

Planungsstudien Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 2

Wabern – Kehrsatz – Belp – Vehweid – Münsingen

Schlussbericht



Ö\^@ ä ö!&öä S[{ { ä•ä } Ä^\|^@Ä^!Ä^* ä } ä [] -!^}: Ä^!} È ä||ä ä Ää Ä Ä Ä|ä|ÄGÖÈ

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

Flugplatzstrasse, Belp (Foto: B+S AG)

Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Projektleitung	Projektbearbeitung
1403_191-rap-evo-K2-Schlussdokumentation.docx	1	01.03.2021	-	A. Renard O. Dreyer	E. Vontobel J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K2-Schlussdokumentation-V2.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-K2-Schlussdokumentation-V3.docx	3	13.08.2021	Koreferat RKBM / Arbeitsgruppe	A. Renard O. Dreyer	E. Vontobel J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K2-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	6
1.1 Ausgangslage und Auftragsziele	7
1.2 Generelle Grundlagen	7
1.3 Abgrenzung und Schwerpunkte der Bearbeitung	8
1.4 Perimeter.....	8
1.5 Projektorganisation	10
2. Vorgehen	11
2.1 Übergeordnete Hauptphasen	11
2.2 Bearbeitungsschritte der Planungsstudien	11
3. Überprüfung des regionalen Velonetzes	12
3.1 Ablauf der Überprüfung	12
3.1.1 Dokumentation der Ausgangslage / Sammlung von Grundlagen.....	12
3.1.2 Festlegung der Zielorte und Wunschlينien im Korridor.....	13
3.1.3 Ermittlung des Handlungsbedarfs.....	13
3.2 Vorhandener Handlungsbedarf im Korridor 2	13
4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium	15
4.1 Vorgehen	15
4.1.1 Zielbild resp. angestrebte Standards Veloinfrastruktur.....	15
4.1.2 Kriterien.....	16
4.1.3 Variantenstudium und Bewertung.....	17
4.2 Linienführung Veloalltagsverkehr	17
5. Massnahmenkonzept und Kostenschätzung.....	19
5.1 Vorgehen	19
5.1.1 Zuordnung der Zuständigkeiten.....	19
5.1.2 Überprüfung der Verhältnismässigkeit.....	19
5.1.3 Priorisierung der Massnahmen	20
5.2 Massnahmen im Korridor 2	20
6. Ausblick	39

Abbildungsverzeichnis Seite

Abbildung 1 – Übersicht über die Korridore und ihre Bearbeitungsperimeter	9
Abbildung 2 – Organigramm Projektorganisation	10
Abbildung 3 – Ablauf der Planungsstudien	11
Abbildung 4 – Sachplan Veloverkehr (2020) / Teilrichtplan Veloverkehr, Münsingen.....	12
Abbildung 5 – Übersichtskarte – Handlungsbedarf im Korridor 2	14
Abbildung 6 – empfohlene Linienführung Korridor 2	18
Abbildung 7 – Massnahmenkonzept Korridor 2	23
Abbildung 8 – Massnahmenkonzept Korridor 2 – Zuordnung der Zuständigkeiten.....	24
Abbildung 9 – Massnahmenblatt 2.N.1 – ARA-Strasse – Weg entlang Autobahn A6.....	25
Abbildung 10 – Massnahmenblatt 2.N.2 – Rampe Anschluss Rubigen	26
Abbildung 11 – Massnahmenblatt 2.N.3 – Giessmatt.....	27
Abbildung 12 – Massnahmenblatt 2.L.1 – Sägegasse - Walkestrasse	28
Abbildung 13 – Massnahmenblatt 2.L.2 – Weg entlang Autobahn A6.....	29
Abbildung 14 – Massnahmenblatt 2.L.3 – Aarebrücke	30
Abbildung 15 – Massnahmenblatt 2.L.4 – Aarebrücke - Vehweid.....	31
Abbildung 16 – Massnahmenblatt 2.L.5 – Vehweid - Ischlag.....	32
Abbildung 17 – Massnahmenblatt 2.L.6 – Flugplatzstrasse Süd	33
Abbildung 18 – Massnahmenblatt 2.P.1 – Unterführung SBB Schlossmatt.....	34
Abbildung 19 – Massnahmenblatt 2.P.2 – Querung Belpstrasse	35
Abbildung 20 – Massnahmenblatt 2.P.3 – Querung Vehweidstrasse	36
Abbildung 21 – Massnahmenblatt 2.P.4 – Knoten Vehweidstrasse / Jägerheimweg	37
Abbildung 22 – Massnahmenblatt 2.P.5 – Knoten Schwimmbad	38

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Angestrebtes Zielbild / Standards für Veloinfrastruktur	15
Tabelle 2 – Angestrebte Standards auf Vorrangrouten.....	16
Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 2	21

Anhang

Anhang 1 – Variantenstudium Korridor 2
--

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 2: Wabern – Kehrsatz – Belp Zentrum / Flughafen – Vehweid – Münsingen liegt der Fokus dabei auf der Klärung der Linienführung zwischen den Gemeinden unter Berücksichtigung der für den Veloalltagsverkehr wichtigen Verbindungen.

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, Grundlagendokument, 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).

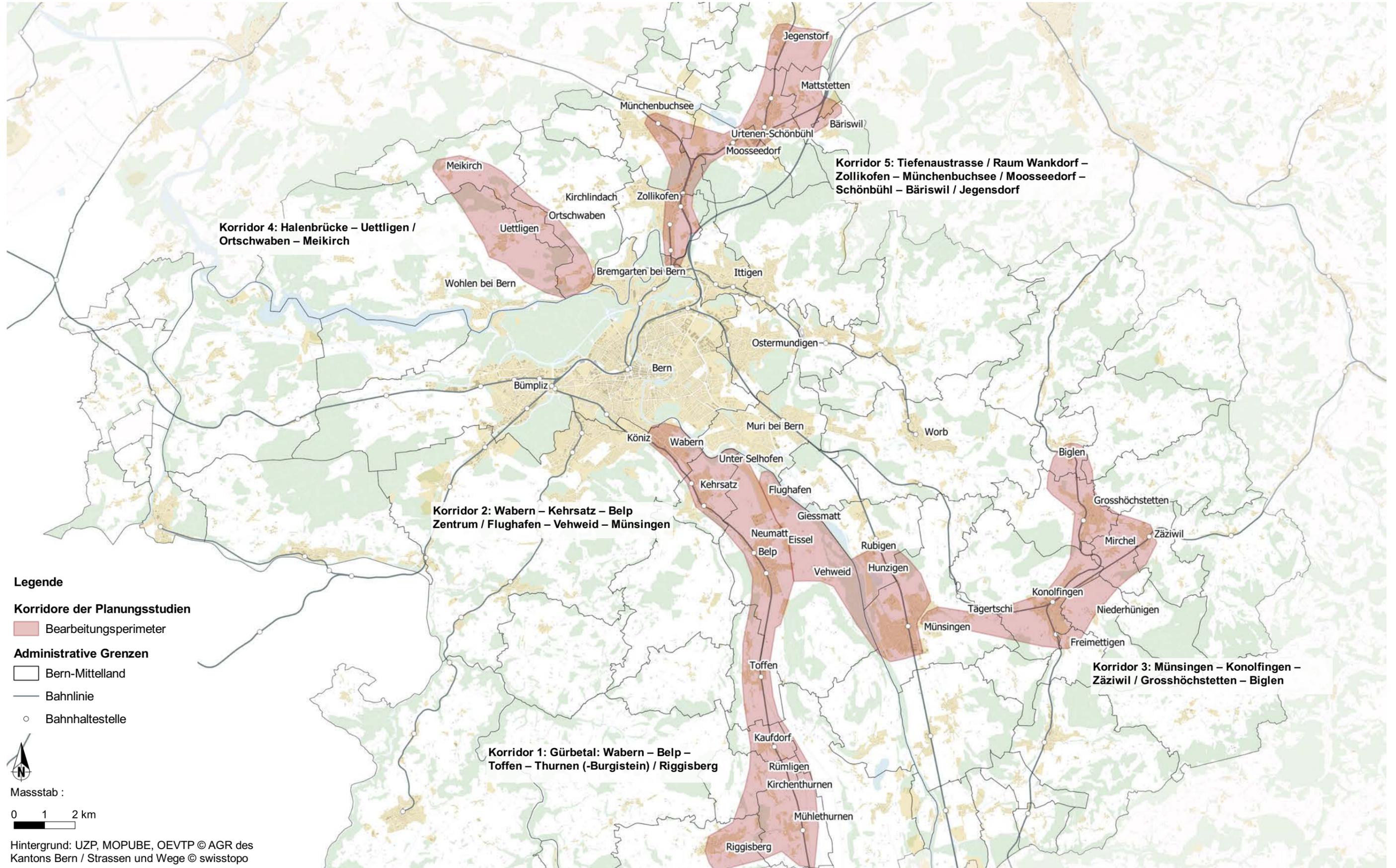
1.4 Perimeter

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

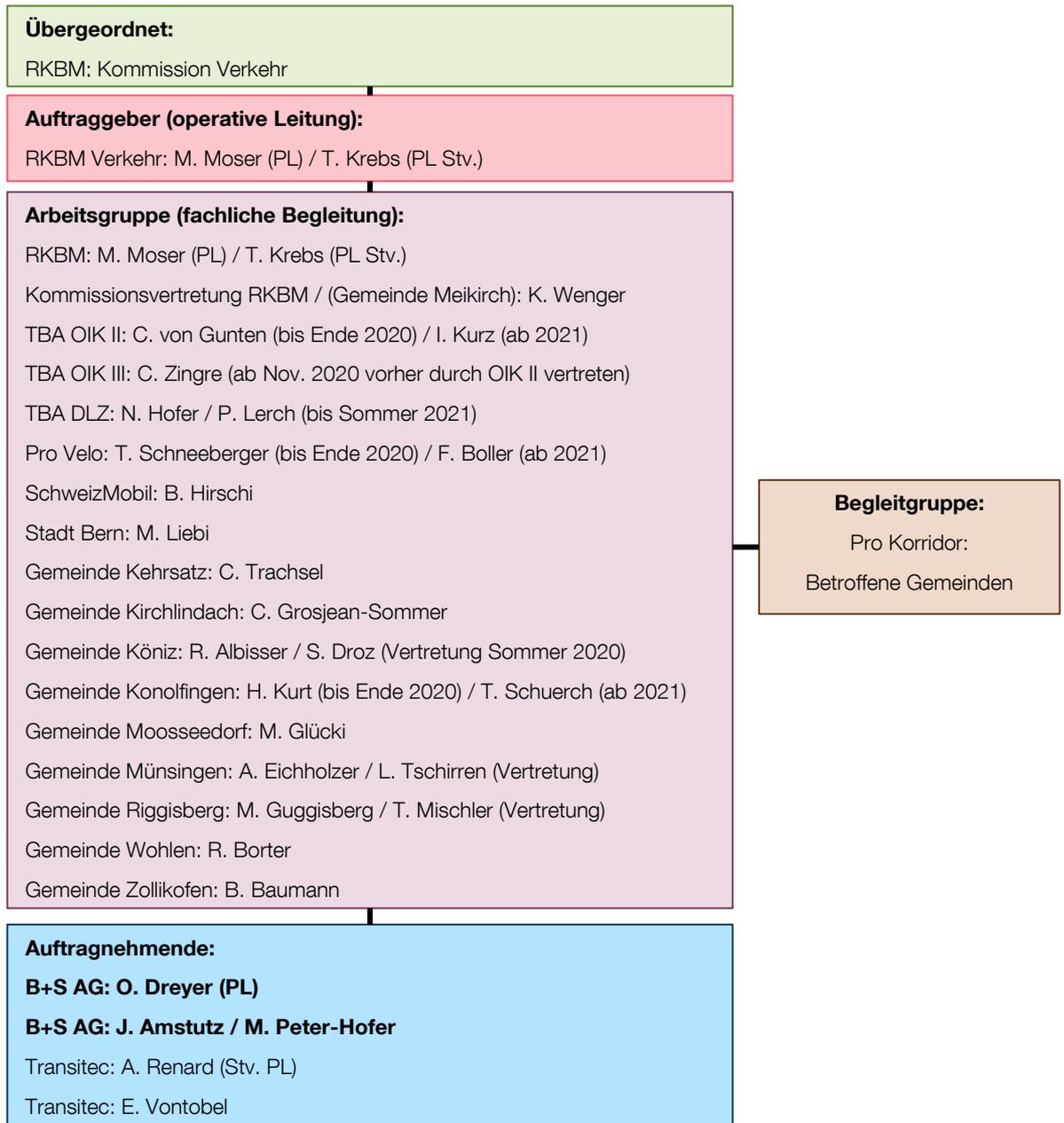


1.5 Projektorganisation

Die Planungsstudien wurde in Zusammenarbeit von den Büros Transitec Beratende Ingenieure AG und B+S AG erarbeitet. Der Lead bei Korridor 2 ist 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 2.

