmeldungen in Bericht und Pläne eingearbeitet.

Die Schlussdokumentation wurde von der Arbeitsgruppe validiert und ist durch die RKBM verabschiedet und validiert worden.

Die aufgrund dieser Studie geklärten Linienführungen des Velonetzes sind im kantonalen Sachplan Veloverkehr nachzuführen und gelten anschliessend als Vorgabe für die regionalen und kommunalen Richtplanungen, die ebenfalls zu aktualisieren sind. Die Priorisierung und Umsetzung der Massnahmen liegt in den Händen der Strasseneigentümer.

B+S AG / Transitec



O. Dreyer
Projektleitung



E. Vontobel
Koreferat



M. Peter-Hofer
Projektbearbeitung

Bern, 13. April 2022