

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

Thunstrasse, Zäziwil (Foto: Transitec)

Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Projektleitung	Projektbearbeitung
1403_191-rap-evo-K3-Schlussdokumentation-V4.docx	1	01.03.2021	-	A. Renard O. Dreyer	E. Vontobel J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K3-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-K3-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-K3-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 Wunschlorien im Korridor	13
3.1.3 Ermittlung des Handlungsbedarfs	13
3.2 Vorhandener Handlungsbedarf im Korridor 3	13
4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium	16
4.1 Vorgehen	16
4.1.1 Zielbild resp. angestrebte Standards Veloinfrastruktur	16
4.1.2 Kriterien	17
4.1.3 Variantenstudium und Bewertung	18
4.2 Linienführung Veloalltagsverkehr	18
5. Massnahmenkonzept und Kostenschätzung	21
5.1 Vorgehen	21
5.1.1 Zuordnung der Zuständigkeiten	21
5.1.2 Überprüfung der Verhältnismässigkeit	21
5.1.3 Priorisierung der Massnahmen	22
5.2 Massnahmen im Korridor 3	22
6. Ausblick	42

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 / kommunaler Netzplan Veloverkehr, Konolfingen	12
Abbildung 5 – Übersichtskarte – Handlungsbedarf im Korridor 3	15
Abbildung 6 – empfohlene Linienführung Korridor 3	20
Abbildung 7 – Massnahmenkonzept Korridor 3	25
Abbildung 8 – Massnahmenkonzept Korridor 3 – Zuordnung der Zuständigkeiten	26
Abbildung 9 – Massnahmenblatt 3.N.1 – Konolfingen - Zäziwil	27
Abbildung 10 – Massnahmenblatt 3.L.1 – Grosshöchstetten – Worb	28
Abbildung 11 – Massnahmenblatt 3.L.2 – Konolfingen – Grosshöchstetten	29
Abbildung 12 – Massnahmenblatt 3.L.3 – Grosshöchstetten – Biglen (Haslistrasse)	30
Abbildung 13 – Massnahmenblatt 3.L.4 – Zäziwil - Grosshöchstetten	31
Abbildung 14 – Massnahmenblatt 3.L.5 – Tägertschi – Konolfingen	32
Abbildung 15 – Massnahmenblatt 3.L.6 – Grosshöchstetten – Biglen (bei Biglen)	33
Abbildung 16 – Massnahmenblatt 3.L.7 – Zäziwil, Thunstrasse	34
Abbildung 17 – Massnahmenblatt 3.P.1 – Knoten Emmental- / Mooshausstrasse	35
Abbildung 18 – Massnahmenblatt 3.P.2 – Knoten Biglenstrasse / Haslistrasse in Biglen	36
Abbildung 19 – Massnahmenblatt 3.O.1 – Ortsdurchfahrt Konolfingen – Bernstrasse	37
Abbildung 20 – Massnahmenblatt 3.O.2 – Ortsdurchfahrt Konolfingen – Thunstrasse	38
Abbildung 21 – Massnahmenblatt 3.O.3 – Ortsdurchfahrt Münsingen – Tägertschistr.	39
Abbildung 22 – Massnahmenblatt 3.O.4 – Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten – Dorfstr. ...	40
Abbildung 23 – Massnahmenblatt 3.O.5 – Ortsdurchfahrt Zäziwil – Bernstrasse	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Angestrebtes Zielbild / Standards für Veloinfrastruktur	16
Tabelle 2 – Angestrebte Standards auf Vorrangrouten	17
Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 3	23

Anhang

Anhang 1 – Variantenstudien Korridor 3

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
ggf.	gegebenenfalls
FGSO	Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche
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 3: Münsingen – Konolfingen – Zäziwil / Grosshöchstetten – Biglen liegt der Fokus auf der Klärung der Linienführung zwischen den Gemeinden, unter Berücksichtigung der für den Veloschulverkehr 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).

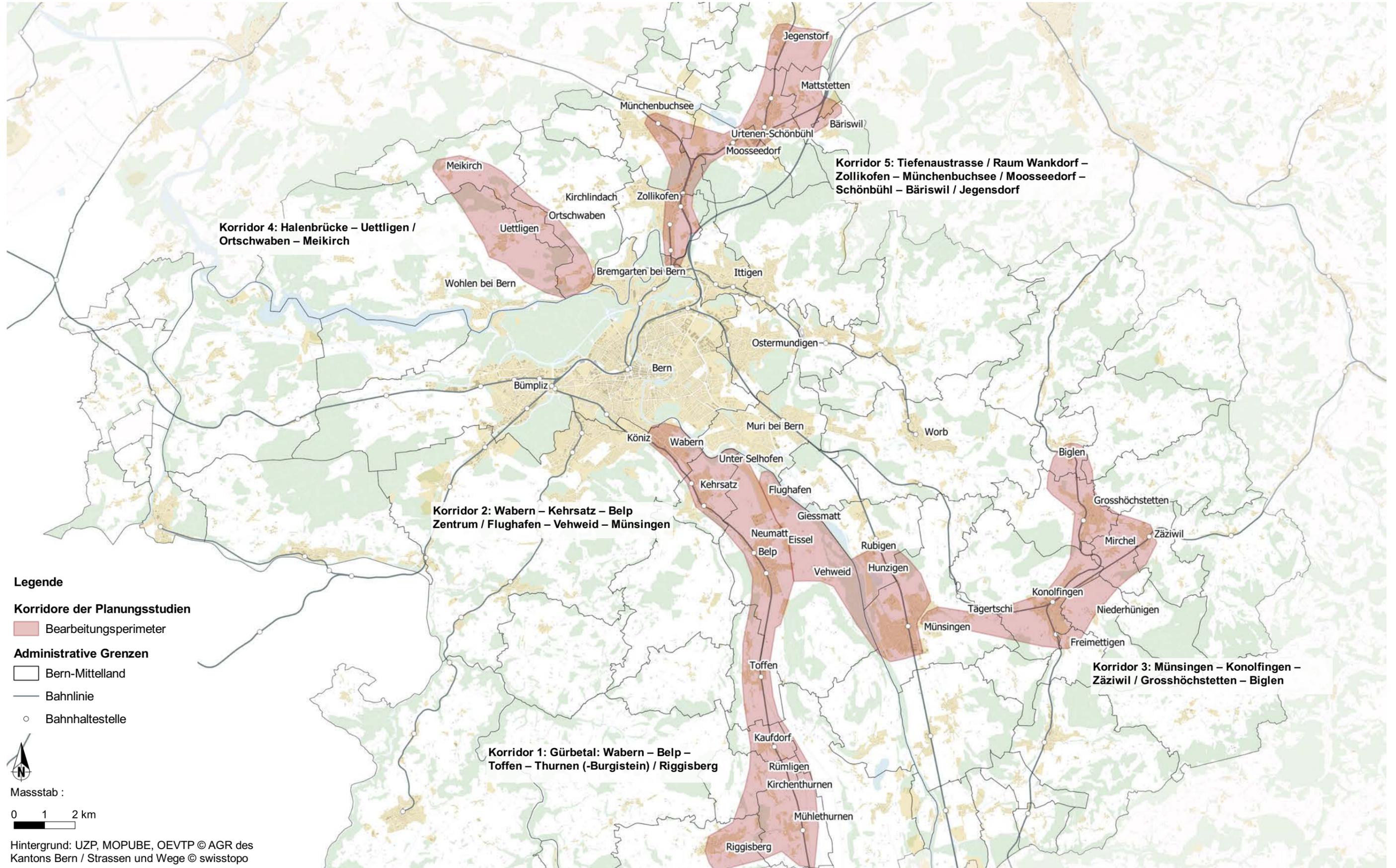
1.4 Perimeter

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 – Uettligen / Ortschaften – 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