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 Nutzende 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

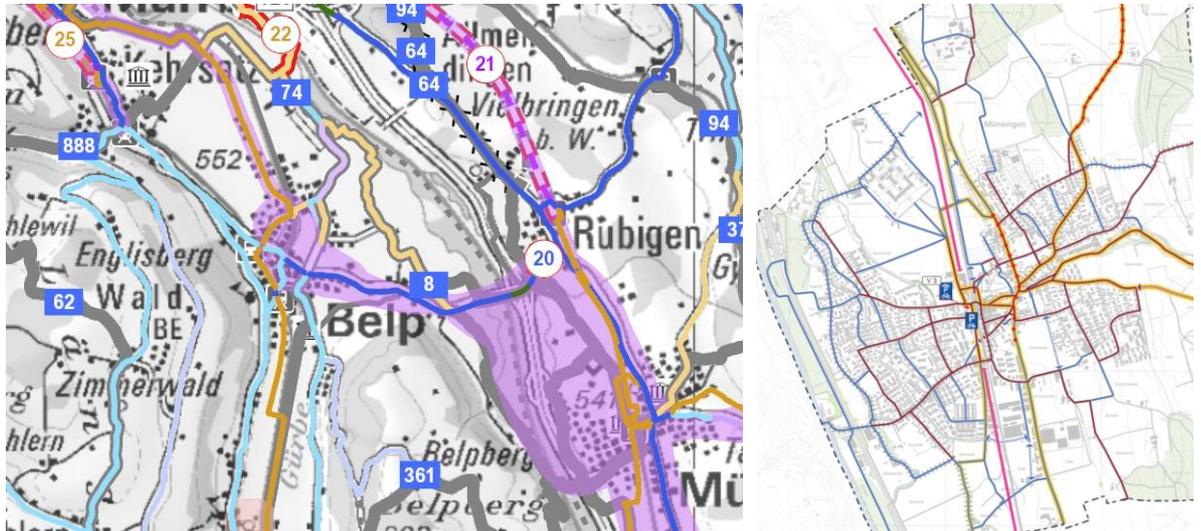


Abbildung 4 – Sachplan Veloverkehr (2020) / kommunaler Teilrichtplan Veloverkehr, Münsingen

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

Kommunale Richtpläne:

- Richtplan Mobilität Gemeinde Münsingen: Teilrichtplankarte Veloverkehr und Erläuterungsbericht, Stand 18.09.2019 (Mitwirkung mit Anmerkungen Gemeinde Münsingen)
- Richtplan Verkehr Gemeinde Belp: Teilrichtplankarte Veloverkehr, Stand 21.10.2019
- Richtplan Raumentwicklung Gemeinde Köniz: Teilplan Veloverkehr, Stand 23.10.2013

Bekannte Projekte:

- Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen, Strassenplan, Tiefbauamt Kanton Bern OIK II, Stand 17.10.2006 sowie Kurzbericht, Stand 12.10.2016 und Auszug Präsentation Erweiterung Tägertschistrasse, Stand 28.10.2020
- Entlastungsstrasse Nord Münsingen, Überbauungsordnung inkl. Bauprojekt, Gemeinde Münsingen Stand 10.10.2019
- Korrektur Belp- / Thunstrasse Rubigen, Vorstudie / Konzept und Gestaltungsplan, Tiefbauamt Kanton Bern OIK II, Stand 08.08.2013 und 06.08.2014
- 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 2

Abb. 5 Der folgende zentrale Handlungsbedarf wurde ermittelt:

- **Vehweid – Flughafen:** In einem Variantenstudium soll die Linienführung über das Jägerheim geprüft werden, da diese zu schmal und zu wenig direkt ist. Weitere Optionen sind zu prüfen.
- **Hunzigen – Vehweid – Belp:** In einem Variantenstudium soll die Verbindung Hunzigen – Belp geprüft werden, da die Verbindung über die vielbefahrene Kantonsstrasse für den ungeübten Veloverkehr nicht attraktiv ist. Alternativen sind zu prüfen, insbesondere auch im Kontext einer übergeordneten Verbindung Hunzigen – Belp– Wabern. Abschnittsweise verlaufen Freizeit- und Alltagslinienführung parallel.
- **Münsingen – Hunzigen:** In einem Variantenstudium soll der Parallelverlauf des bestehenden Alltagsnetzes gemäss kantonalem Sachplan und der regionalen Velonetzung sowie der Parallelverlauf der Freizeit- und Alltagslinienführung geprüft werden.
- **Verbindung Aaretal – Gürbetal:** Die Bedeutung und Linienführung dieser Tangentialverbindung in den Korridor 1 ist zu überprüfen.

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

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

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

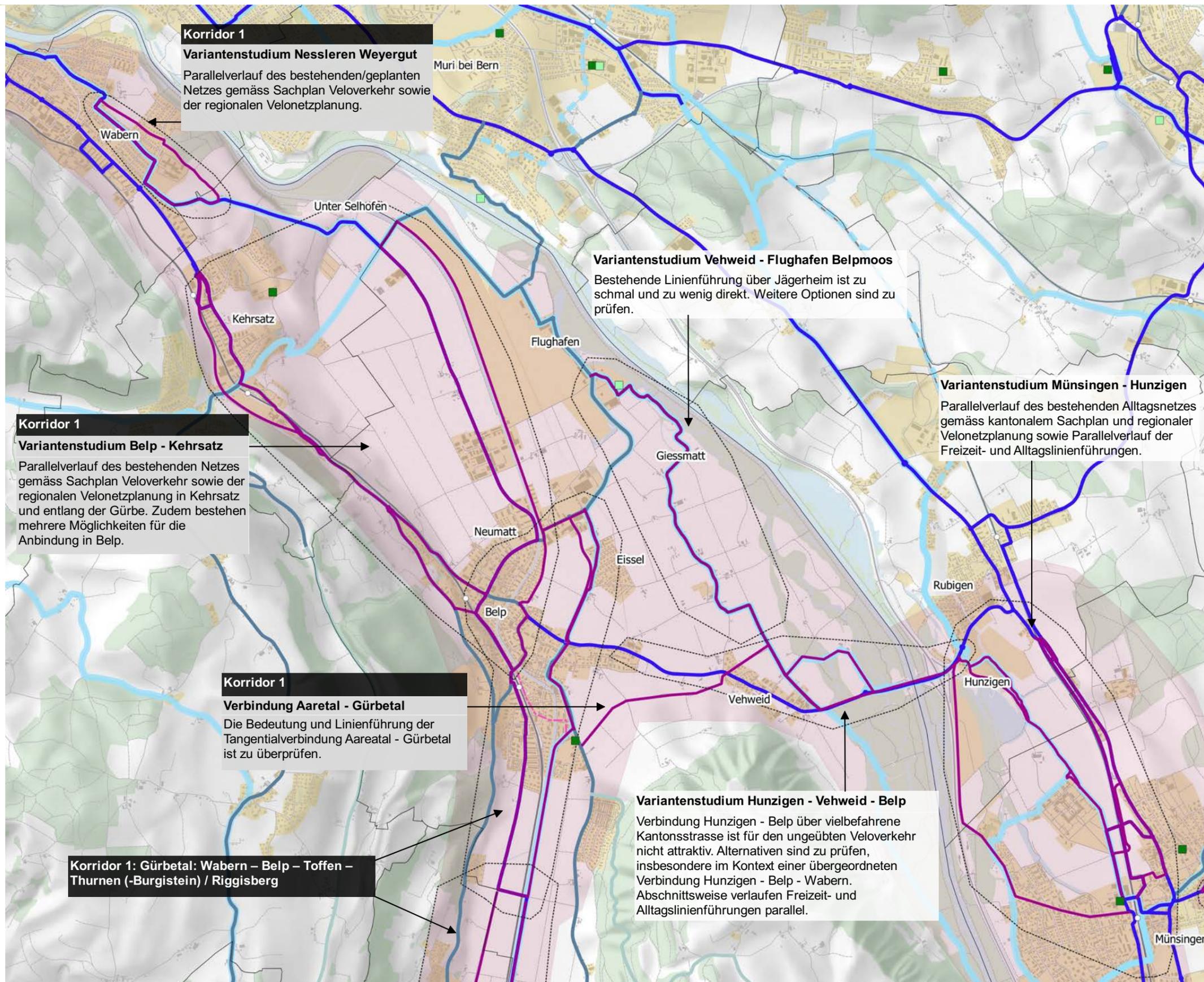
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Masstab :

0
0.5
1 km

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



4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium

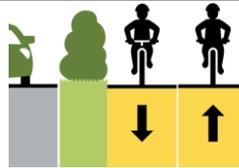
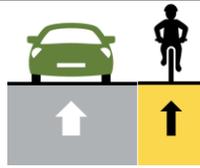
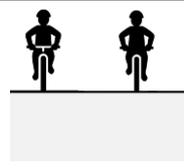
4.1 Vorgehen

Die Variantenstudien berücksichtigen das angestrebte Zielbild für die Veloinfrastruktur und werden anhand verschiedener Kriterien aus Sicht der Nutzende 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:

Table 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 Wabern – Kehrsatz – Belp Zentrum / Flughafen – Vehweid – Münsingen ist Teil des Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss Sachplan Veloverkehr. Es ist durchgehend ein grosses Potential für den Veloalltagsverkehr in diesem Korridor vorhanden. Daneben stehen vor allem die Verbindungen zwischen den Gemeinden 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?

■ **Potential**

- Erschliessung der Zielorte, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten

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

⁵ Mfz = Motorfahrzeug

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. 6 Die folgende Linienführung wird für den Veloalltagsverkehr im Korridor 2 empfohlen. Die Empfehlungen sind auf den kantonalen Sachplan Veloverkehr und seine Netzhierarchien ausgerichtet.

- **Vehweid – Flughafen:** Die Verbindung Vehweid – Flughafen wird über die Giessmatt geführt. Somit kann die bestehende, schmale und stark verwinkelte Verbindung über das Jägerheim aufgehoben werden.
- **Hunzigen – Vehweid – Belp:** Mittelfristig ist die Aarebrücke zu verbreitern. Mit kurzfristigen Massnahmen kann die Verbindung verbessert werden. Die Führung erfolgt via Kantonsstrasse und ist bezüglich des Komforts und Sicherheit zu verbessern. Ergänzend zur Führung über die Kantonsstrasse wird in Richtung Belp Zentrum eine neue Alternativroute via Allmendweg vorgeschlagen.
- **Münsingen – Hunzigen:** Die Bestvariante stellt die schnellste und attraktivste durchgehend asphaltierbare Linienführung Richtung Belp dar. Sie schliesst zudem eine Lücke auf der Verbindung Wichtrach – Rubigen über den westlichen Siedlungsrand von Münsingen. Mit einer neuen Rampe wird sie am Anschluss Rubigen direkt an die bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung über die Aare angeschlossen.
- **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.

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

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (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
- Bahnhofstellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden

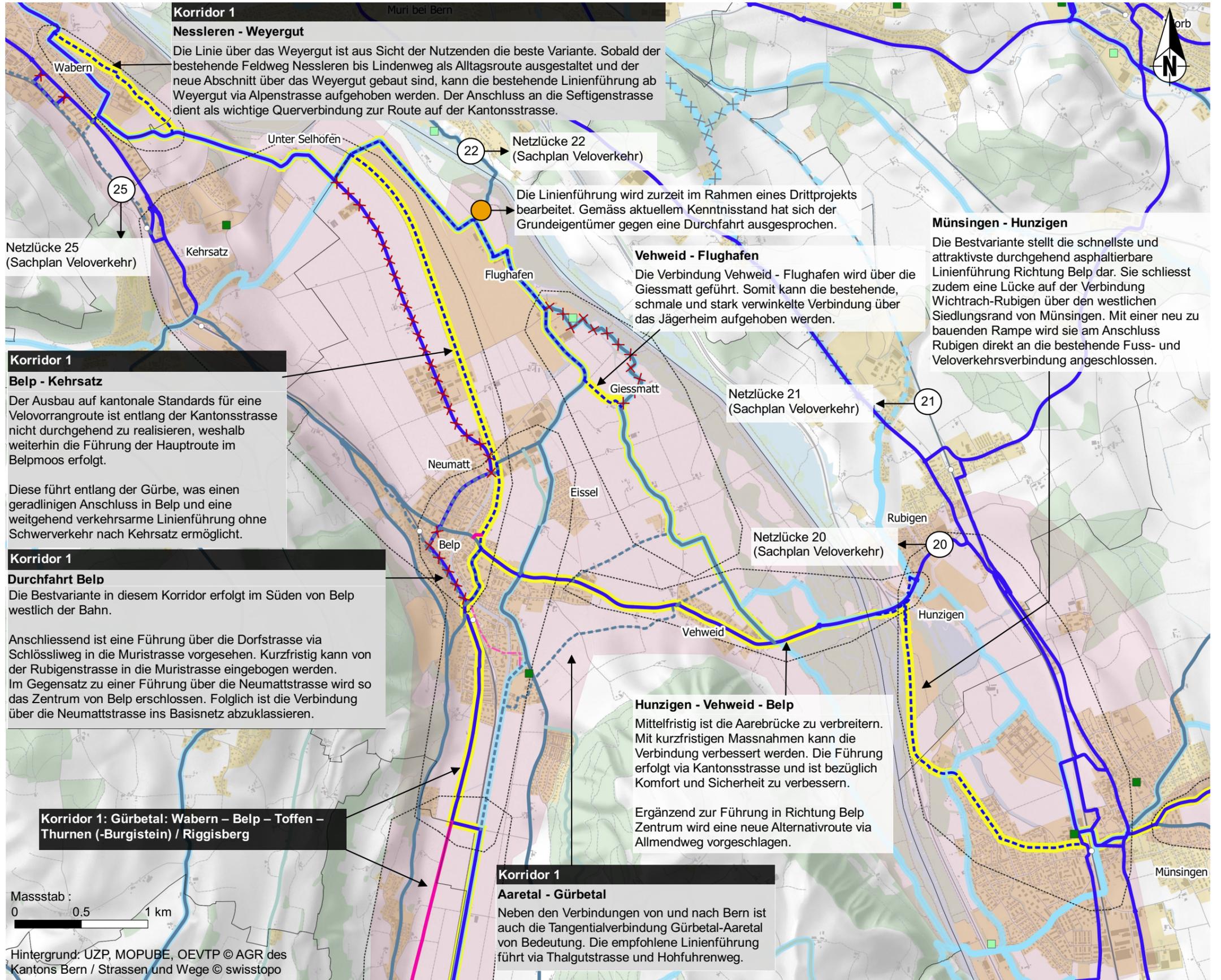


Abbildung 6
 11.04.2022 / evo, Dre

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 und trägt 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 8). 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" (vgl. Abschnitt 5.1.1) identifiziert.

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

- **Münsingen, Sägegasse entlang Autobahn A6 bis Anschluss Rampe Rubigen:** Die Verbindung hat eine regionale Bedeutung für die Verbindung Belp – Münsingen – Wichtrach liegt aber zum grössten Teil auf dem Gemeindegebiet von Rubigen. Rubigen selbst profitiert nur im Rande von der Umsetzung dieser Verbindung – eine zeitnahe Umsetzung ist daher nicht gesichert.

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 2

Abb. 7 - 22 Im Korridor 2 wurde auf den folgenden 14 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

- 2.N.1 – ARA-Strasse – Weg entlang Autobahn A6
- 2.N.2 – Rampe Anschluss Rubigen
- 2.N.3 – Giessmatt

Lineare Massnahmen

- 2.L.1 – Sägegasse - Walkestrasse
- 2.L.2 – Weg entlang Autobahn A6
- 2.L.3 – Aarebrücke
- 2.L.4 – Aarebrücke - Vehweid
- 2.L.5 – Vehweid - Ischlag

- 2.L.6 – Flugplatzstrasse Süd

Punktuelle Massnahmen

- 2.P.1 –Unterführung SBB Schlossmatt
- 2.P.2 – Querung Belpstrasse
- 2.P.3 – Querung Vehweidstrasse
- 2.P.4 – Knoten Vehweidstrasse / Bützackerweg / Jägerheimweg
- 2.P.5 – Knoten Schwimmbad

Zudem sind auf 6 Abschnitten Massnahmen resp. Projekte aus vorangehenden Studien vorhanden.

Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 2

Grundlage	M-Nr.	Massnahmenbeschrieb	Bemerkungen
RGSK 21	LV-Ü.22.26	Belp: Im Massnahmenblatt werden diverse Massnahmen in Belp zur Schliessung von Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen (u.a. bei der Giessmatt und entlang dem Belpberg).	Studie unterstützt Massnahmen und konkretisiert sie bei der Giessmatt mit Massnahme 2.N.3.
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-K-5	Rubigen: Sanierung und Umbau Belp- / Thunstrasse: Fahrbahnverbreiterung für Velo sowie Erstellung Trottoir und Ausbau Kreisel.	Studie unterstützt diese Massnahme. Die Prüfung eines Zweirichtungsradweg wird empfohlen.
RGSK II (2016) / RGSK 21	LV-Ü.21.42 (LV-N-11)	Münsingen: SBB-Fussgängerunterführung Nord: Die Unterführung soll verbreitert und für den fahrenden Veloverkehr geöffnet werden. Neue SBB-Fussgängerunterführung Süd.	Ein Ausbau der PU Nord ist aus technischen Gründen nicht möglich. Die Massnahme 2.P.1 wird anstelle vorgeschlagen.
RGSK II (2016)	MIV-E-4	Münsingen: Erstellung Entlastungsstrasse Nord inkl. Aus-/Umbau Hunzigen- und Industriestrasse, neue Knoten Sägegasse-Industriestrasse und Industrie-Belpbergstrasse.	betrifft Studie am Rande
OIK II	M1	Münsingen: Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen in mehreren Etappen. (Umsetzung von 2021 – 2026)	betrifft Studie am Rande

Die folgenden Massnahmen wurden im Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP 4G) als Teil der Massnahme BM.LV-Ü.21.31: Umsetzung Tangentialverbindung Kehrsatz – Belp Zentrum / Belp Flughafen - Münsingen, Etappe 1 (A-Horizont) aufgenommen:

- 2.L.3
- 2.L.4
- 2.P.2
- 2.P.5
- 2.N.1
- 2.N.3

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

Legende:

Bearbeitungsperimeter des Korridors

Velonetz

Alltagsverkehr

Hauptverbindungen Alltagsverkehr

Basisnetz Alltagsverkehr

Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Freizeitverkehr

Freizeitrouten (SchweizMobil)

geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)

× × aufzuhebende Freizeitroute

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

--- Aufnahme als Hauptverbindung

--- Aufnahme als Basisnetz

--- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr

--- fehlende Querverbindungen zu Freizeit- resp. Alltagsnetz

× × aufzuhebende Linienführung

Massnahmen

● punktuelle Massnahme

■ lineare Massnahme

■ lineare Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)

● punktuelle Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)

wichtige punktuelle Alltagsziele

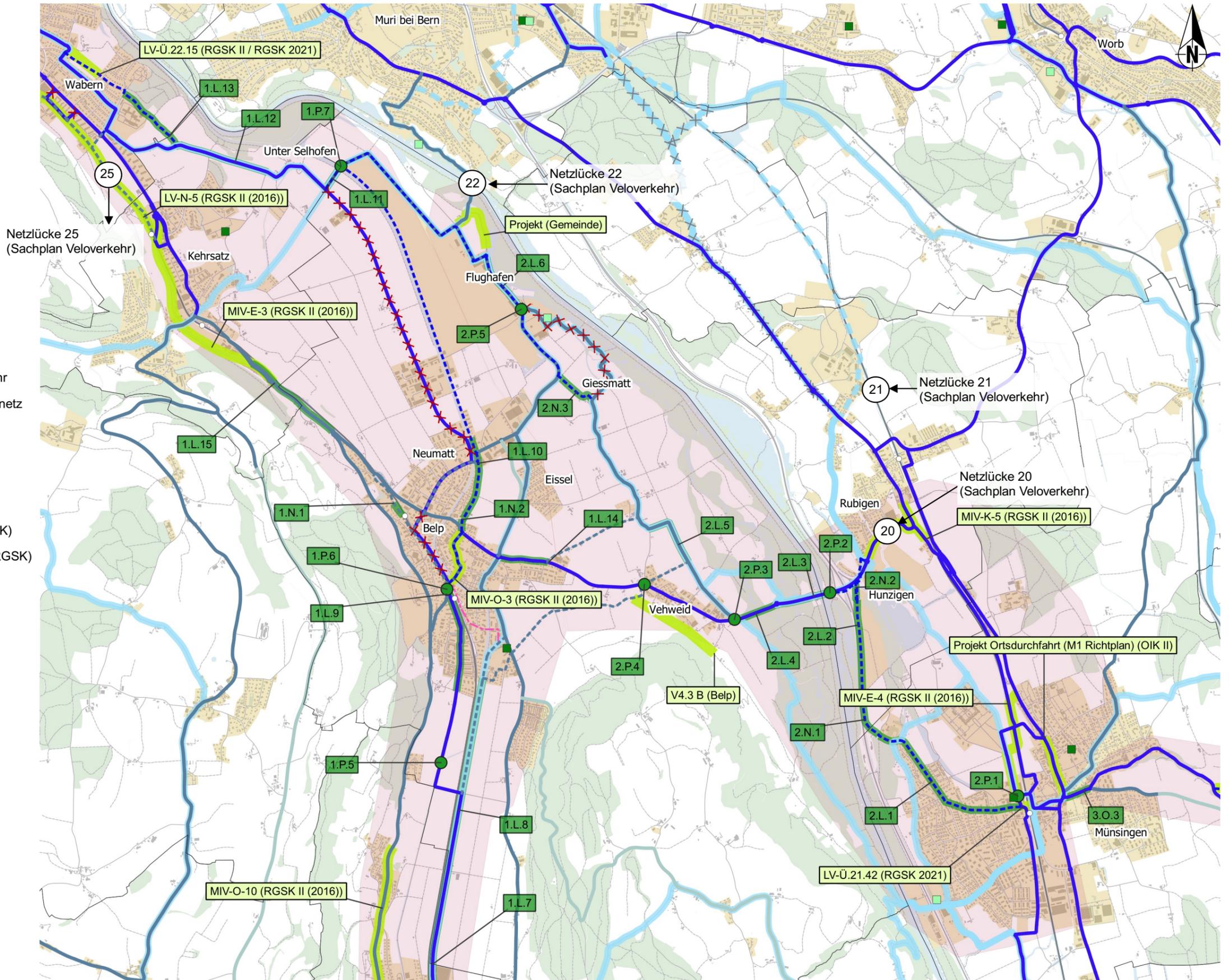
■ Oberstufenschulhaus

■ Schwimmbad / Sportanlage

○ Bahnhofstestellen

Masstab :
0 0.5 1 km

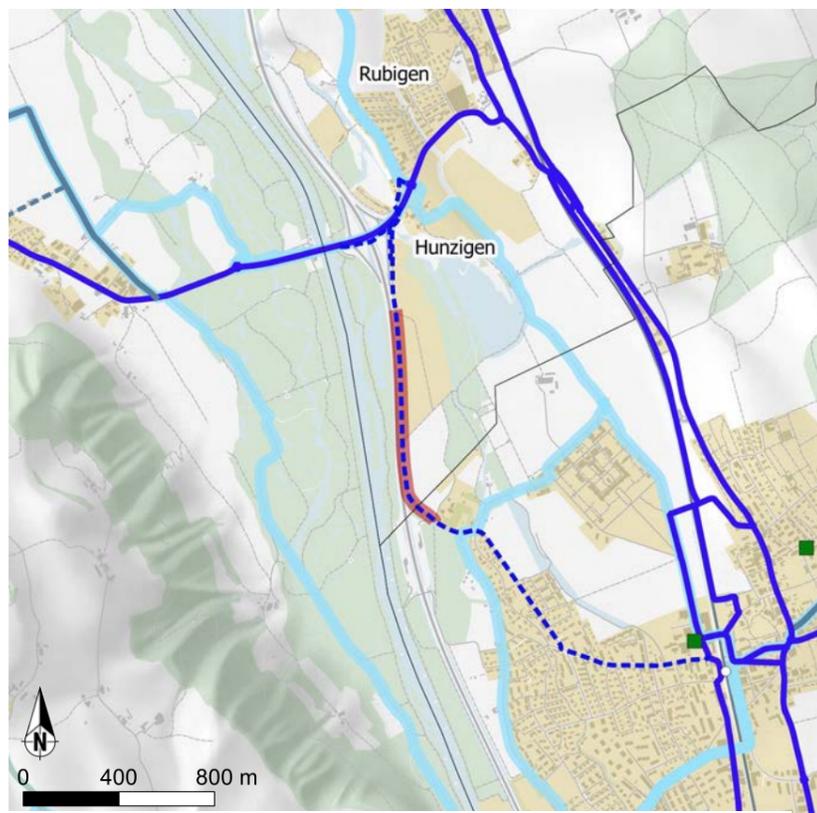
Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo



Massnahmenkonzept - Massnahme 2.N.1 ARA-Strasse - Weg entlang Autobahn A6

Strasseneigentümer: Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Münsingen / Rubigen

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

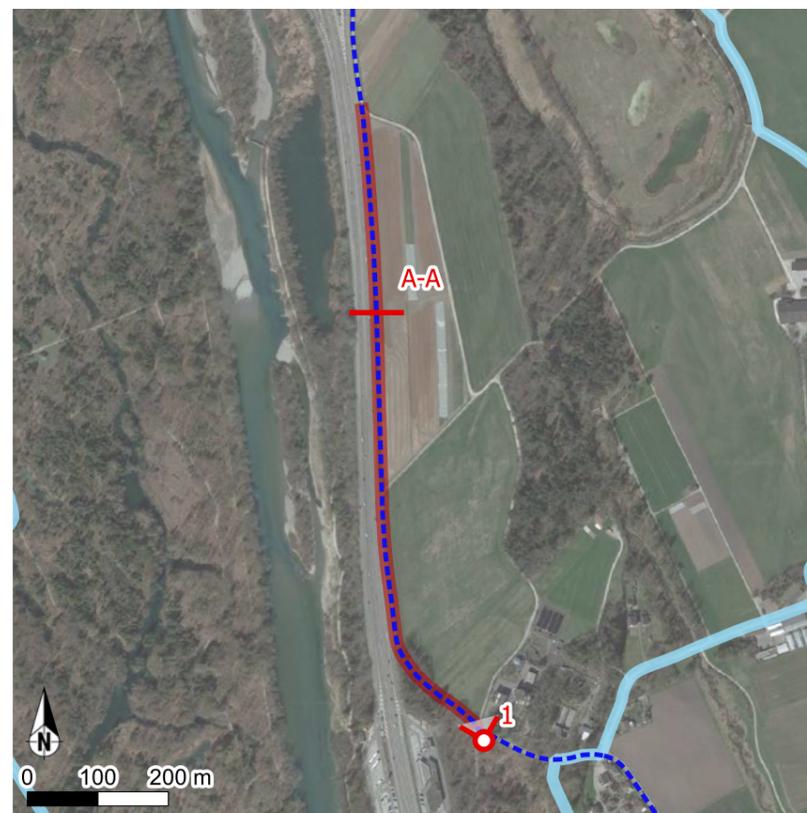
Massnahmen

- Netzlücke

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

Abschnitt



Heutige Situation

Es existiert heute keine direkte Verbindung auf diesem Abschnitt.

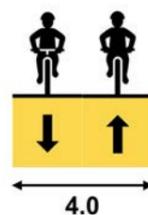
Massnahmenbeschreibung

Eine neue asphaltierte Verbindung wird zwischen der ARA-Strasse und dem existierenden Weg entlang der Autobahn erstellt.