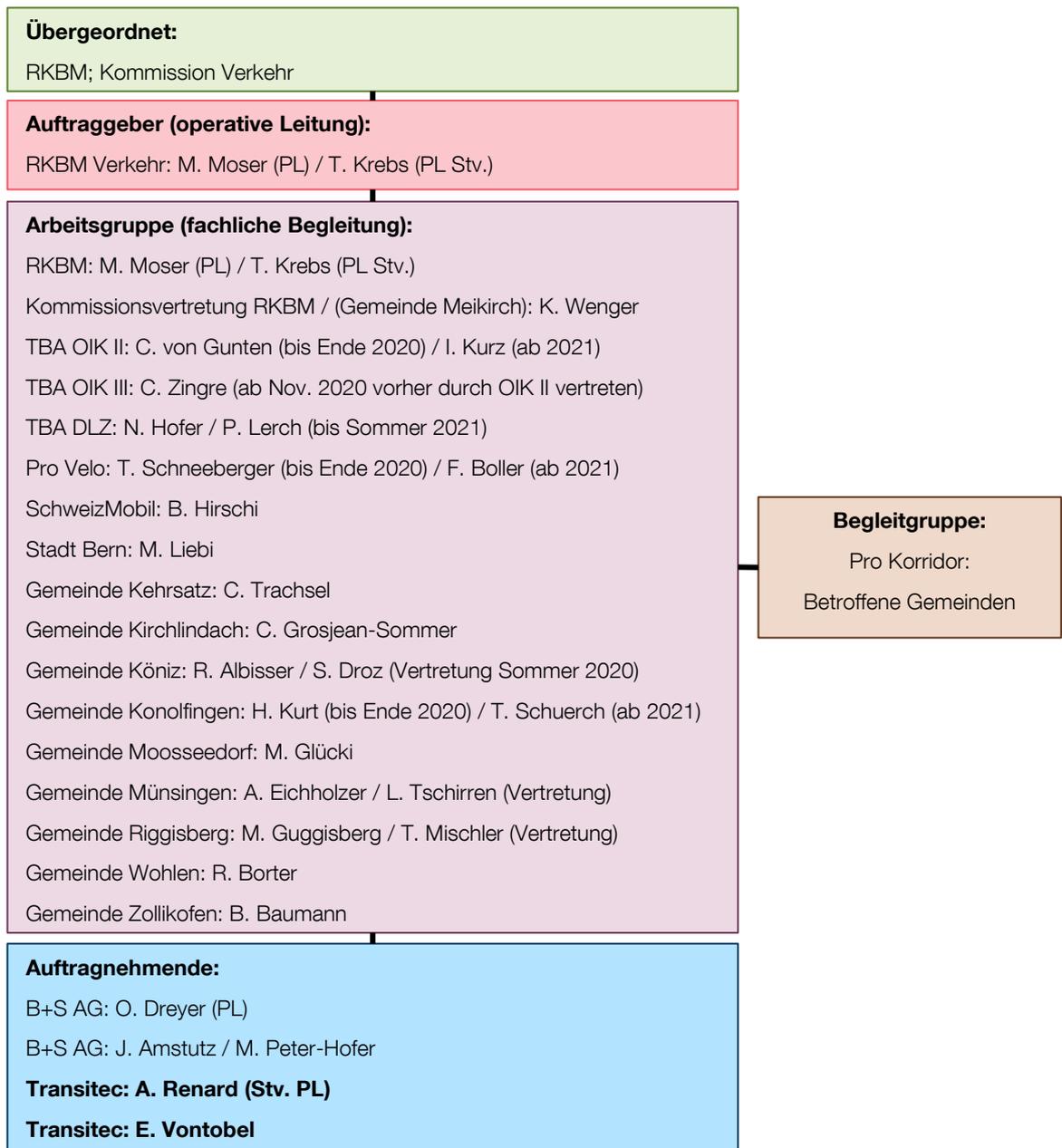


1.5 Projektorganisation

Die Planungsstudien wurde in Zusammenarbeit von den Büros Transitec Beratende Ingenieure AG und B+S AG erarbeitet. Der Lead bei Korridor 3 ist bei Transitec Beratende Ingenieure 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 3.

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

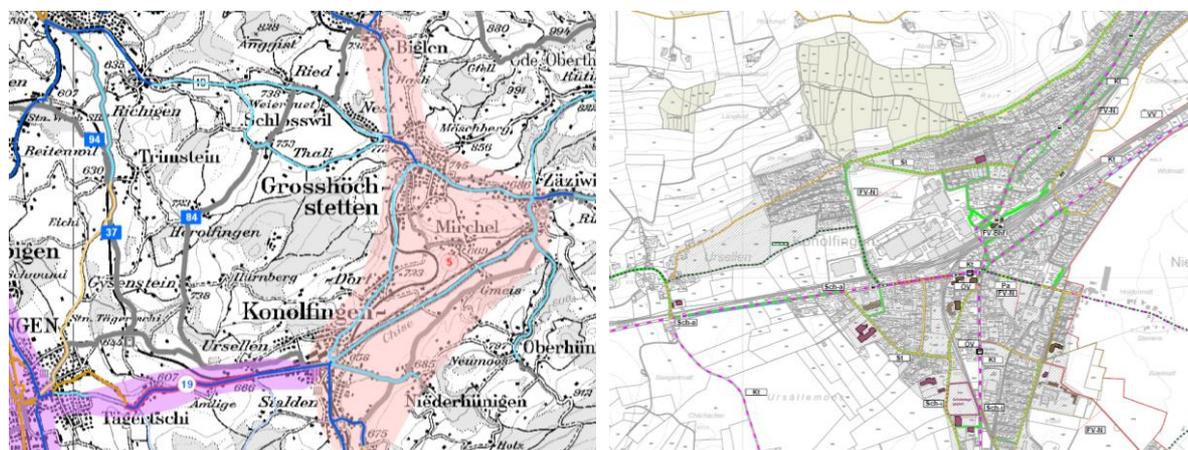


Abbildung 4 – Sachplan Veloverkehr (2020) / kommunaler Netzplan Veloverkehr, Konolfingen

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 3 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 Konolfingen: Netzplan Veloverkehr, Erläuterungsbericht und Massnahmenblätter, Stand 24.04.2019 (Vorprüfung)
- Richtplan Verkehr Gemeinde Konolfingen: Schwachstellenplan und Tabelle, Stand 12.04.2018 (Grundlagen)
- Richtplan Langsamverkehr und Massnahmenblätter Gemeinde Mirchel, Stand 03.07.2019 (Mitwirkung)

Bekante Projekte:

- Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen, Strassenplan, Tiefbauamt Kanton Bern, Stand 17.10.2006 sowie Kurzbericht, Stand 12.10.2016 und Auszug Präsentation Erweiterung Tägertschistrasse, Stand 28.10.2020
- Veloweg Thalmatt Münsingen, Technischer Bericht und Pläne, Vorprojekt, Stand 17.01.2020
- Ortsdurchfahrt Tägertschi, Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr, Massnahme RGSK 2021, Keine Unterlagen vorhanden, Kenntnisnahme: Information durch RGSK 2021
- Sanierung Ortsdurchfahrt Biglen, Strassenplan, Tiefbauamt Kanton Bern, Stand 20.10.2016
- Einseitige Kernfahrbahn Burgdorfstrasse, Konolfingen, keine Unterlagen vorhanden – Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK II und der Gemeinde Konolfingen

- Sanierung Emmentalstrasse inkl. Kreisel Höhe Coop, Konolfingen, keine Unterlagen vorhanden – Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK II und der Gemeinde Konolfingen
- Neubau Kreisel Thunstrasse, Konolfingen, keine Unterlagen - Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK II und der Gemeinde Konolfingen

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 3

Abb. 5 Der folgende zentrale Handlungsbedarf wurde ermittelt:

- **Münsingen Zentrum – Tägertschi (– Konolfingen):** Parallelverlauf der Alltagsveloführungen zwischen Münsingen und Tägertschi. Im Bereich Tägertschi ist zudem ein kommunales Projekt für eine Veloverbindung abseits der Kantonsstrasse vorhanden und der Abschnitt Tägertschi – Konolfingen ist eine bekannte qualitative Netzlücke im Sachplan Veloverkehr. Ein Variantenstudium soll klären, welche Führung für den Veloalltagsverkehr zu priorisieren bzw. zu bevorzugen ist.
- **Konolfingen Zentrum – Zäziwil:** Parallelverlauf des bestehenden Netzes gemäss Sachplan Veloverkehr sowie der Idee einer Führung entlang der Bahn aus der regionalen Velonetzplanung und der kommunalen Velonetzplanung (Netzlücke). Ein Variantenstudium soll klären, welche Führung für den Veloalltagsverkehr zweckmässiger ist.
- **Grosshöchstetten – Zäziwil:** Parallelverlauf des bestehenden Netzes gemäss Sachplan Veloverkehr sowie der regionalen Velonetzplanung. Klärung der Führung im Rahmen des Variantenstudiums.
- **Grosshöchstetten – Ried (– Worb):** Parallelverlauf der Freizeit- und Alltagslinienführungen. Prüfung, ob eine gemeinsame Führung des Freizeit- und Veloalltagsverkehrs in diesem Bereich Sinn macht.

- **Grosshöchstetten – Biglen:** Verbindung Grosshöchstetten Zentrum – Biglen ist wenig direkt (verglichen mit Wunschlinie). Zudem ist die Verbindung entlang der Kantonsstrasse wenig attraktiv. Ein Variantenstudium soll Klarheit schaffen, ob ein Ausbau der Kantonsstrasse oder eine alternative Führung zu bevorzugen ist.

Für die oben aufgelisteten Abschnitte wurde im folgenden Schritt ein Variantenstudium ausgeführt (vgl. Kap. 4 und Anhang 01).

Auf der Karte des Handlungsbedarfes wurden zudem fehlende wichtige Querverbindungen zu Freizeit- resp. Alltagsnetz dargestellt. Eine Aufnahme dieser Verbindungen ins kommunale Ergänzungsvelonetz oder ins kantonale Velonetz ist zu prüfen. Im Korridor 3 ist dies:

- **Mirchel – Grosshöchstetten:** Die Verbindung stellt eine wichtige Querverbindung zwischen den regionalen Verbindungen Konolfingen – Grosshöchstetten und Konolfingen – Zäziwil sicher. In der Gemeinde Mirchel ist sie im kommunalen Velonetzplan enthalten. Auf Gebiet Grosshöchstetten liegt keine Angabe vor.

Handlungsbedarf - Korridor 3: Münsingen - Konolfingen - Zäziwil / Grosshöchstetten - Biglen

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

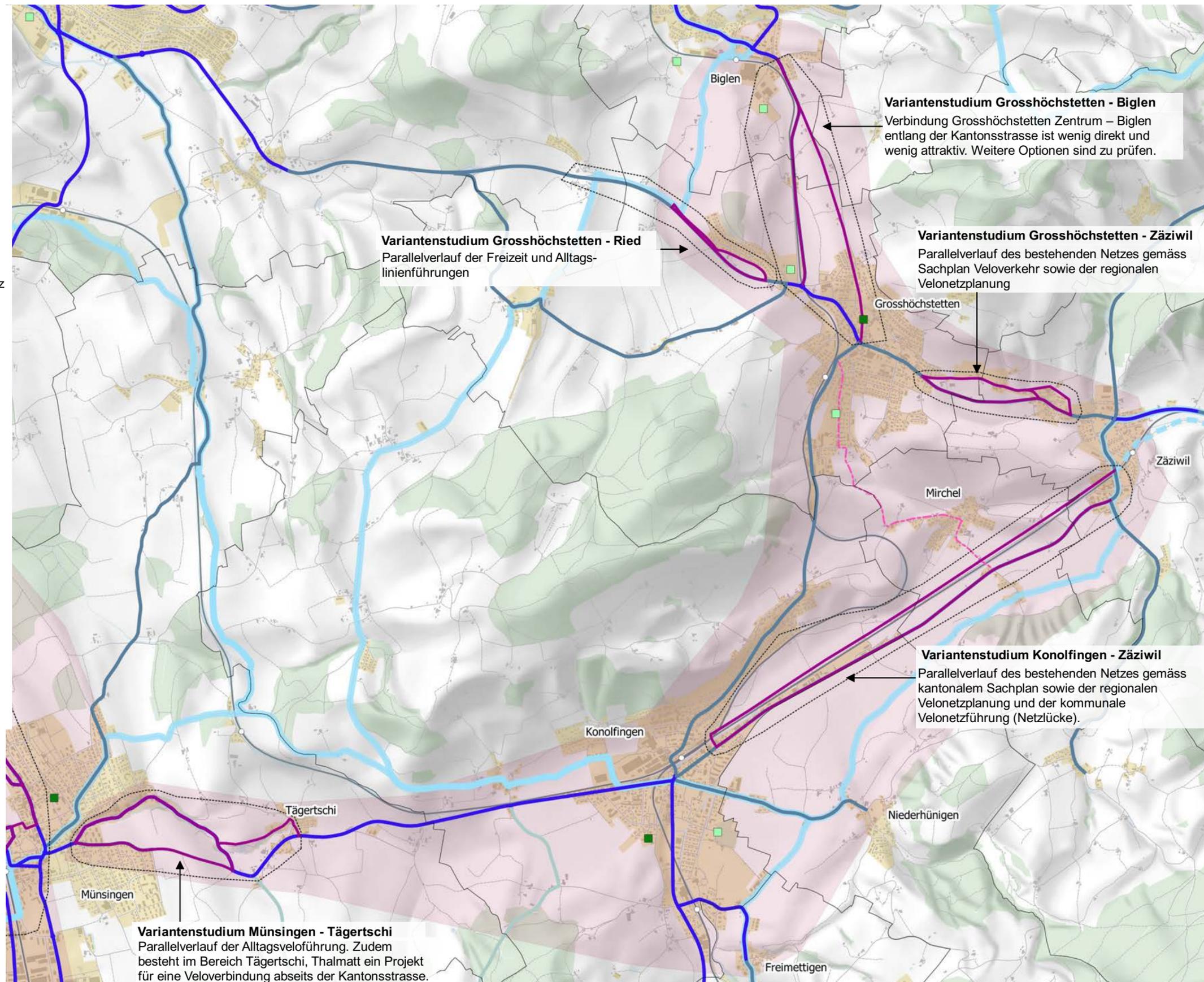
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Masstab :

0
0.5
1 km

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



4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium

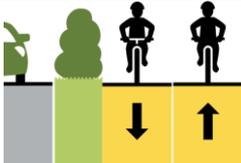
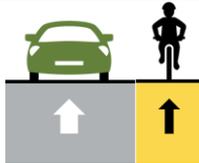
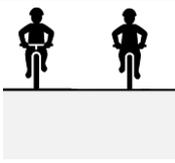
4.1 Vorgehen

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 Münsingen – Tägertschi – Konolfingen ist Teil des Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss Sachplan Veloverkehr. Es ist ein grosses Potential für den Veloalltagsverkehr in diesem Bereich vorhanden. Daneben stehen vor allem der Veloschulverkehr im Vordergrund sowie die Verbindungen zwischen den Gemeinden.

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. 6 Die folgende Linienführung wird für den Veloalltagsverkehr im Korridor 3 empfohlen. Die Empfehlungen sind auf den kantonalen Sachplan Veloverkehr und seine Netzhierarchien ausgerichtet.

- **Münsingen Zentrum – Tägertschi (– Konolfingen):** Hauptverbindung des Veloalltagsverkehrs soll über Mühlethalstrasse und Veloweg Thalmatt (abgeschlossenes Vorprojekt der Gemeinde) geführt werden und folgt zwischen Tägertschi und Konolfingen der Kantonsstrasse.

Eine Führung entlang der Kantonsstrasse zwischen Münsingen und Tägertschi sowie mögliche Sofortmassnahmen (wie zB. eine Querungshilfe) am Knoten Mühletal- / Tägertschistrasse sind als Rückfallebene zur empfohlenen Variante empfohlen.

- **Konolfingen Zentrum – Zäziwil:** Bau einer Verbindung entlang der Bahn als attraktive Verbindung zwischen Konolfingen, Mirchel und Zäziwil. Eine Kombination mit der Renaturierung Chise anstelle des Abschnitts Chonolfingermoos ist in einer nächsten Projektphase zu prüfen. Eine weniger direkte Alternative auf dem bestehenden Strassennetz kann bis zur Umsetzung kurzfristig angeboten werden.
- **Zäziwil:** Aufgrund der engen Platzverhältnisse in Zäziwil wird eine Führung über die Bahnhofstrasse empfohlen, um eine rasche Verbesserung zu erreichen.
- **Grosshöchstetten – Zäziwil:** Richtungstrennte Führung des Veloalltagsverkehrs in Richtung Grosshöchstetten über den Lenzligenweg und in Fahrtrichtung Zäziwil entlang der Kantonsstrasse.

- **Grosshöchstetten – Ried (– Worb):** Richtungsgetrennte Führung des Veloalltagsverkehrs in Richtung Ried (-Worb) über die alte Bernstrasse und in Richtung Grosshöchstetten entlang der Kantonsstrasse.
- **Grosshöchstetten – Biglen:** Führung der Basisverbindung über die Haslistrasse für eine rasche Verbesserung der Attraktivität der Verbindung zwischen Biglen und Grosshöchstetten.

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

Variantenempfehlung - Korridor 3: Münsingen - Konolfingen - Zäziwil / Grosshöchstetten - Biglen

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium

- Linienführung regionales Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

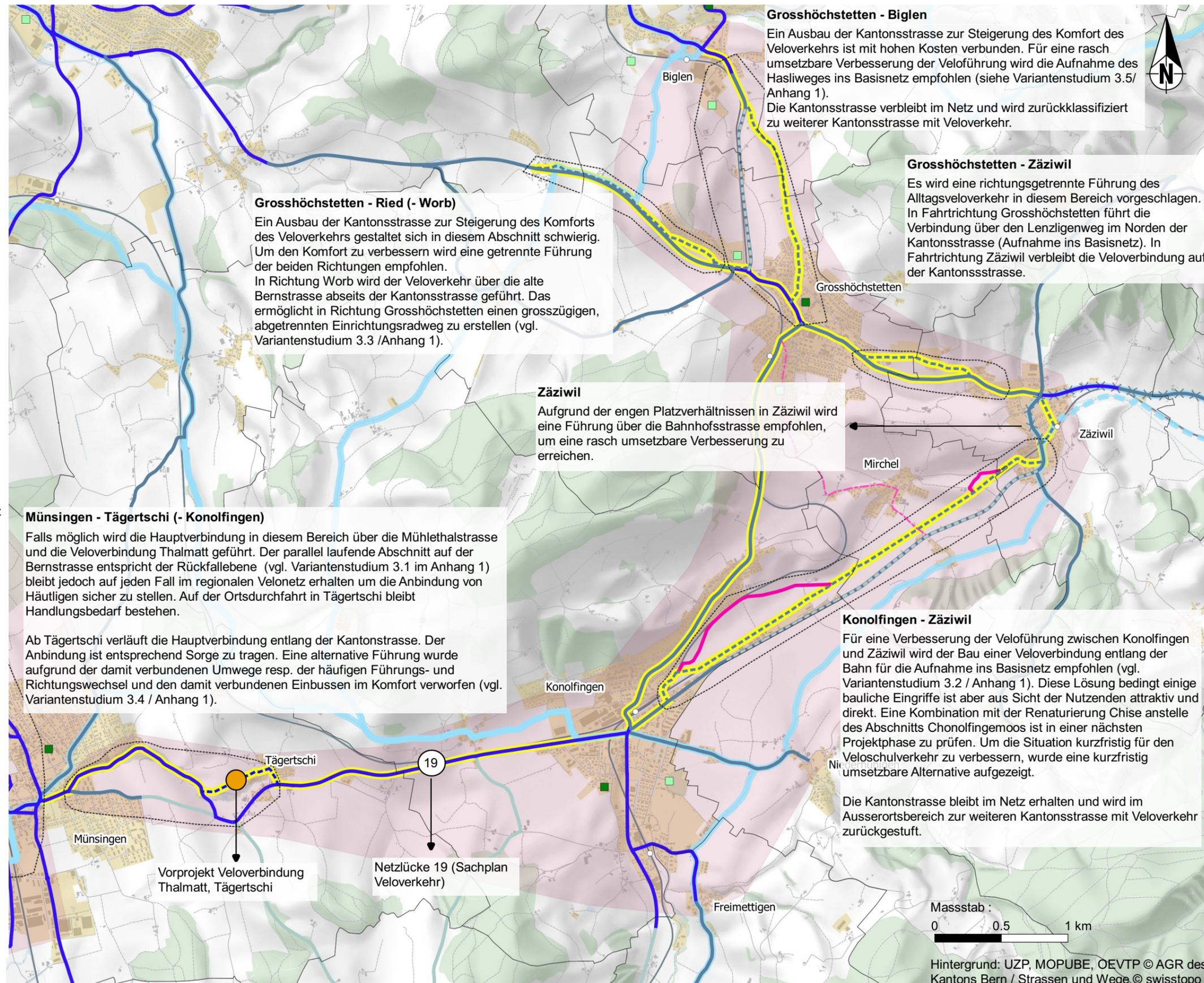
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- aufzuhebende Freizeitroute

- Empfehlung aus den Variantenstudien**
- 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** – punktuelles 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).

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

- **Konolfingen - Zäziwil:** Ein Ausbau der Kantonsstrasse ist zwischen der Bahnlinie und dem Gewässerraum der Chise nur schwer realisierbar. Die Führung entlang der Bahn ist schneller umsetzbar und würde klar dem Veloverkehr auf dieser Strecke dienen.

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 3

Abb. 7 - 23 Im Korridor 3 wurde auf den folgenden 15 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.