Kosten (+/- 50%)

ca. 920'000 - 1'400'000 CHF

Querprofile



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Blick von der ARA Münsingen Richtung Autobahn

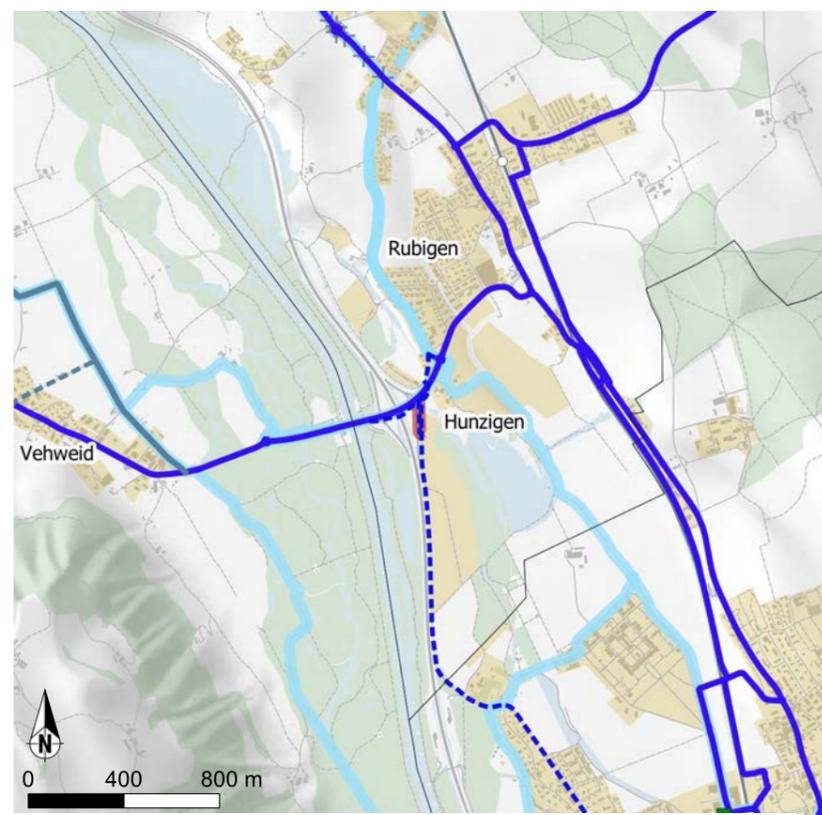
Visualisierung



Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.N.2 Rampe Anschluss Rubigen

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

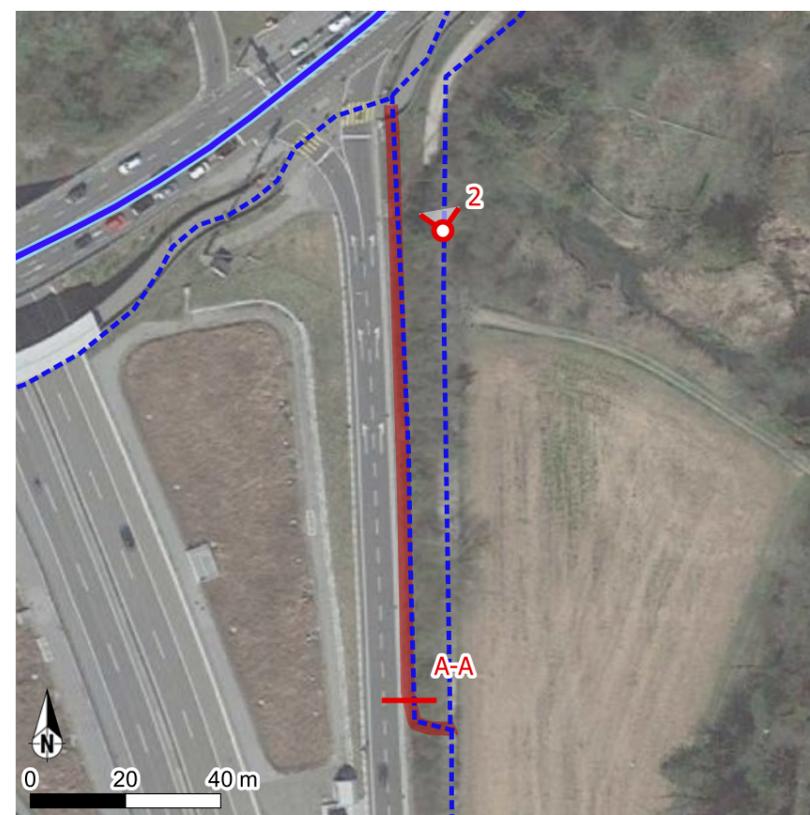
- Netzlücke

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Abschnitt



Heutige Situation

Es existiert heute keine direkte Verbindung auf diesem Abschnitt.

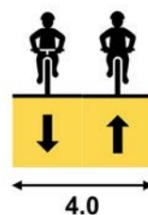
Massnahmenbeschreibung

Mit einer neuen Rampe wird der bestehende Weg entlang der A6 an die separate Fuss- und Veloverbindung über den Autobahnanschluss Rubigen angeschlossen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 1.3 - 1.9 Millionen CHF

Querprofile



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Blick auf den zukünftigen Anfangsbereich der Rampe



Bild 2: Blick vom bestehenden Weg auf die zukünftige Anschlussstelle der neuen Rampe an die bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung

Visualisierung

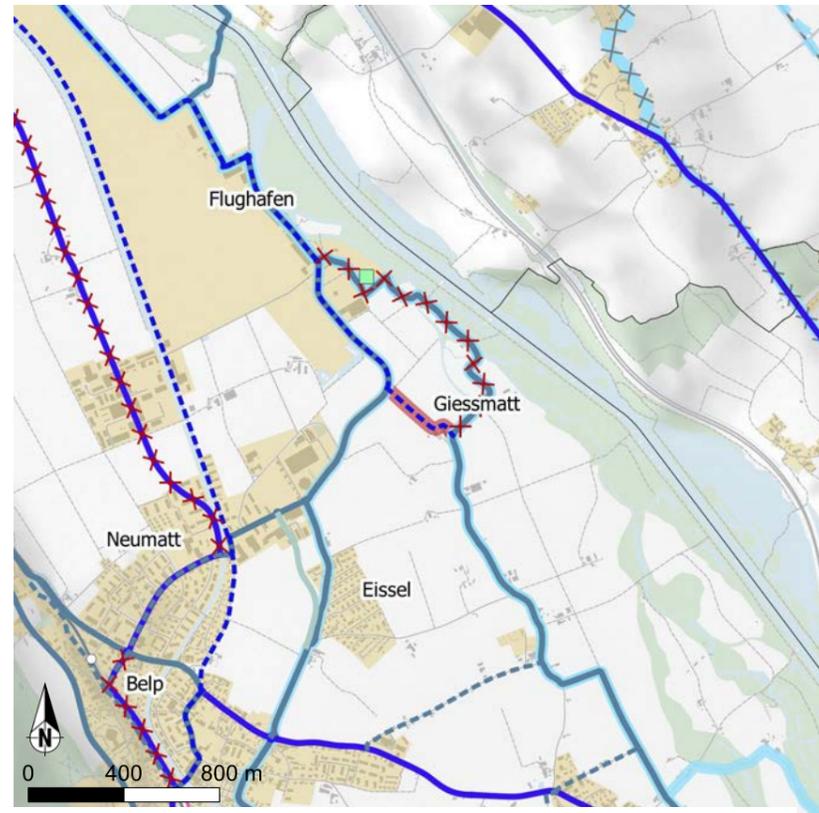


Skizze des Anschlusses mit neuer Rampe in rot

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.N.3 Giessmatt

Strasseneigentümer: 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

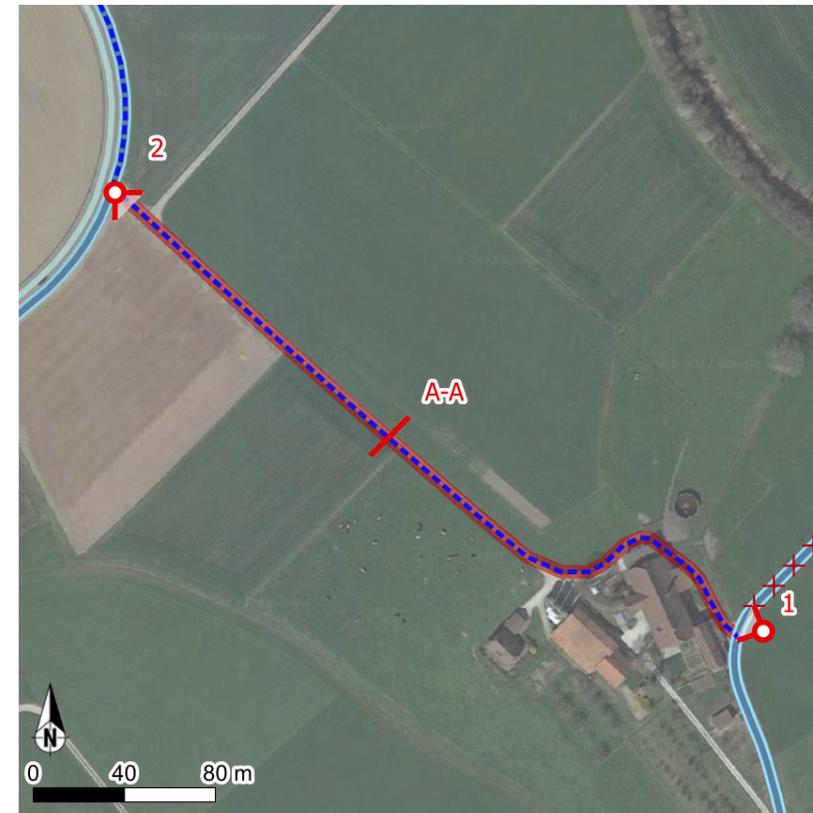
- Netzlücke

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Abschnitt



Heutige Situation

Auf diesem Abschnitt gilt heute ein Fahrverbot, es handelt sich um eine Privatstrasse. Die Wegoberfläche ist unbefestigt.

Massnahmenbeschreibung

Das Fahrverbot wird aufgehoben. Der bestehende Abschnitt wird auf die bestehende Breite asphaltiert. Die definitive Linienführung und eine allfällige Verbreiterung auf 3.5m ist in der nächsten Projektierungsphase zu konkretisieren.

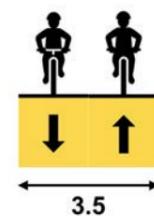
Kosten (+/- 50%)

ca. 320'000 - 480'000 CHF

Bemerkungen

Die Kurvenradien und die verfügbaren Sichtweiten der aktuellen Führung drosseln die Geschwindigkeit des Veloverkehrs. Die Linienführung ist mit dem Grundeigentümer abzustimmen. Die Massnahme ist im RGSK 2021 LV-Ü.22.26 enthalten.

Querprofile



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Blick vom Jägerheimweg Richtung Giessmatt (Google Streetview)



Bild 2: Blick von der Flugplatzstrasse Richtung Giessmatt

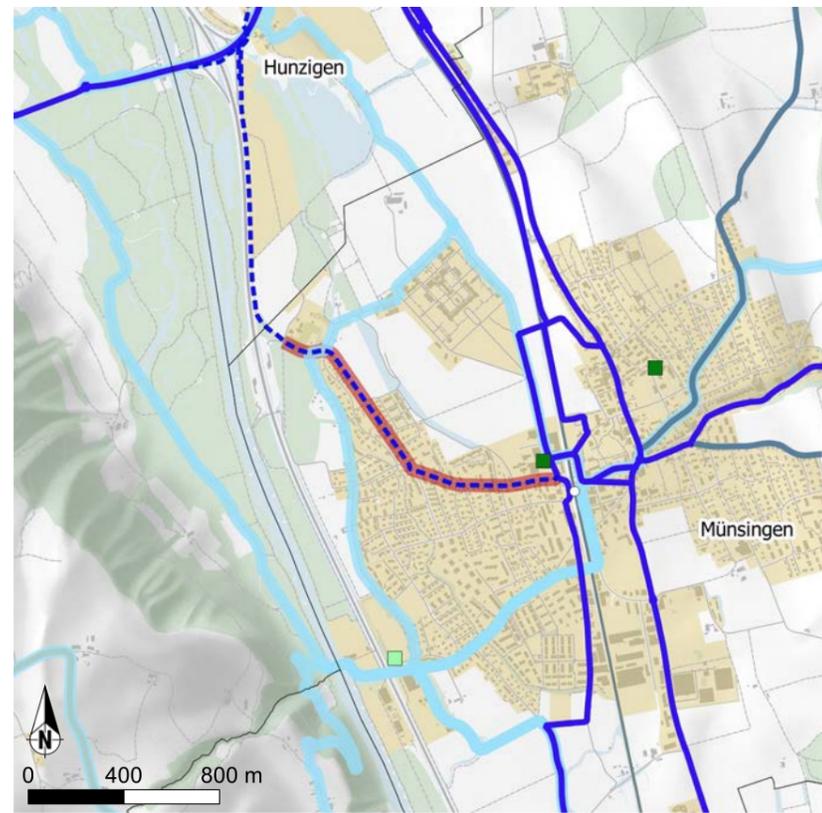
Visualisierung



Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.L.1 Sägegasse - Walkestrasse

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

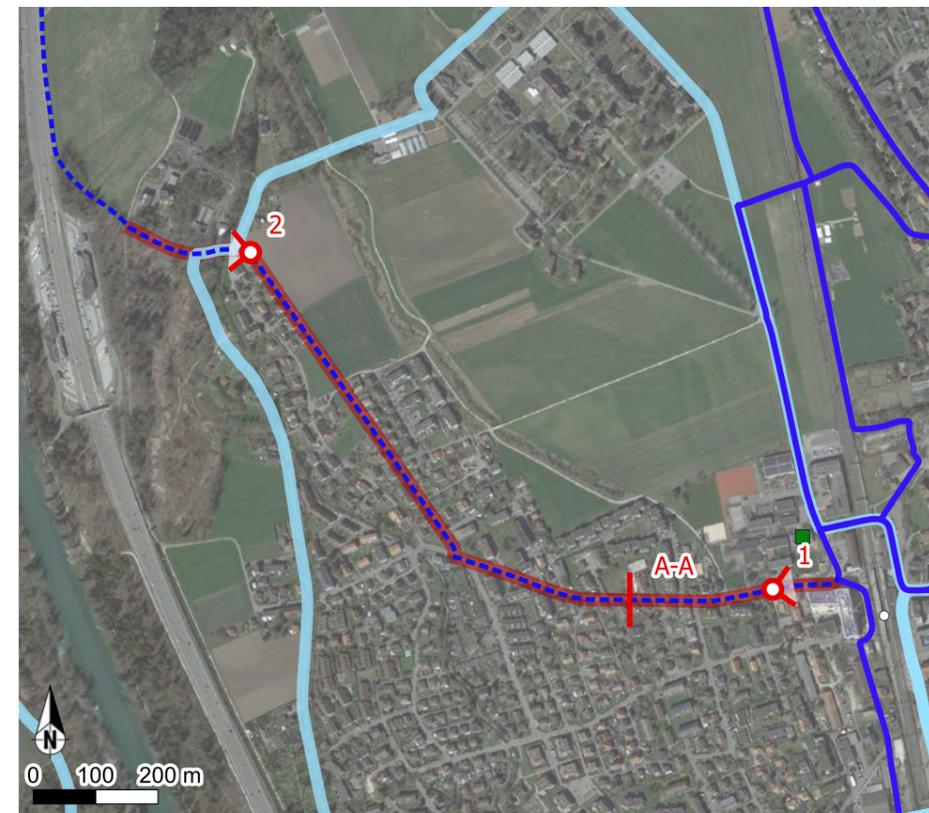
- Lineare Massnahmen

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

Es bestehen heute schmale Radstreifen. Zudem wird der Veloverkehr durch die zahlreichen Knoten mit Rechtsvortritt unnötig gebremst.