Netzlücke

- 3.N.1 – Konolfingen - Zäziwil

Lineare Massnahmen

- 3.L.1 – Grosshöchstetten – Worb
- 3.L.2 – Konolfingen – Grosshöchstetten
- 3.L.3 – Grosshöchstetten – Biglen (Haslistrasse)
- 3.L.4 – Zäziwil - Grosshöchstetten
- 3.L.5 – Tägertschi – Konolfingen
- 3.L.6 – Grosshöchstetten – Biglen (Ortseingang Biglen)
- 3.L.7 – Zäziwil, Thunstrasse

Punktuelle Massnahmen

- 3.P.1 – Knoten Emmentalstrasse / Mooshausstrasse in Konolfingen
- 3.P.2 – Knoten Biglenstrasse / Haslistrasse in Biglen

Ortsdurchfahrten

- 3.O.1 – Ortsdurchfahrt Konolfingen – Bernstrasse bis Kreuzplatz
- 3.O.2 – Ortsdurchfahrt Konolfingen – Thunstrasse
- 3.O.3 – Ortsdurchfahrt Münsingen – Tägertschistrasse
- 3.O.4 – Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten – Dorfstrasse
- 3.O.5 – Ortsdurchfahrt Zäziwil – Bernstrasse

Im Korridor 3 sind zudem auf 9 Abschnitten Massnahmen resp. Projekte aus vorangehenden Studien vorhanden.

Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 3

Grundlage	M-Nr.	Massnahmenbeschrieb	Bemerkungen
RGSK II (2016) / RGSK 21	MIV-O-4 / MIV-Auf.5.8	Konolfingen: Umgestaltung und Aufwertung Kreuzplatz (Aufwertung Gehbereiche und Erstellung niveaugleicher Querung)	nicht per se Velomassnahme - aber fördert Koexistenz und hat verkehrsberuhigende Wirkung und wird deshalb begrüsst.
RGSK II (2016) / RGSK 21	MIV-O-8 (Teil von LV-Ü.21.29)	Konolfingen: Verträgliche Gestaltung Burgdorfstrasse - Betrieb- und Gestaltungskonzept (Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr und Reduktion der Trennwirkung der Strasse)	Studie stützt Massnahme aus dem RGSK II (2016): Erstellen eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes (BGK) – Eine Möglichkeit wäre das Markieren eines Radstreifens bergwärts.
OIK II	Betrieb und Gestaltungskonzept	Konolfingen: Sanierung Emmentalstrasse inkl. Kreisel Höhe Coop, Konolfingen	Keine Unterlagen vorhanden, Abstimmung mit 3.P.1 und 3.O.1 notwendig. Verbesserungen für den Veloverkehr notwendig.
RGSK II (2016) / RGSK 21	MIV-O-19 / MIV-Auf.5.7	Grosshöchstetten: BGK mit Umgestaltung Kernbereich, Sicherung von Querungsstellen, Prüfung T30 im engeren Kernbereich, Radstreifen bergwärts (auch Zäziwil-Grosshöchstetten hier erwähnt), Pfortner	Studie unterstützt diese Massnahme

Grundlage	M-Nr.	Massnahmenbeschreibung	Bemerkungen
RGSK II (2016) / RGSK 21 // Vorprojekt Münsingen	LV-S-10 / LV-Ü.21.26 / 27 und 22.19	Tägertschi: neue Veloverbindung Bereich Tägertschi, Thalmatt (Vorprojekt bestehend) – Massnahmen auf Kantonsstrasse in Ortsdurchfahrt Tägertschi sind noch zu definieren (wie zB. das Anbringen von Querungshilfen)	Die Führung entlang der Kantonsstrasse ist als Rückfallebene zur neuen Verbindung beizubehalten. Mögliche Sofortmassnahmen am Knoten Mühletal- / Tägertschistrasse sind zu prüfen. Anschluss der Massnahme an die Massnahme 3.L.5 ist sicherzustellen: Querungshilfe als Abbiegehilfe anbieten. Zusätzliche Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt in Tägertschi werden klar benötigt – Es besteht Handlungsbedarf aus Sicht Veloverkehr.
RGSK II (2016) / RGSK 21	LV-S-10 / LV-Ü.22.19	Tägertschi – Münsingen: Ausbau Strassenquerschnitt oder separater Radweg	wird im Rahmen der Studie als Massnahme 3.L.5 konkretisiert.
OIK II	M1	Münsingen: Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen in mehreren Etappen. (Umsetzung von 2021 – 2026)	Das Projekt bringt viele Verbesserungen auch für den Veloverkehr, Abstimmung beim Kreisel Zentrum mit 3.O.3 notwendig.
OIK II	-	Biglen: Umgestaltung der Ortsdurchfahrt. (Stand: Strassenplan / Bauprojekt)	Abstimmung mit Massnahme 3.L.6 zwingend – Optimierungspotenzial vorhanden.

Die folgenden Massnahmen wurden im Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP 4G) als Teil der Massnahme BM.LV-Ü.21.29: Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Tägertschi–Konolfingen–Biglen–Zäziwil, Etappe 1 (A-Horizont) aufgenommen:

- 3.L.3
- 3.L.6
- 3.P.1
- 3.P.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 3: Münsingen - Konolfingen - Zäziwil / Grosshöchstetten - Biglen

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

Massnahmen

● punktuelle Massnahme

■ lineare Massnahme

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

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

wichtige punktuelle Alltagsziele

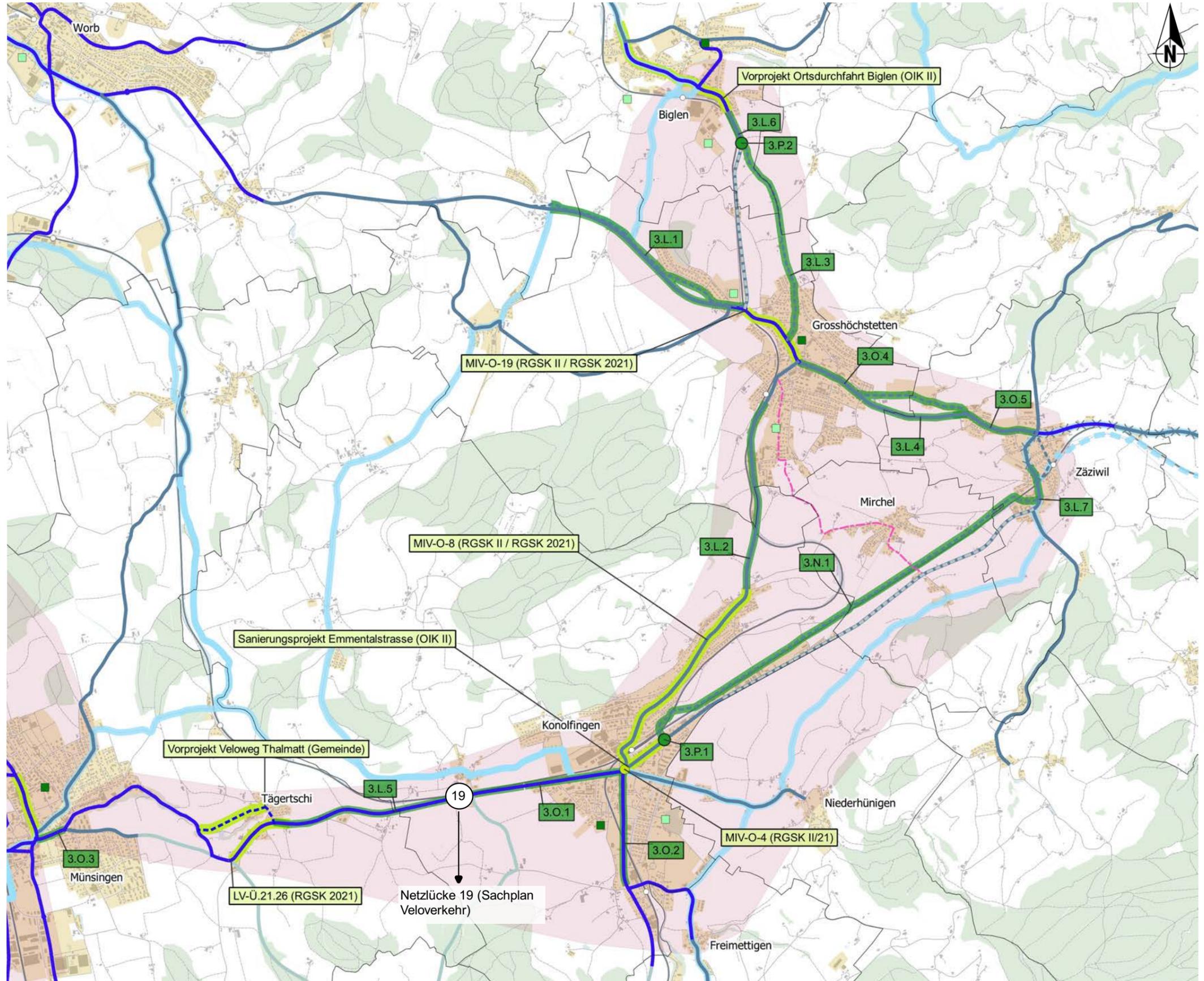
■ Oberstufenschulhaus

■ Schwimmbad / Sportanlage

○ Bahnhofstellen

Massstab :
0 0.5 1 km

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



Massnahmenkonzept mit Zuordnung der Zuständigkeiten - Korridor 3: Münsingen - Konolfingen - Zäziwil / Grosshöchstetten - Biglen

Legende:

Bearbeitungsperimeter des Korridors

Velonetz

Zuständigkeiten Netz Alltagsverkehr

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

Zuständigkeiten auf Strecken mit empfohlener Änderung der Klassifikation

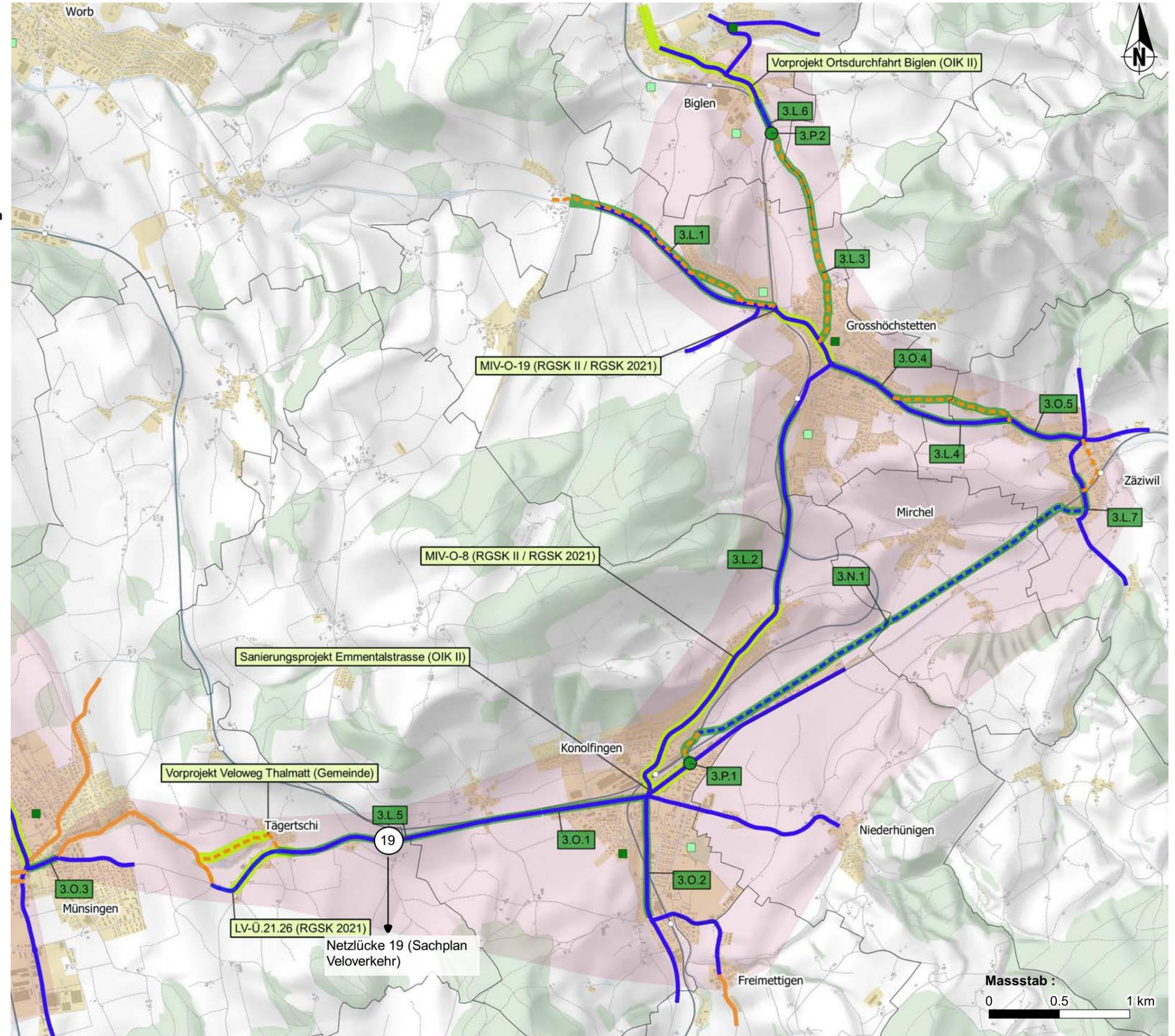
- Bund
- Kanton (Basis- und Hauptnetz)
- Gemeinde- oder Privateigentum
- Aufheben der Linienführung

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
- Bahnhofststellen

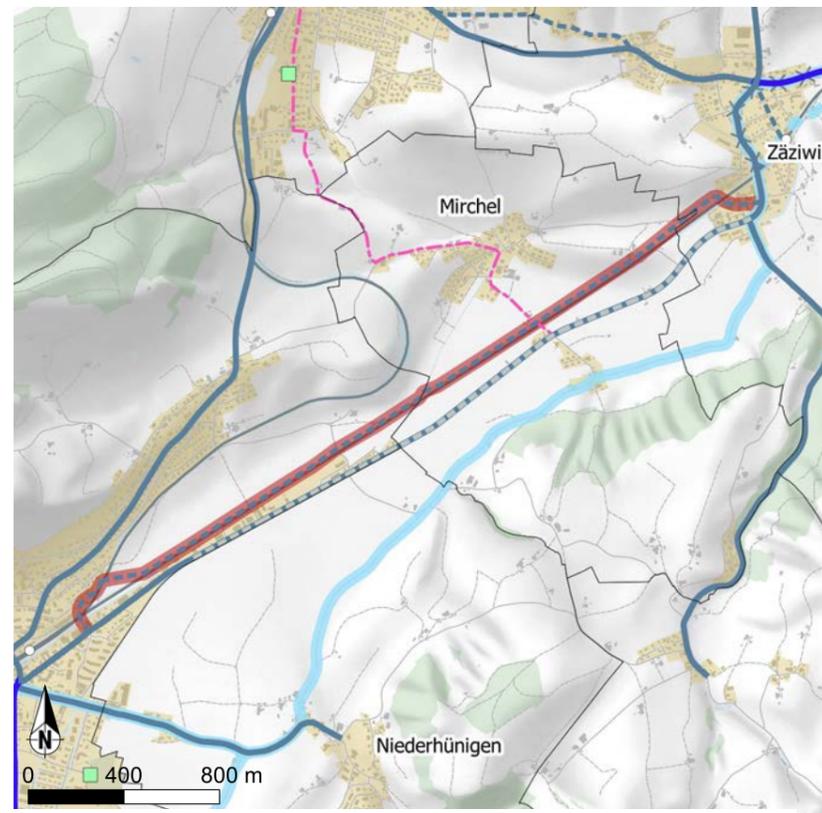


Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVTP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.N.1 Konolfingen - Zäziwil

Strasseneigentümer: Gemeinde / Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Konolfingen / Mirchel / Zäziwil

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

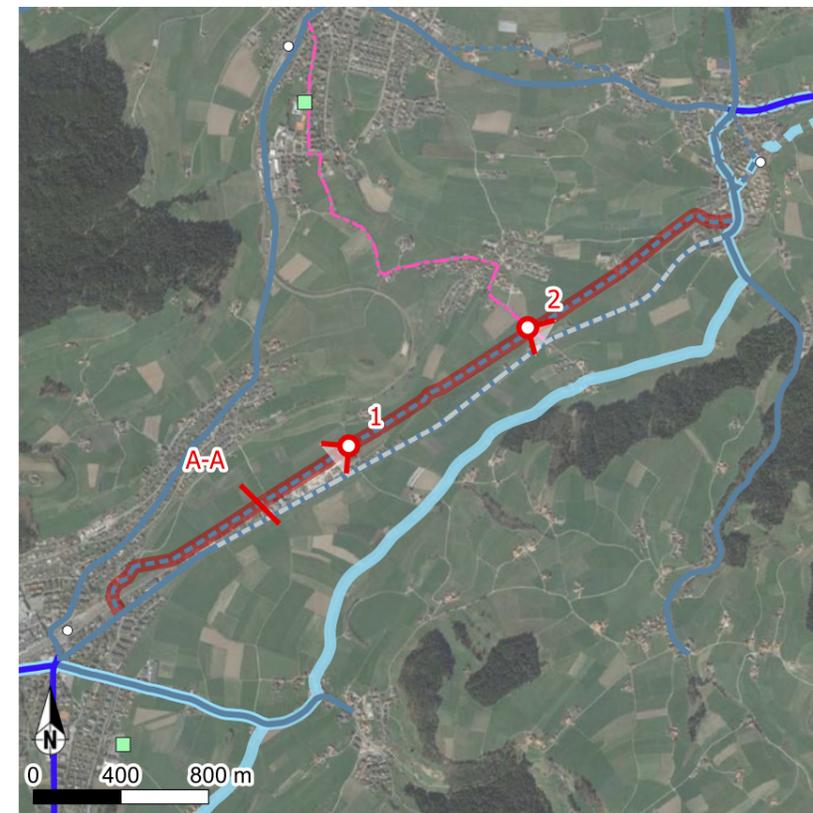
- Netzlücke

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 existiert heute keine direkte Verbindung, welche den Anforderungen entspricht (DTV auf Kantonsstrasse bei ca. 7'500 Fz/Tag). Die direkte Route entlang der Bahn ist z.T. nicht vorhanden und/oder es gilt ein Fahrverbot und eine Asphaltierung fehlt.

Massnahmenbeschreibung

Der bestehende Feldweg wird ausgebaut und asphaltiert, zudem wird auf 3 Abschnitten die Verbindung neu erstellt. Die Anschlüsse an die Kantonsstrasse werden umgestaltet (vgl. 3.P.1 und 3.L.7).

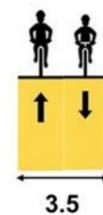
Kosten (+/- 50%)

ca. 3 - 4.5 Millionen CHF

Bemerkungen

Klassierung als kantonaler Radweg abseits von Kantonsstrassen möglich. Eine Kombination mit dem Projekt Renaturierung Chise ist im Bereich Chonolfingemoos - Hünigenstrasse zu prüfen. Ersatzpflicht für Wanderwegabschnitte.