Massnahmenbeschreibung

Konsequente Priorisierung des Veloverkehrs durch Anpassung der Vortrittsregelung (Velostrasse) und Markierung von Velopiktogrammen. Zudem könnten die schmalen Velostreifen durch FGSO-Bänder ersetzt werden.

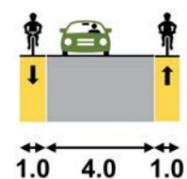
Kosten (+/- 50%)

- ca. 240'000 - 350'000 CHF (inkl. FGSO)
- ca. 50'000 - 75'000 CHF (ohne FGSO)

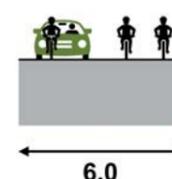
Bemerkungen

Die bestehenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Einengungen) sind aus Sicht Veloverkehr nicht ideal. Sie sind bei einer Strassensanierung anzupassen, z.B. durch Vertikalversätze, allenfalls mit seitlichen Velofurten.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahme in der Sägegasse



Bild 2: Knoten Walkestrasse / ARA-Strasse mit Rechtsvortritt

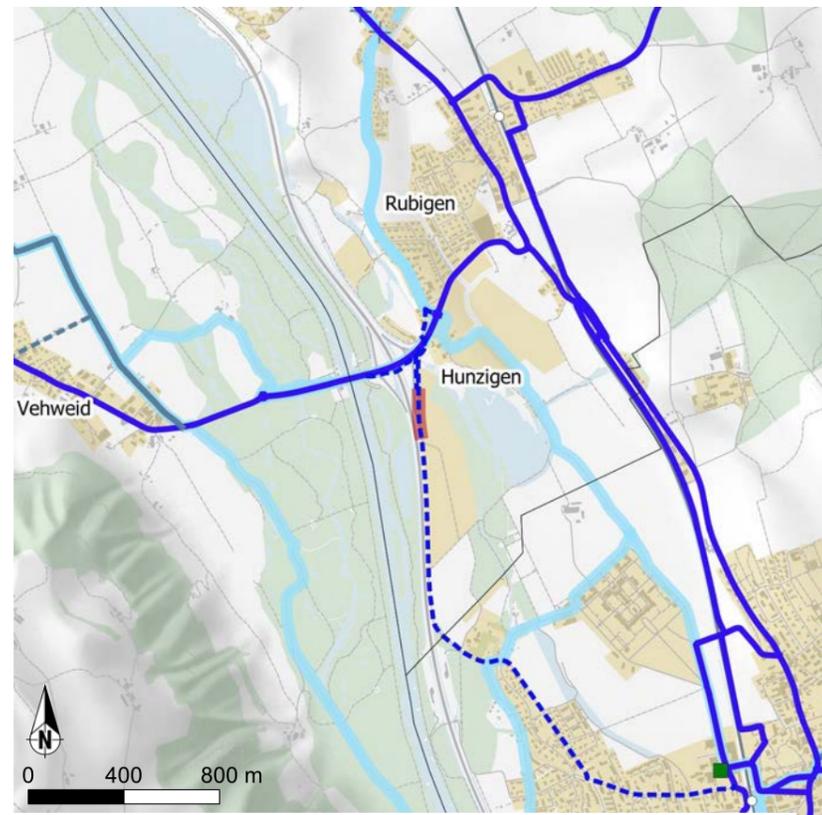
Visualisierung



Kirchstrasse Wabern, Referenzprojekt

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.L.2 Weg entlang Autobahn A6

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

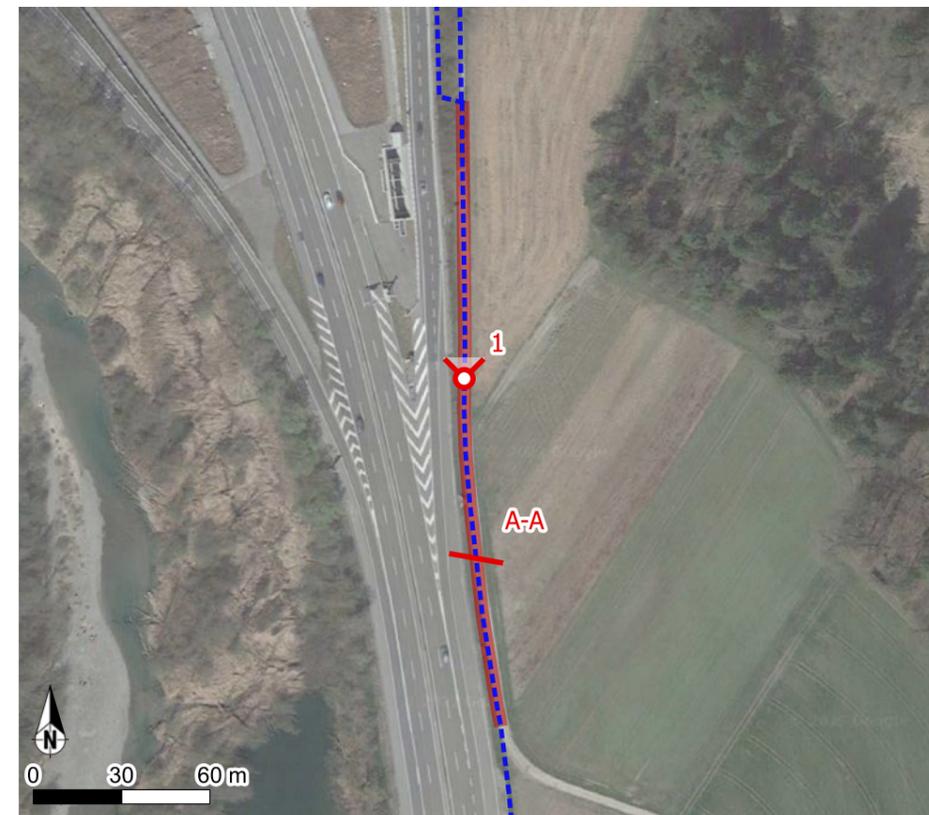
- Lineare Massnahmen

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 den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort des Veloverkehrs ist aufgrund der unbefestigten Wegoberfläche beeinträchtigt.

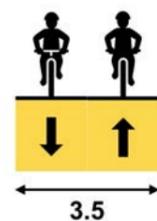
Massnahmenbeschreibung

Der bestehende Abschnitt wird asphaltiert und verbreitert.

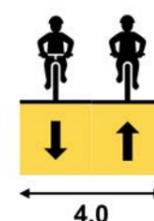
Kosten (+/- 50%)

ca. 180'000 - 260'000 CHF

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Bestehender Weg entlang Autobahn

Visualisierung

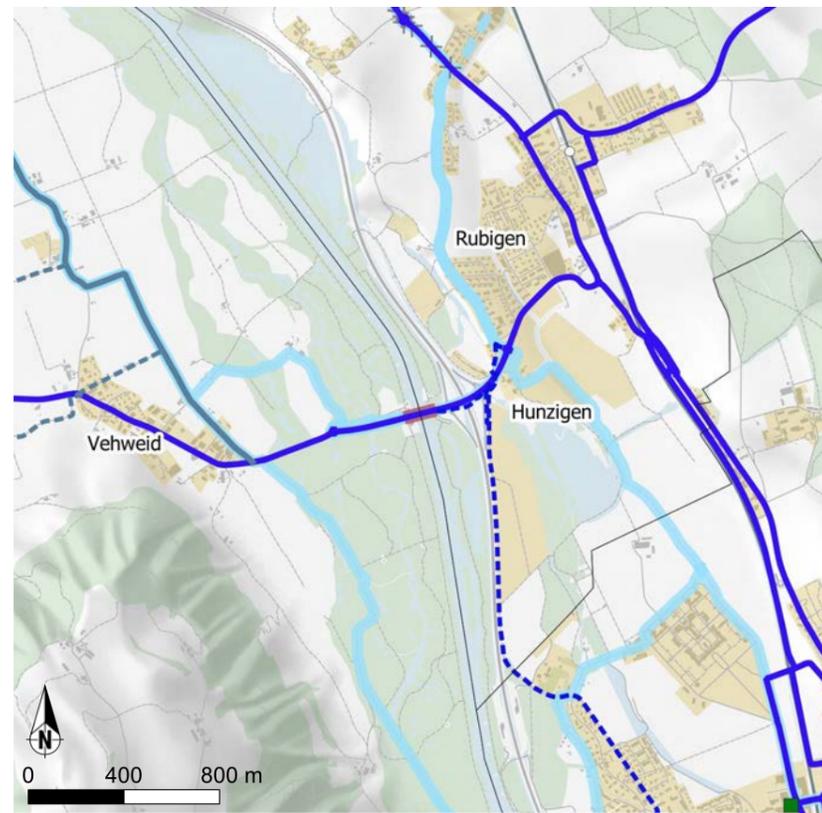


Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.L.3 Aarebrücke

Strasseneigentümer: Bund
Betroffene Gemeinde(n): Rubigen / 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

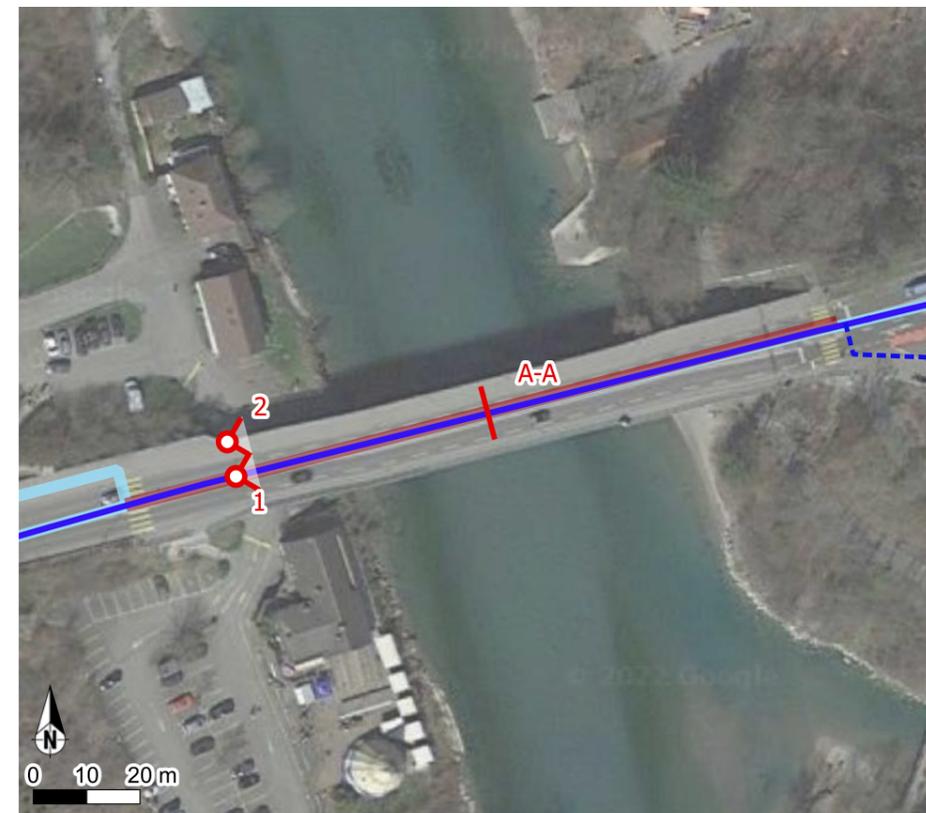
- Lineare Massnahmen

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 der Kantonsstrasse genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht vollständig (DTV>21'000). Die Sicherheit des Veloverkehrs mit erhöhtem Schutzbedürfnis ist beeinträchtigt.

Massnahmenbeschrieb

Der Veloverkehr wird neu auf abgesetzten Radwegen geführt. Die Breite des nördlichen Fussweges wird leicht reduziert um die Radwege zu verbreitern. Fussweg, Radweg und Fahrbahn sind durch schräge Randabschlüsse voneinander getrennt.