Querprofile



A-A – Situation zukünftig

Bilder

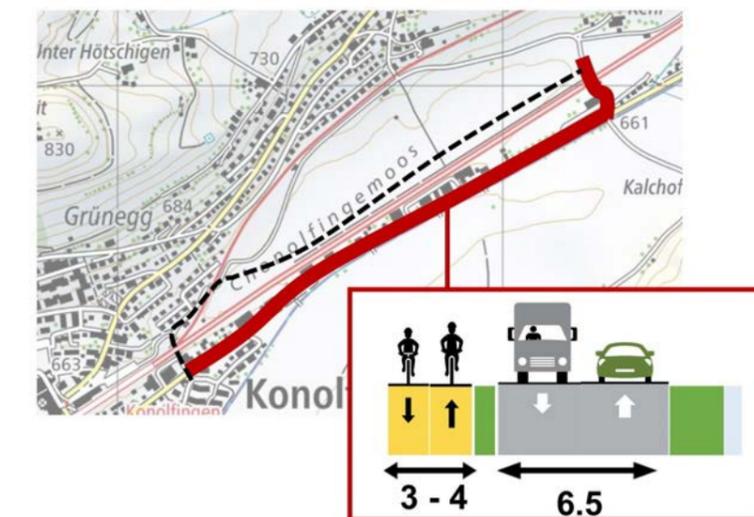


Bild 1: Blick von der Kreuzung Bahn / Kehr Richtung Konolfingen



Bild 2: Unterführung Dorfstrasse, Kreuzung mit geplanter Veloroute

Visualisierung

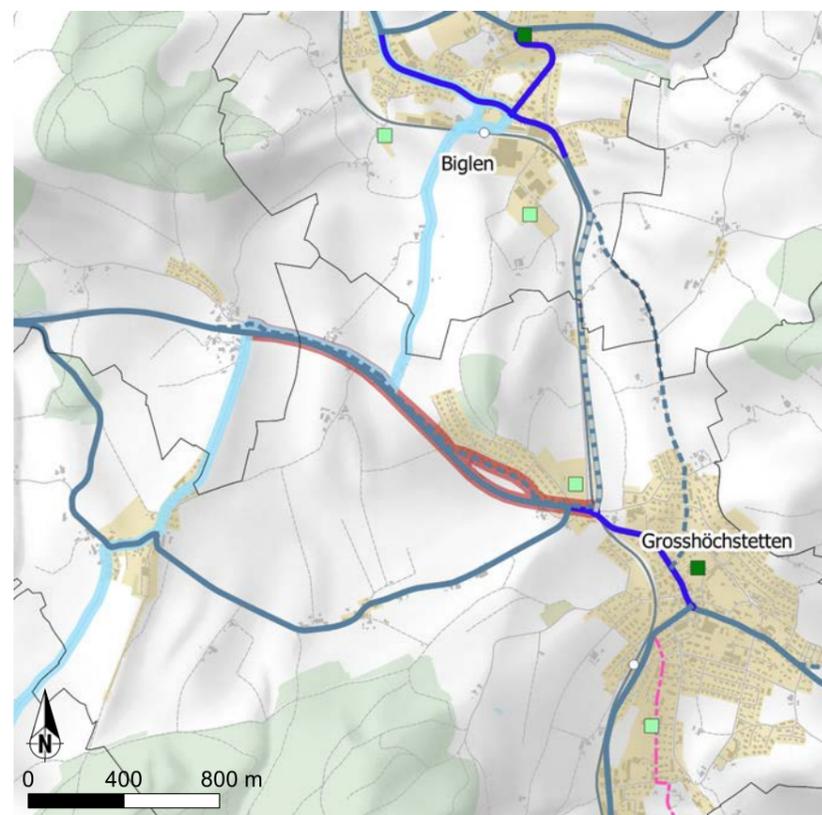


Mögliche alternative Führung in Kombination mit Renaturierung "Chise"

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.L.1 Grosshöchstetten - Ried (Worb)

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II) / Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Grosshöchstetten / Worb

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

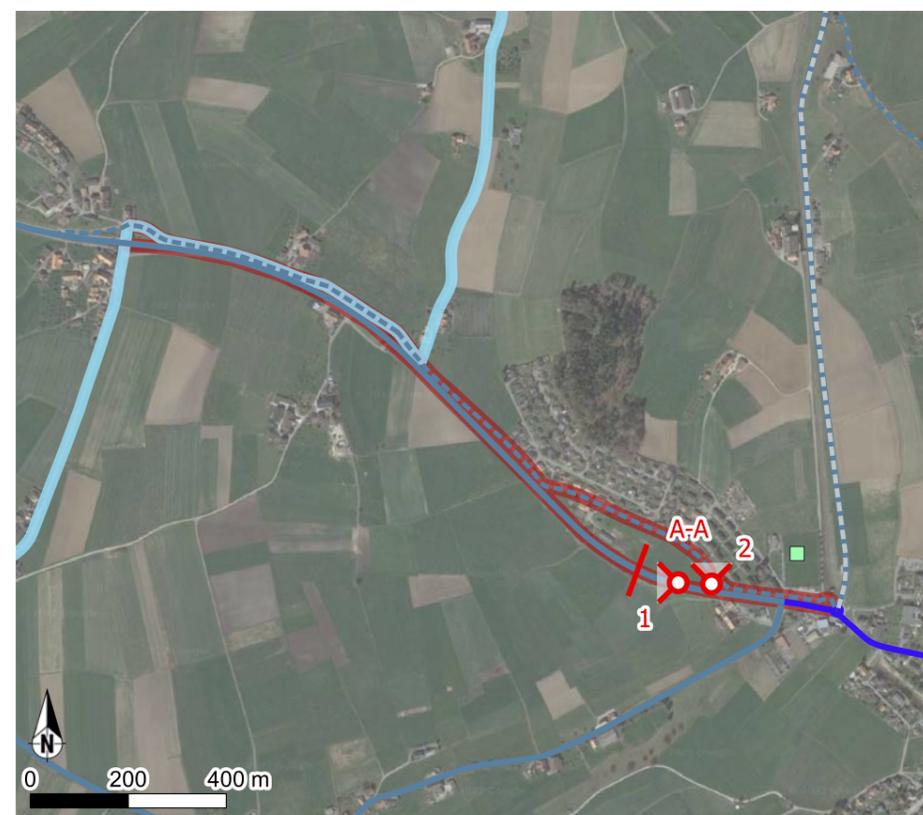
- Lineare Massnahmen

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 stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV: 8'000-8'500 / v85: 95km/h) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (hohe Geschwindigkeiten, viel Schwerverkehr). Der Komfort des Veloverkehrs ist beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Umbau der Kantonsstrasse, Erstellung eines baulich abgetrennten Einrichtungswegs (Fahrtrichtung Grosshöchstetten) im bestehenden Querschnitt. Der Veloverkehr in Richtung Worb wird über die alte Bernstrasse geführt.

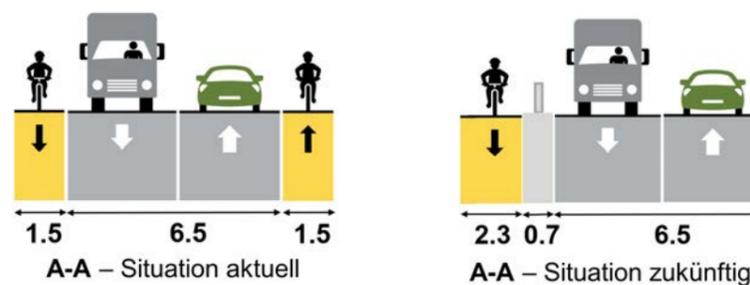
Kosten (+/- 50%)

ca. 1.5 - 2.2 Millionen CHF

Bemerkungen

Weitere Massnahmen: Signalisation der alten Bernstrasse als Velostrasse anstreben (Knoten Alte Bernstr./Bernstr ggf. Rechtsvortritt). Aufhebung des allg. Fahrverbotes im Abschnitt Talacker. Weiterführung Richtung Worb ab Ried zu prüfen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Luzernstrasse Blick Richtung Worb



Bild 2: Alte Bernstrasse Blick Richtung Worb

Visualisierung

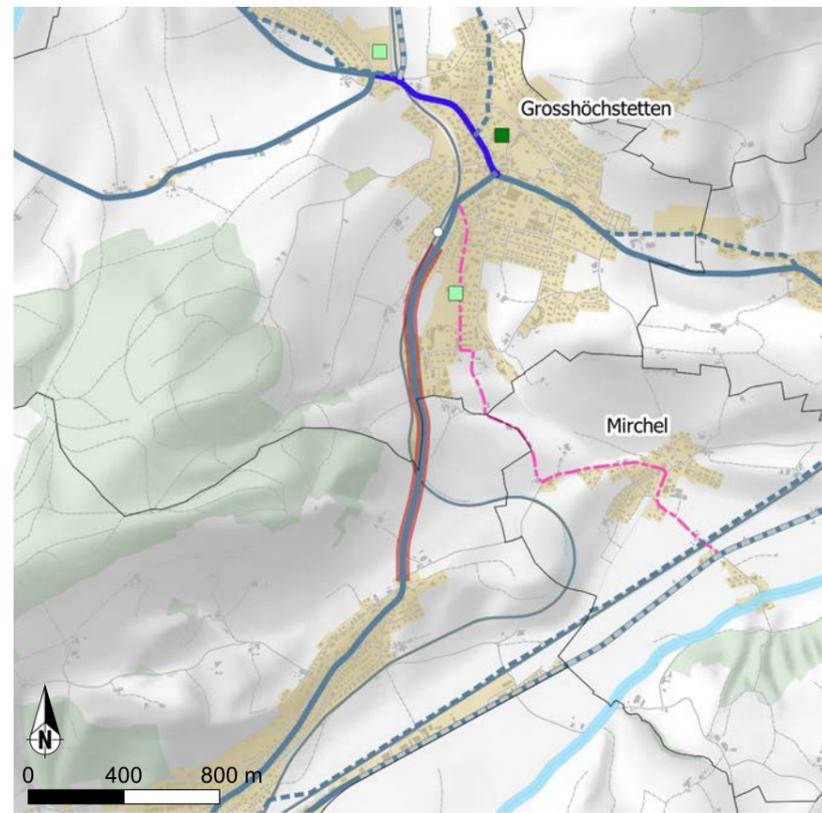


Schemaskizze Führung des Radverkehrs in die entsprechenden Fahrrichtungen

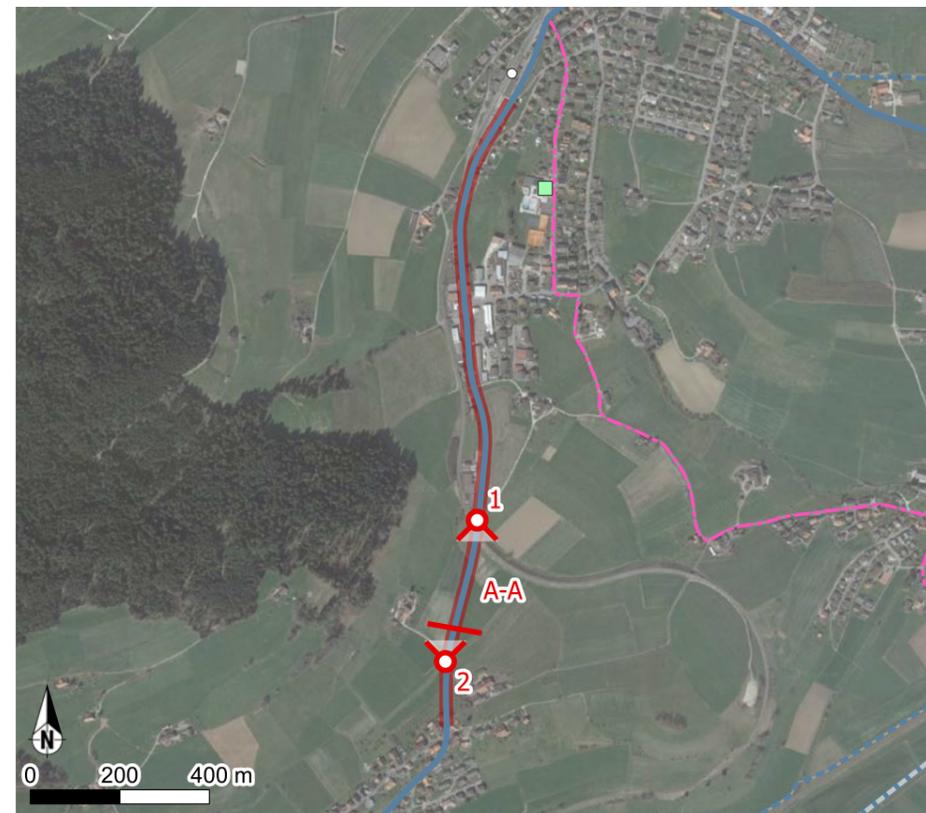
Massnahmenkonzept - Massnahme 3.L.2 Konolfingen - Grosshöchstetten

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Konolfingen / Grosshöchstetten

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 stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV: 8'000-8'500) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Infrastruktur vorhanden). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Querschnitt zwischen 6.5 und 7m, die Strassenparzelle ist 8.5m breit.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse auf ca. 8.5m (meist innerhalb der bestehenden Strassenparzelle möglich) und Erstellung eines Radstreifens in der Steigung. Abhängigkeit zur Ausgestaltung der RGSK Massnahme MIV-O-8.

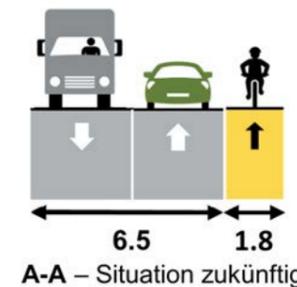
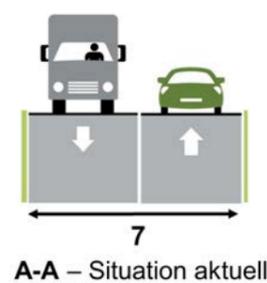
Kosten (+/- 50%)

ca. 1.1 - 1.6 Millionen CHF

Bemerkungen

Die Anordnung von Radstreifen in beide Richtungen ist vertieft zu prüfen und anzustreben.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Bahnunterführung Kantonsstrasse, Blick Richtung Konolfingen



Bild 2: Kantonsstrasse Blick Richtung Grosshöchstetten

Visualisierung

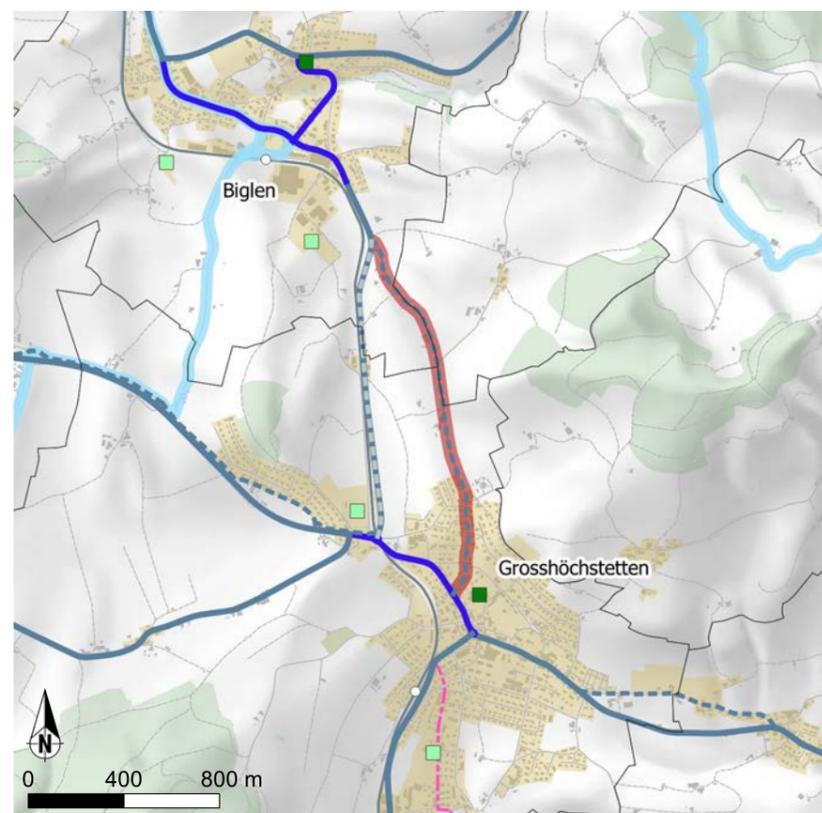


Referenzbild: Radstreifen bei Grafenscheuren (teils nur in Richtung der Steigung, teils beidseitig)

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.L.3 Grosshöchstetten - Biglen (Haslistrasse)

Strasseneigentümer: Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Grosshöchstetten / Arni / Biglen

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 schwach befahrene Nebenstrasse genügt den Anforderungen an eine Velo-Alltagsroute noch nicht, die Lesbarkeit und Homogenität sind beeinträchtigt. Der Eglisporweg ist auf einem Abschnitt eine Einbahnstrasse.

Massnahmenbeschreibung

Markierung der Route mit Velopiktogrammen, Überprüfen der Vorrichtsregime an den Kreuzungen. Aufheben der Signalisation "Einfahrt Verboten" für Velos (Eglisporweg ab Alpenweg). Anbindung an Kantonsstrasse: vgl. 3.P.2

Kosten (+/- 50%)

ca. 30'000 CHF

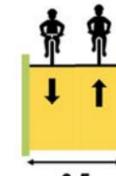
Bemerkungen

Signalisation als Fahrverbot mit Ausnahme für Zubringer anzustreben resp. Temporeduktion prüfen. Der Veloverkehr Richtung Süden kann alternativ über den Buchenweg geführt werden.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Blick auf Haslistrasse ausserorts



Bild 2: Blick auf Haslistrasse innerorts

Visualisierung

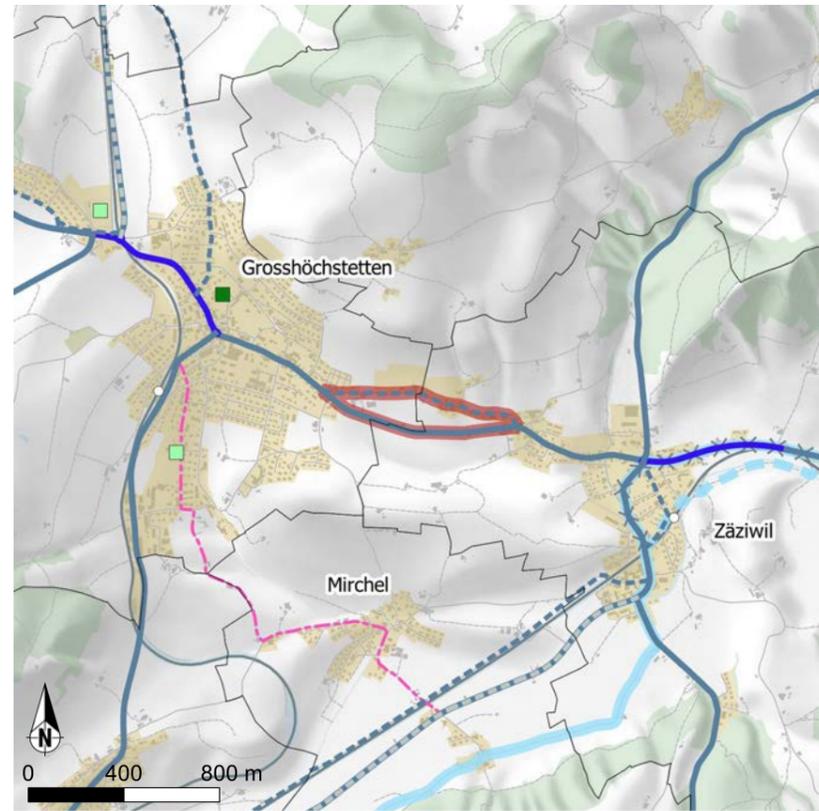


mögliche Alternative: Richtungstrennte Führung - in Richtung Süden über Buchenweg sonst über Eglisporweg.