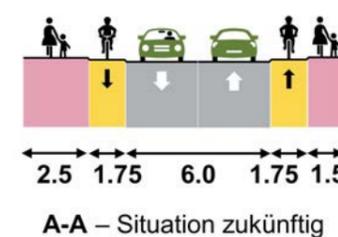
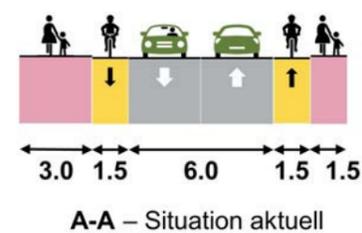
Kosten (+/- 50%)

ca. 85'000 - 120'000 CHF

Bemerkungen

Mittelfristig ist die Brücke entweder auszubauen oder durch einen parallel verlaufenden Fussgängersteg zu ergänzen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Blick auf die Aarebrücke in Richtung Rubigen



Bild 2: Bestehendes Trottoir auf der Nordseite der Aarebrücke

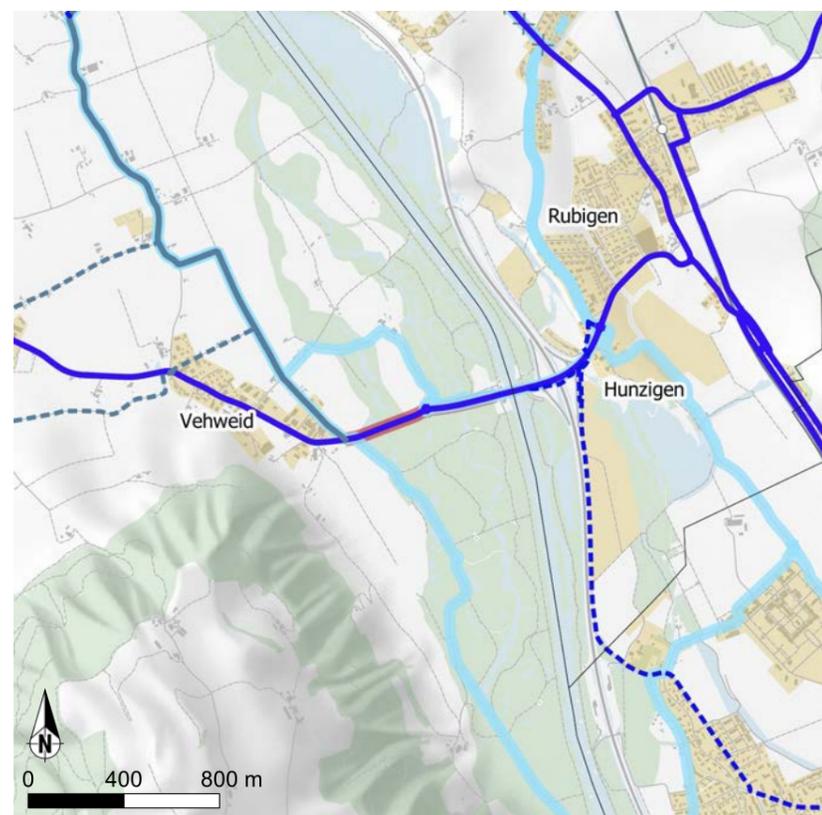
Visualisierung



Abgetrennter Radstreifen zwischen Fussweg und Fahrbahn (Referenzprojekt, Stadt Bern)

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.L.4 Aarebrücke - Vehweid

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 der Kantonsstrasse genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht vollständig (DTV>21'000). Die Sicherheit des Veloverkehrs mit erhöhtem Schutzbedürfnis ist beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Der Veloverkehr wird neu auf abgetrennten Radstreifen geführt. Der Strassenquerschnitt wird dafür leicht verbreitert (Ausbau des Banketts). Die Abtrennung erfolgt z.B. durch Pfosten, Varioguard oder schräge Randabschlüsse.

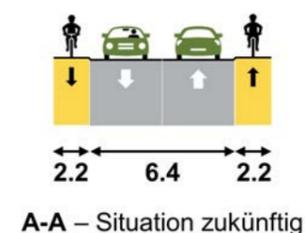
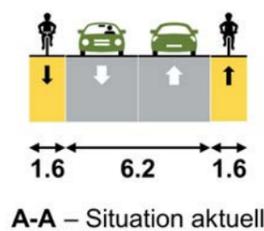
Kosten (+/- 50%)

ca. 420'000 - 650'000 CHF

Bemerkungen

Auf dem Abschnitt zwischen Kreisel und Vehweid bestehen mehrere Amphibiendurchlässe, welche nicht beeinträchtigt werden dürfen. Die Knotenform beim Kreisel Anschluss Rest. Campagna ist zu überprüfen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Blick auf die Kantonsstrasse in Richtung Belp (Google Streetview)



Bild 2: Blick auf die Kantonsstrasse in Richtung Rubigen (Google Streetview)

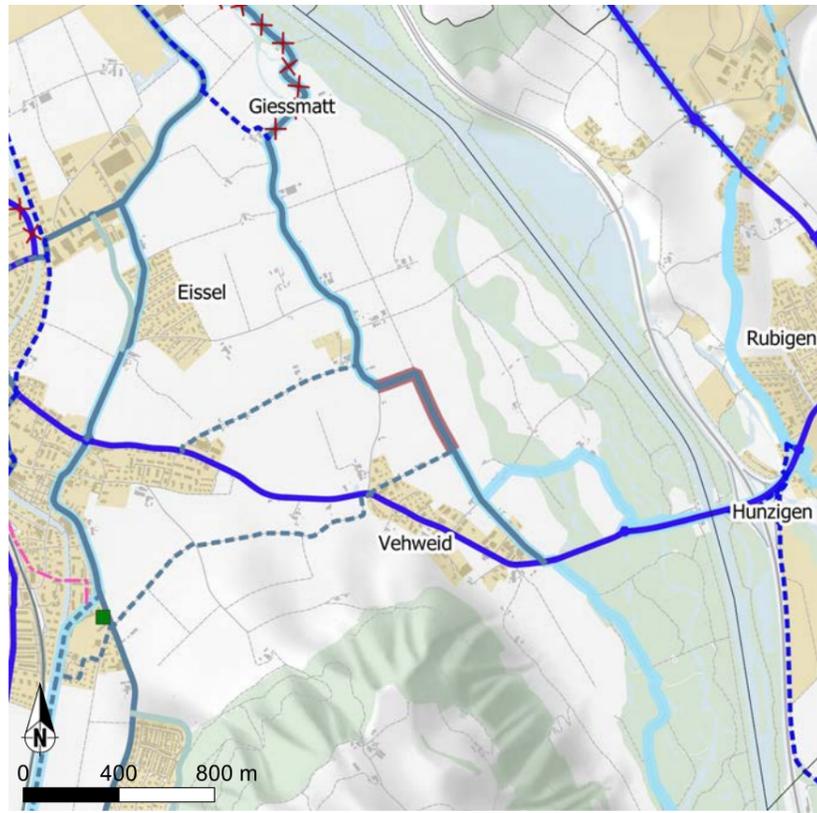
Visualisierung



Abgetrennter Radstreifen zwischen Fussweg und Fahrbahn (Referenzprojekt, Stadt Bern)

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.L.5 Vehweid - Ischlag

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 den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort des Veloverkehrs und die Alljahrestauglichkeit sind aufgrund der unbefestigten Wegoberfläche beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Der bestehende Abschnitt wird asphaltiert. Eine allfällige Verbreiterung auf 3.5m und die Verlegung des Wanderwegs sind in der Projektierung zu planen (Ersatzpflicht aufgrund Asphaltierung).

Kosten (+/- 50%)

ca. 400'000 - 600'000 CHF

Bemerkungen

Damit der asphaltierte Weg vom MIV nicht als Schleichweg genutzt wird, ist er als Güterweg (evtl. als Fahrverbot mit Zubringerdienst) zu signalisieren. Eine mögliche Linienführung des Wanderwegs könnte via Fahreggenweg erfolgen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Bestehender, nicht asphaltierter Weg



Bild 2: Schlechte Wegoberfläche bei nassen Bedingungen

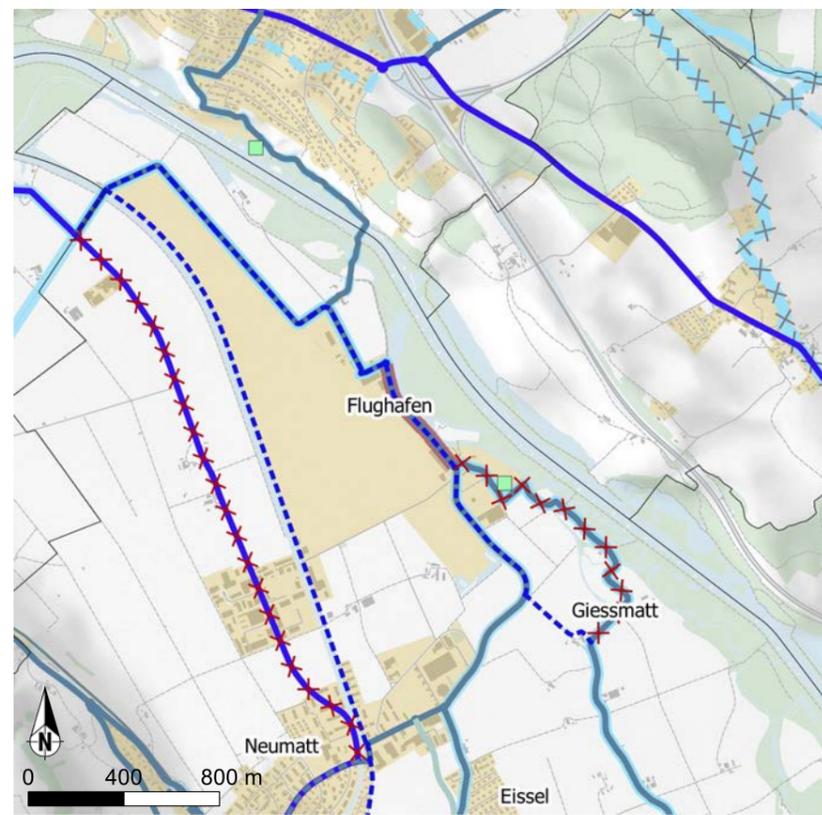
Visualisierung



Asphaltierter Veloweg (Referenzprojekt, Google Streetview)

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.L.6 Flugplatzstrasse 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

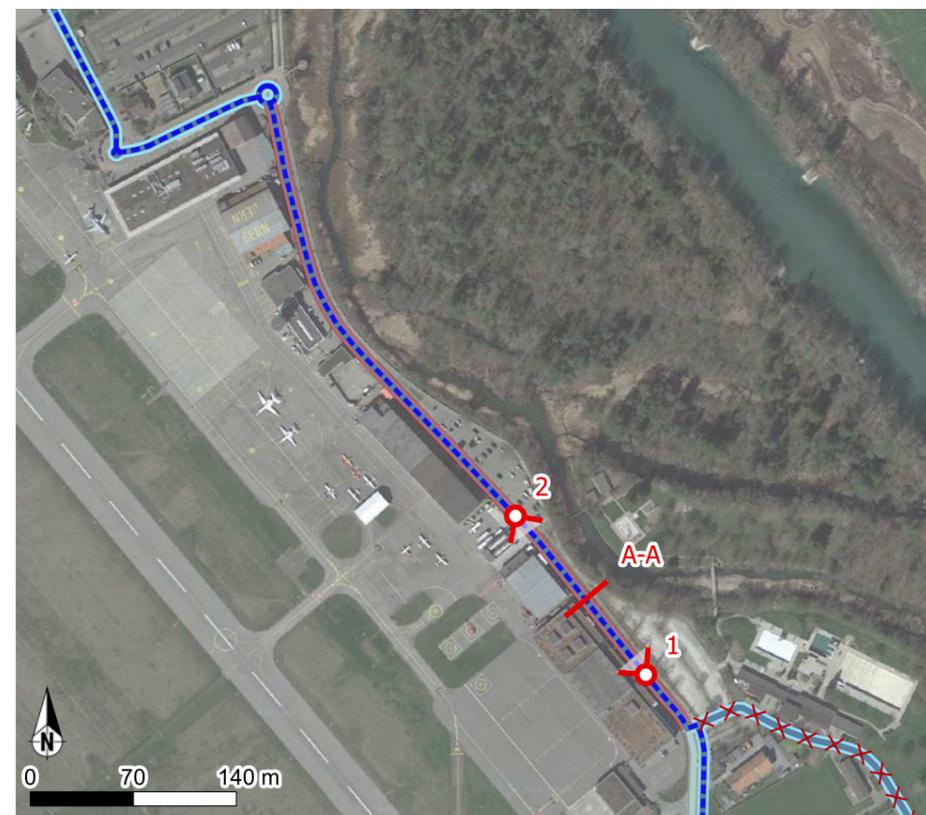
- Lineare Massnahmen

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 der Kantonsstrasse genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise (DTV>3000). Die Sicherheit des ungeübten Veloverkehrs ist beeinträchtigt. Die Bedeutung als Veloroute ist nicht erkennbar.

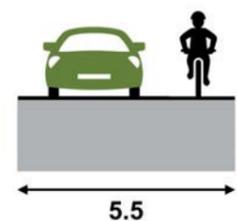
Massnahmenbeschreibung

Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, Einführung von Längsparkierung anstelle Senkrechtparkierung (bei Parking Nr. 4). Die zusätzliche Markierung von FGSO-Bändern ist zu prüfen.

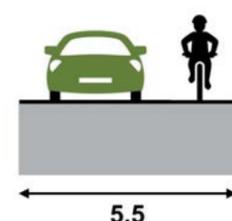
Kosten (+/- 50%)

ca. 70'000 - 110'000 CHF (inkl. FGSO)
ca. 30'000 - 50'000 CHF (ohne FGSO)

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Situation auf Höhe des Parkings Nr. 5 (Google Streetview)



Bild 2: Situation auf Höhe des Parkings Nr. 4

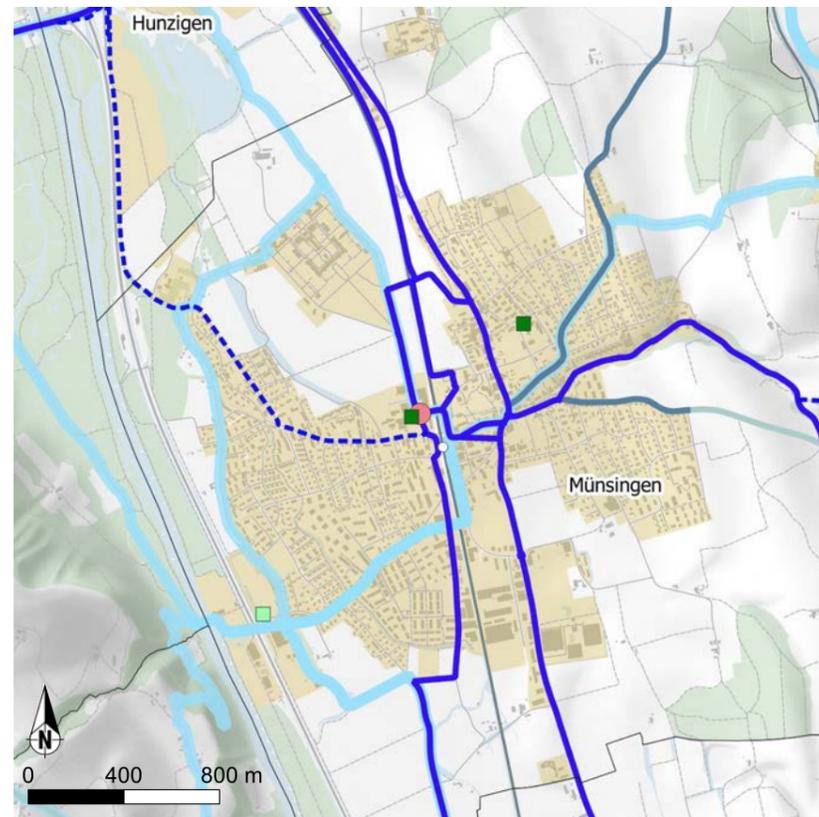
Visualisierung



Kirchstrasse Wabern, Referenzprojekt

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.P.1 Unterführung SBB Schlossmatt mit Knoten Industriestrasse / Sägegasse

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

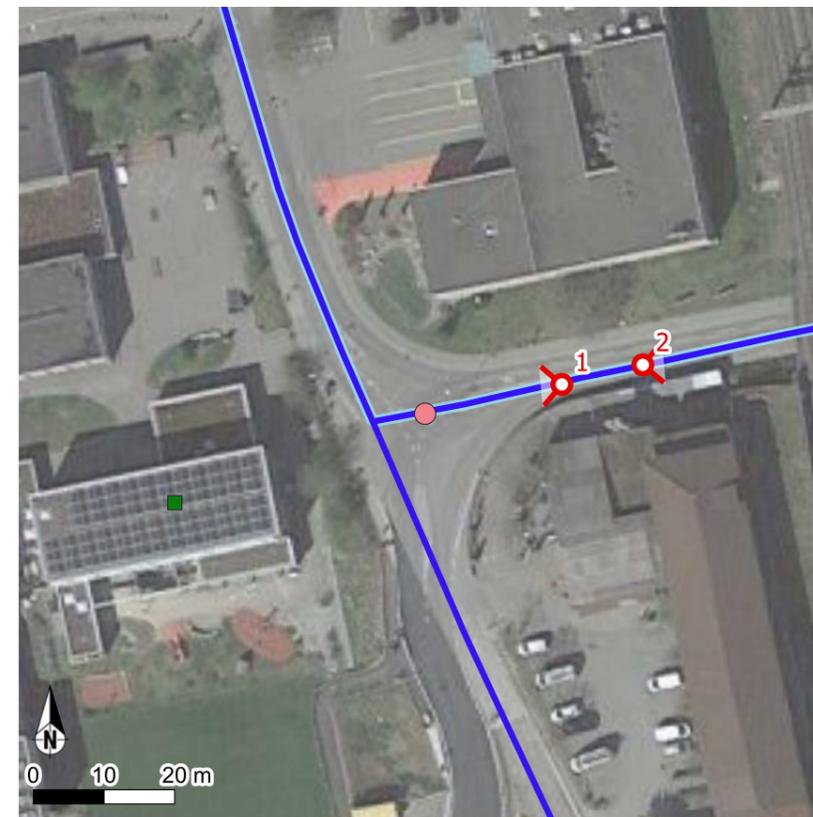
- punktuelle Massnahmen

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

Die Unterführung SBB Schlossmatt weist aus Sicht Veloverkehr eine ungenügende Breite auf. Mit dem Bau der Entlastungsstrasse Nord wird der Knoten Sägegasse eine neue Gestalt annehmen.

Massnahmenbeschreibung

Die Unterführung ist zu verbreitern. Der anschliessende Knoten ist so zu gestalten, dass der Veloverkehr zwischen der Unterführung und der Sägegasse den Knoten sicher und wenn möglich vortrittsberechtigt queren kann.

Kosten (+/- 50%)

ca. 4.5 Millionen CHF

Bemerkungen

Die Massnahme ist mit der Massnahme RGSK II LV-Ü.21.42 zu koordinieren.

Bilder



Bild 1: Blick auf den heutigen Knoten



Bild 2: Blick in SBB-Unterführung Schlossmatt

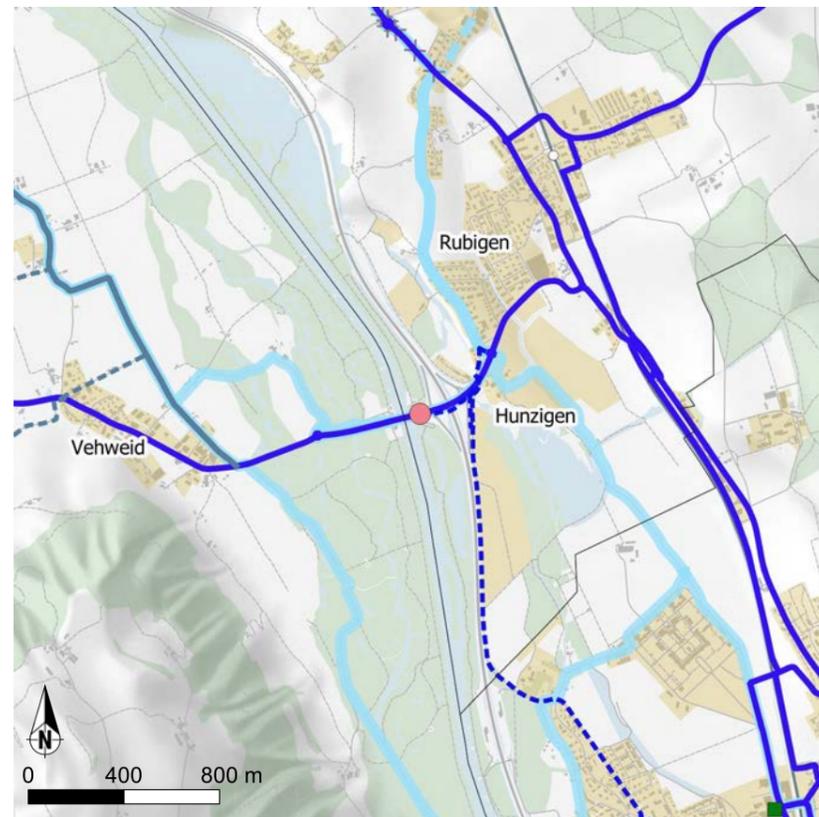
Visualisierung



Ausschnitt aus RGSK Massnahmenblatt

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.P.2 Querung Belpstrasse

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

Die Querung der Kantonsstrasse genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (DTV>21'000).

Massnahmenbeschreibung

Verbesserung der Querungsstelle: Der Aufstellbereich zwischen den zwei Fahrspuren wird östlich des Fussgängerstreifens verschoben und verbreitert.

Kosten (+/- 50%)

ca. 30'000 - 45'000 CHF

Bilder

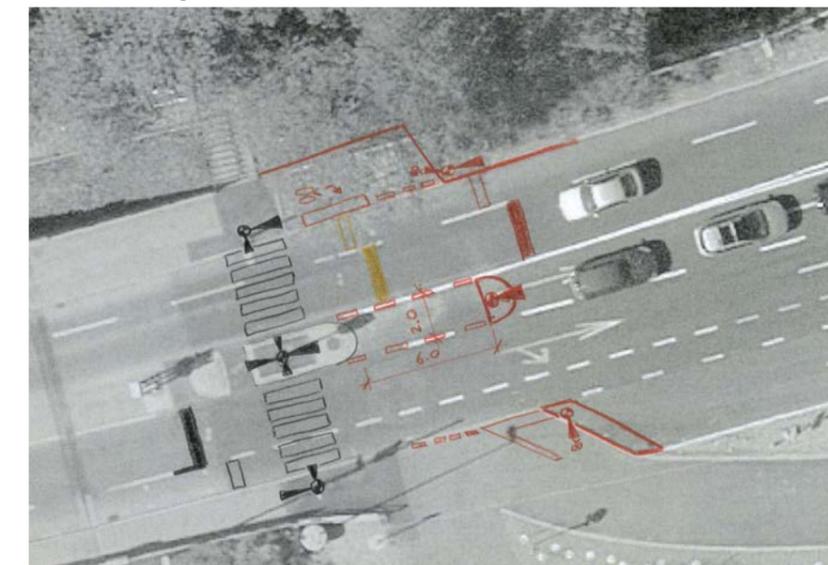


Bild 1: Blick auf die Querungsstelle



Bild 2: Zoom auf die Querungsstelle

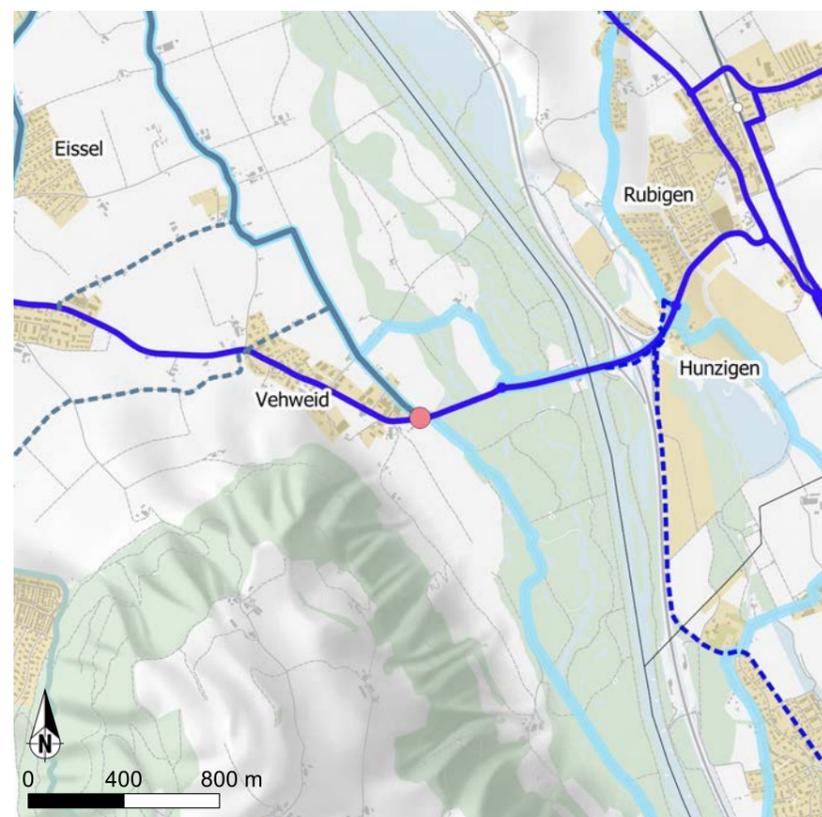
Visualisierung



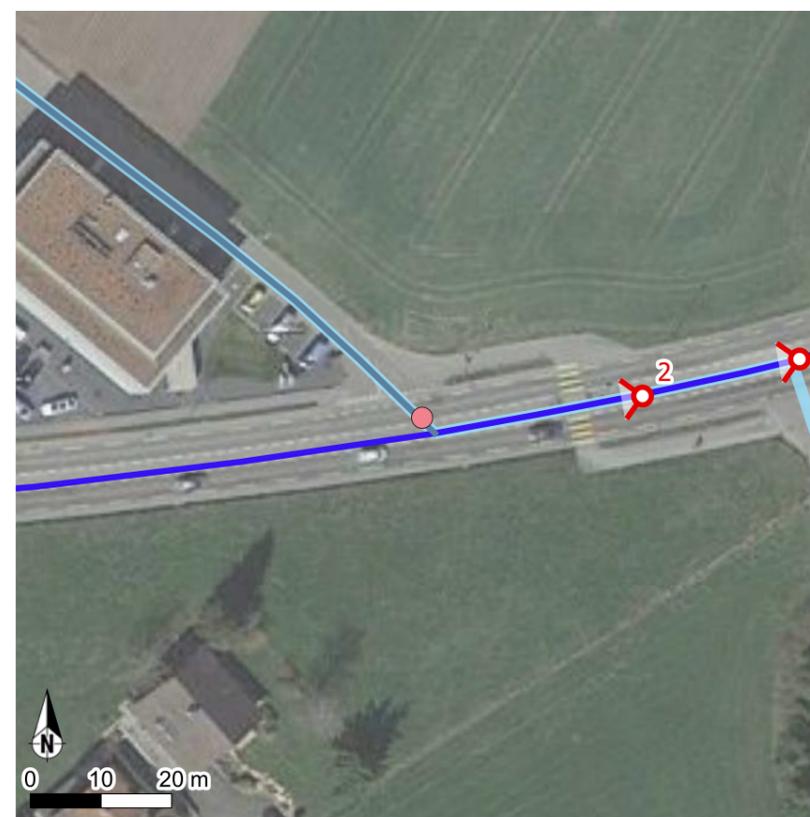
Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.P.3 Querung Vehweidstrasse

Situation im Korridor



Orthofoto



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

Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Die Sicherheit und der Komfort des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Die Wartezeiten zur Querung der Kantonsstrasse sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (DTV>21'000) zu hoch.

Massnahmenbeschreibung

Verbesserung der Querungsstelle: Es werden zwei Aufstellbereiche zwischen den zwei Fahrspuren für den Veloverkehr geschaffen. Zudem ist die Einrichtung einer Bedarfs-LSA zu prüfen (Anmeldung für Fuss- und Veloverkehr).

Kosten (+/- 50%)

ca. 300'000 - 400'000 CHF mit LSA
ca. 50'000 CHF ohne LSA

Bilder

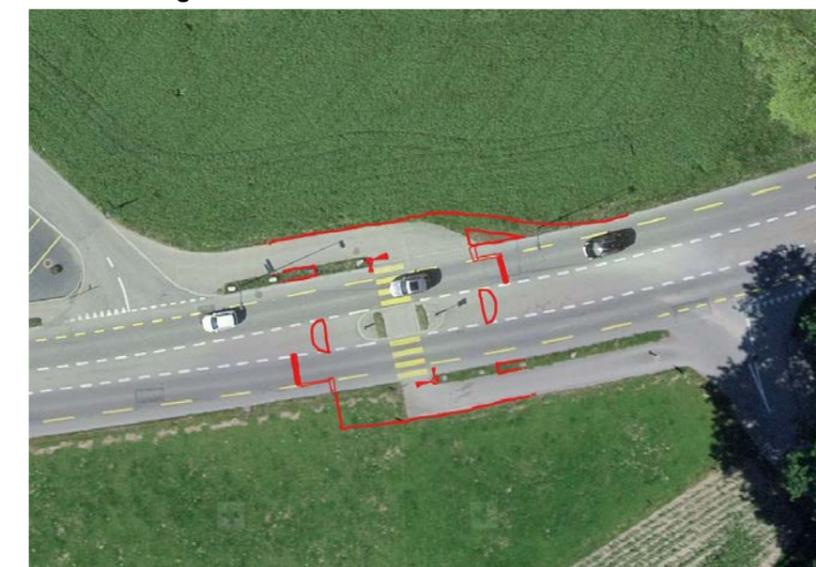


Bild 1: Blick Richtung Belp auf Höhe des Austrässlis (Google Streetview)



Bild 2: Blick Richtung Belp auf Höhe des Fussgängerstreifens (Google Streetview)

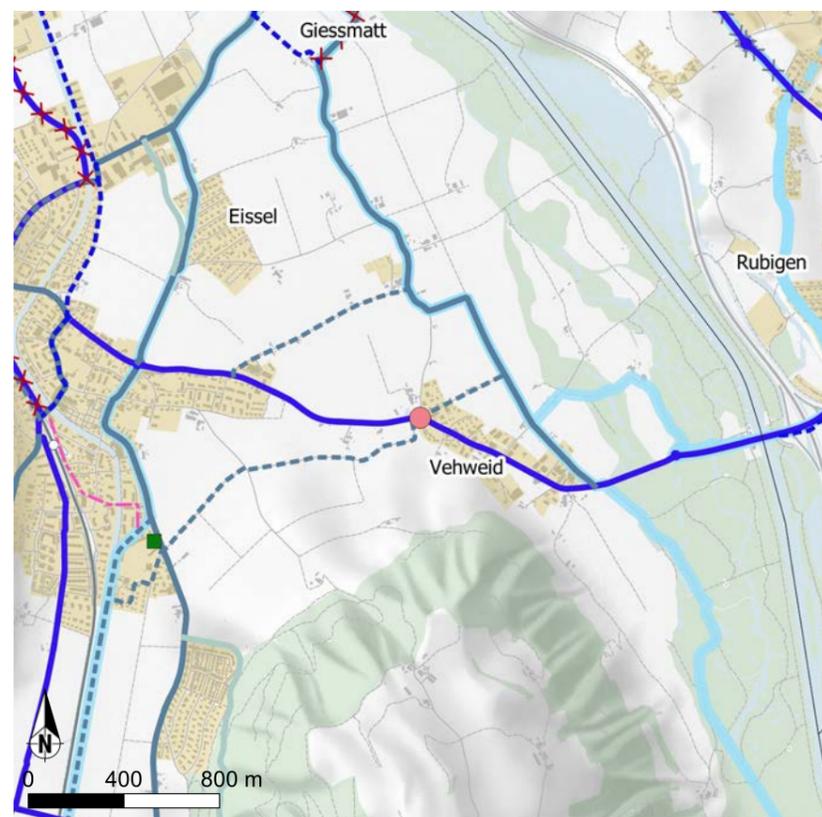
Visualisierung



Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.P.4 Knoten Vehweidstrasse / Bützackerweg / Jägerheimweg

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

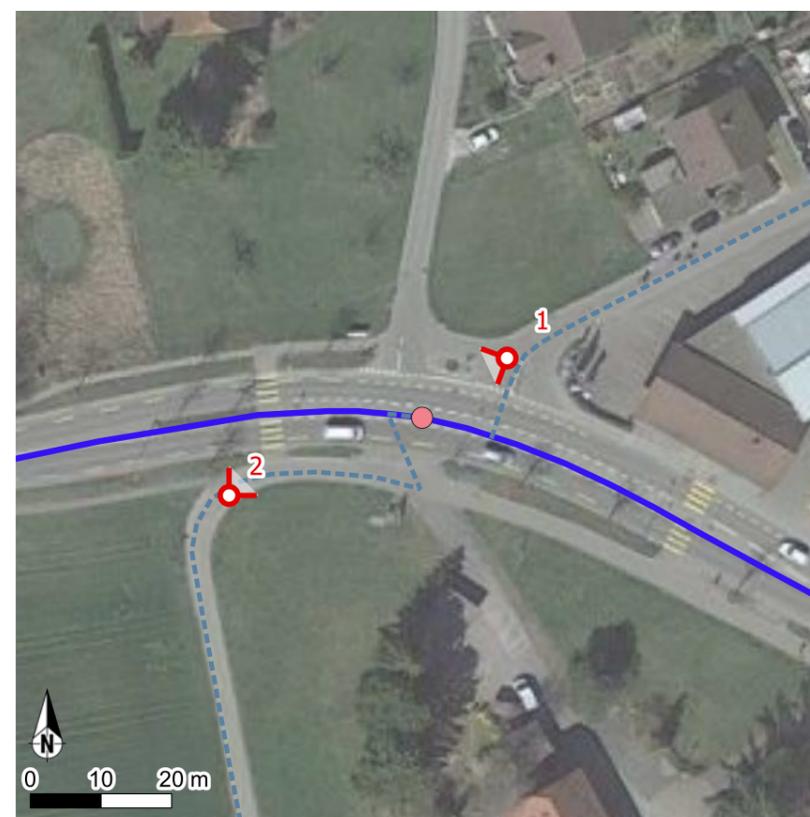
- punktuelle Massnahmen

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 querenden und des abbiegenden Veloverkehrs nur teilweise (schlechte Erkennbarkeit, zu lang, optimaler Aufstellbereich nicht definiert). Der DTV ist sehr hoch (>21'000).

Massnahmenbeschreibung

Verbesserung der Sicherheit und Lesbarkeit der Anbindung des Hofhufenweges am Bützackerweg und an die Vehweidstrasse sowie Verdeutlichung der Querungsstelle.

Kosten (+/- 50%)

ca. 15'000 - 25'000 CHF

Bemerkungen

Das Ein- und Abbiegen für den Veloverkehr ist in alle Richtungen zu verdeutlichen / verbessern.

Bilder

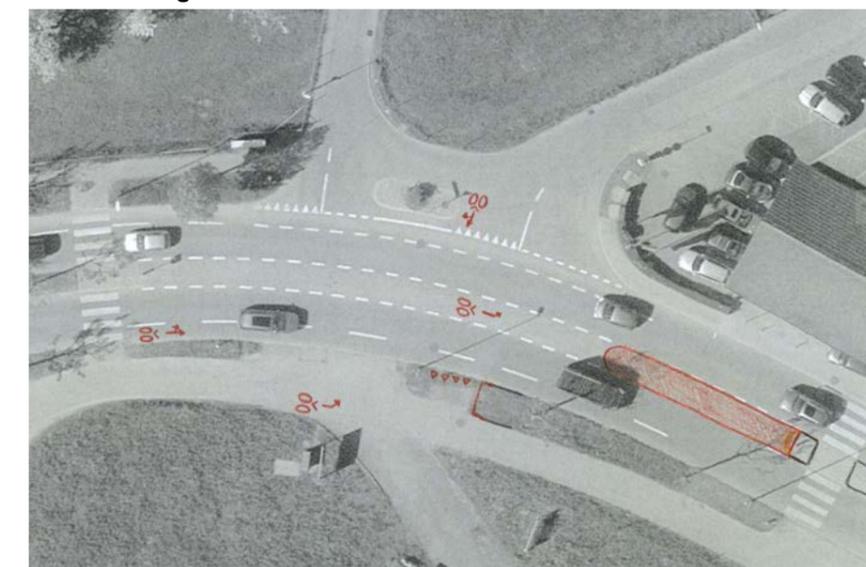


Bild 1: Blick Richtung Gürbetal



Bild 2: Blick Richtung Vehweid

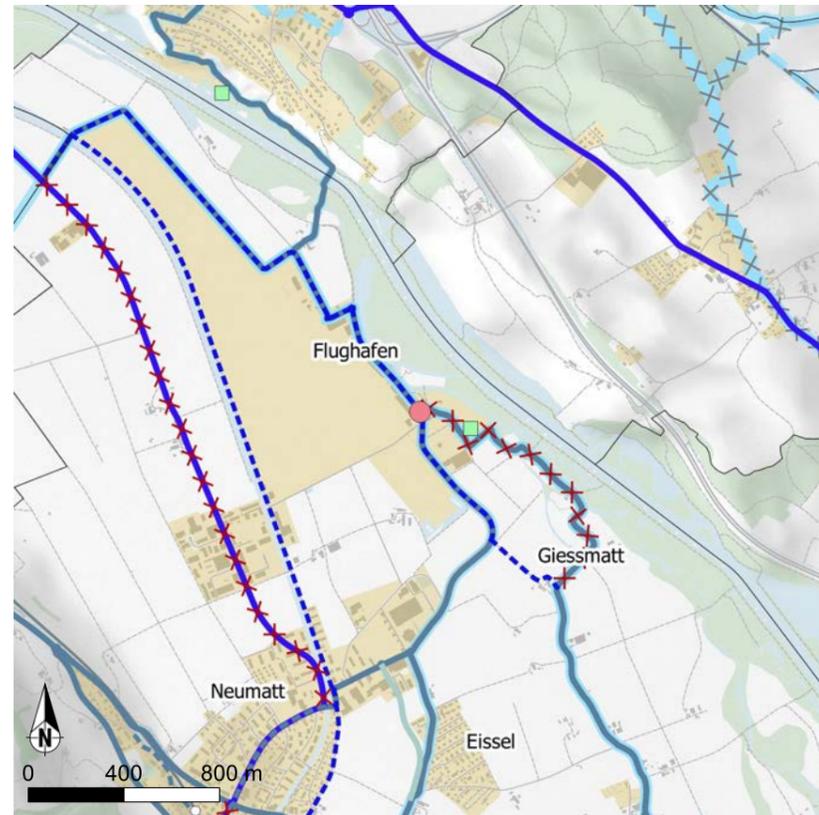
Visualisierung



Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 2.P.5 Knoten Schwimmbad

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

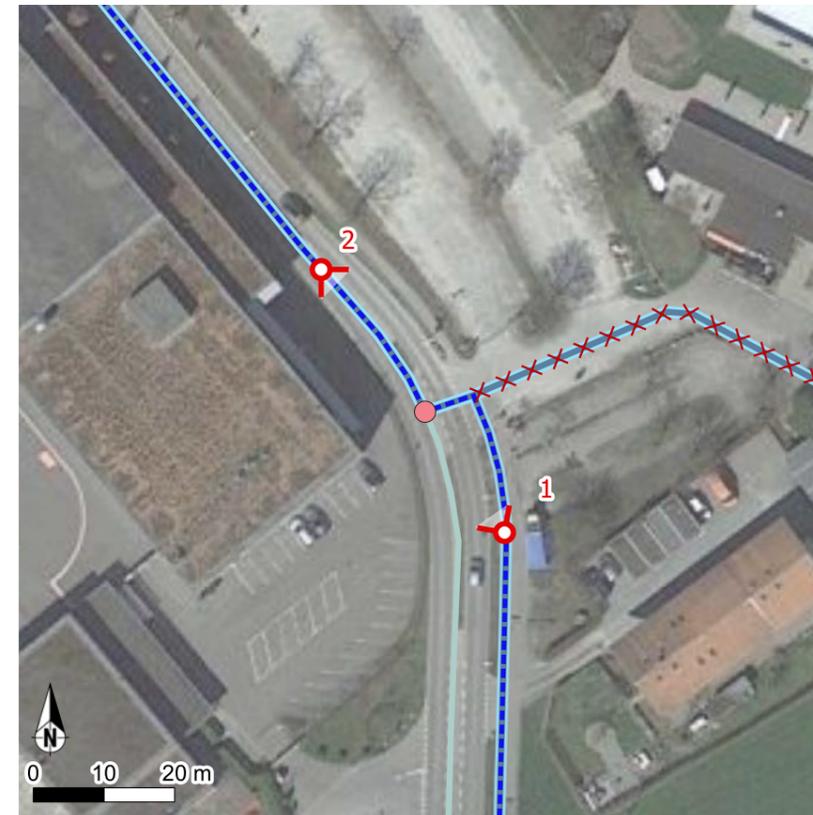
- punktuelle Massnahmen

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 (DTV>3000). Der Anschluss an den Radweg ist ungenügend erkennbar und nicht gut fahrbar.

Massnahmenbeschreibung

Verbesserung der Sicherheit und Lesbarkeit des Wechsels des Führungsprinzips (Mischverkehr - Radweg).

Kosten (+/- 50%)

ca. 35'000 - 50'000 CHF

Bemerkungen

Die Signalisation ist anzupassen (vgl. Bild 1). Der Weg ist als Radweg zu signalisieren, damit er auch von E-Bikes benutzt werden darf.

Bilder

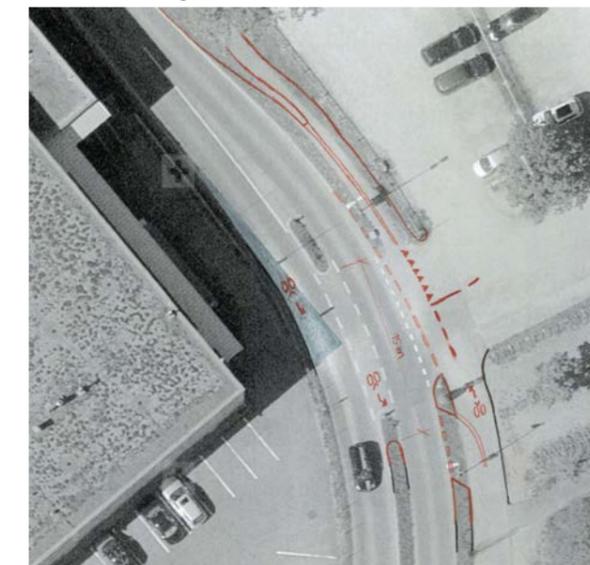


Bild 1: Blick Richtung Flughafen



Bild 2: Blick Richtung Belp

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