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.L.4 Zäziwil - Grosshöchstetten

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II) / Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Grosshöchstetten / Zäziwil

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 stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV: 7'000-8'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur vorhanden). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

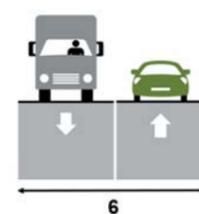
Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Strasse auf rund 8m und Erstellung eines Radstreifens in Richtung Zäziwil. Der Veloverkehr in Richtung Grosshöchstetten wird über den Lenzligenweg geführt. Die Anbindungen sind sicherzustellen.

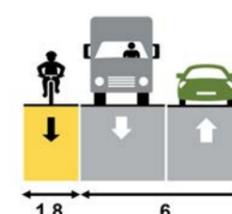
Kosten (+/- 50%)

ca. 400'000 - 700'000 CHF

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Bernstrasse Blick Richtung Zäziwil



Bild 2: Blick Richtung Grosshöchstetten

Visualisierung

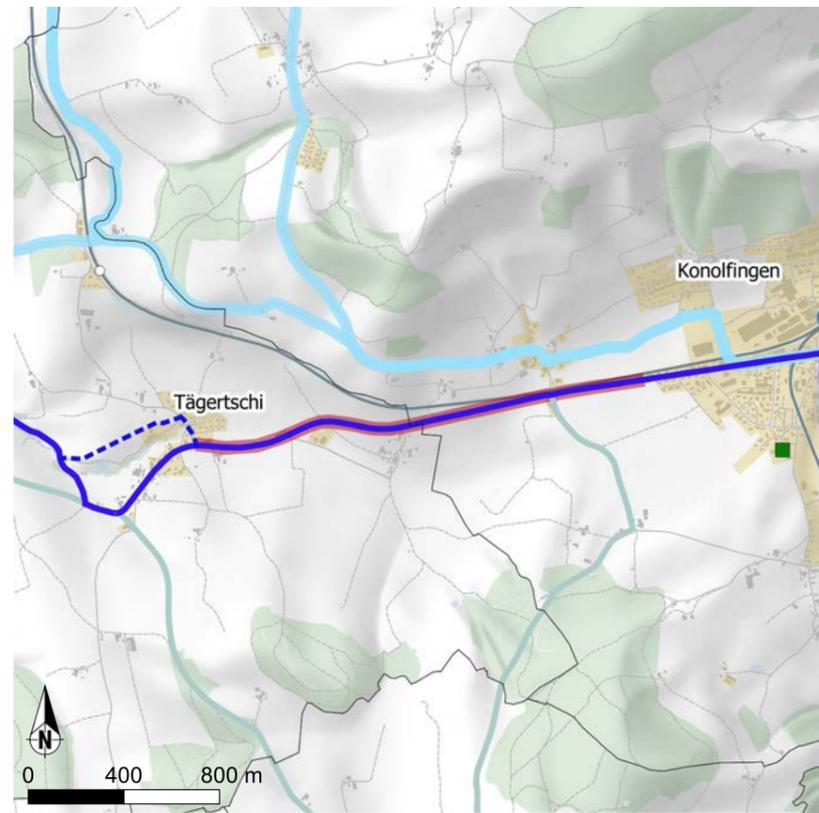


Schemaskizze der Führung pro Richtung.

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.L.5 Tägertschi-Konolfingen (Netzlücke Nr. 19 des kantonalen Sachplans)

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Münsingen / Konolfingen

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 stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV: 8'500 - 9'500) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (meist keine Veloinfrastruktur vorhanden). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Erstellung eines Radweges auf der Südseite der Kantonsstrasse. Die Engstelle Ämligen muss mit stark reduziertem Querschnitt passiert werden (2m + 5.5m Fahrbahn - ggf. punktuelle Temporeduktion zu prüfen).

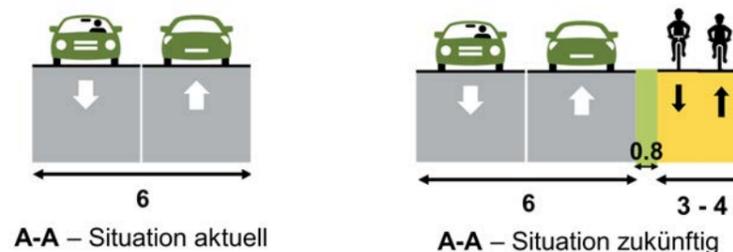
Kosten (+/- 50%)

ca. 2.8 - 4.2 Millionen CHF

Bemerkungen

Radweg zwischen Ursellen und Konolfingen bereits vorhanden. Im Rahmen dieser Massnahme sind weitere Verbesserungen auf der Ortsdurchfahrt Tägertschi zu prüfen. Auf eine Benützungspflicht für schnelle E-Bikes ist zu verzichten.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Siedlung Ämligen



Bild 2: Ämligen Blick Richtung Tägertschi

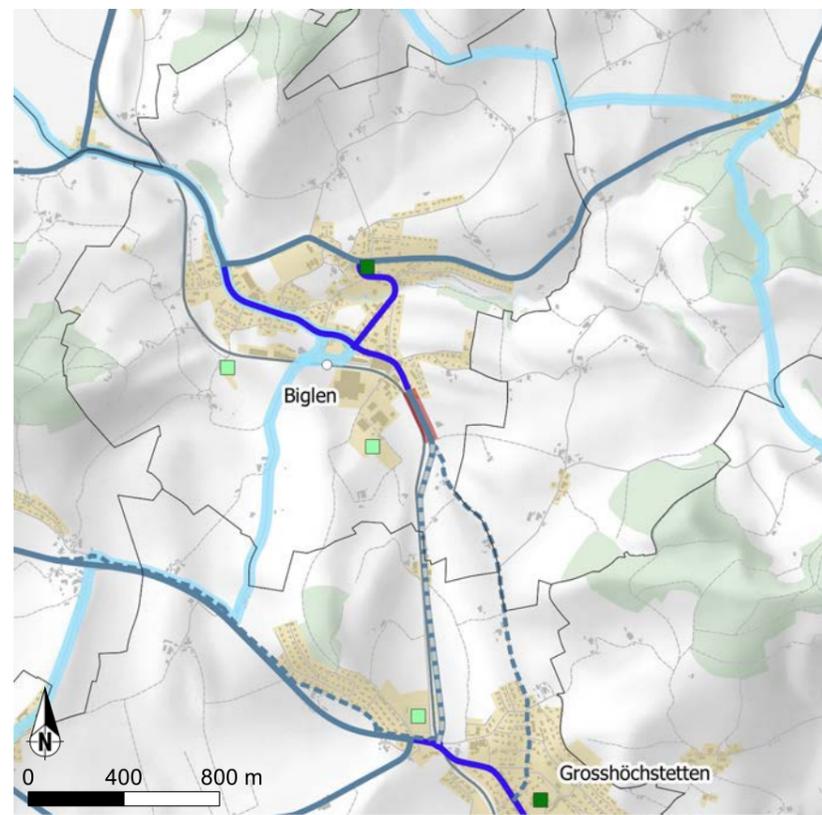
Visualisierung



Referenzbild: Radweg entlang einer Kantonsstrasse in Heimberg

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.L.6 Grosshöchstetten - Biglen (Ortseingang Biglen)

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

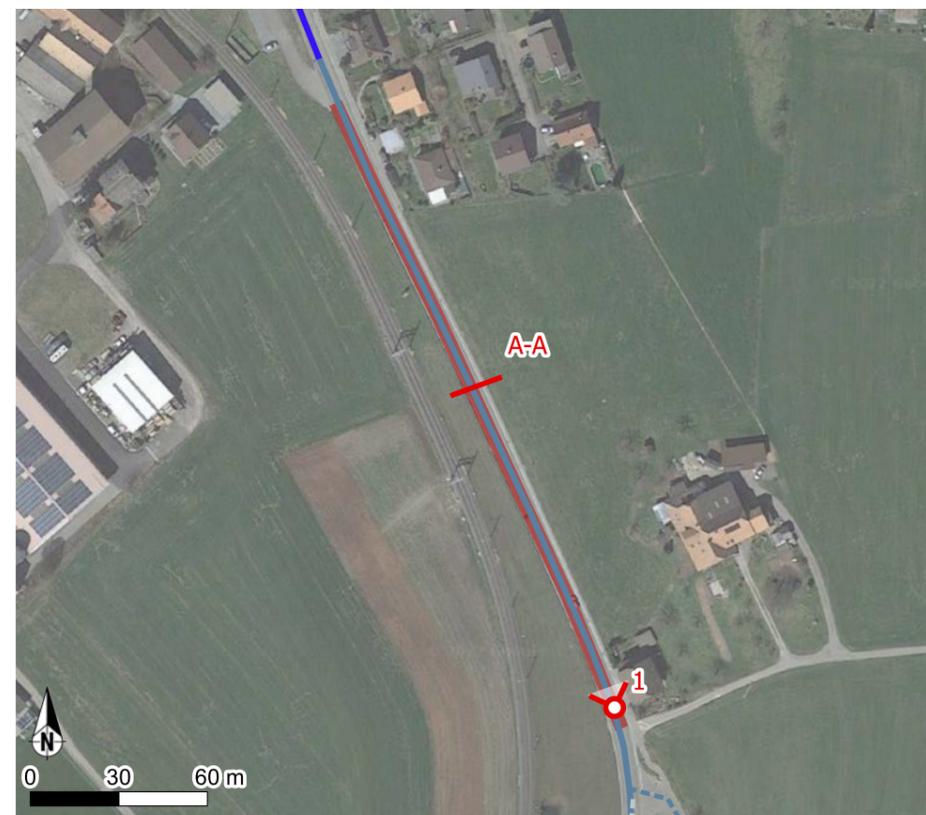
- Lineare Massnahmen

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 stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV: 7'000-8'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur vorhanden). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau des bestehenden Trottoirs auf der Ostseite der Kantonsstrasse zu einem 3m breiten Fuss- und Radweg (bedingt Erweiterung / Projektänderung des bestehenden genehmigten Strassenplans Ortsdurchfahrt Biglen).

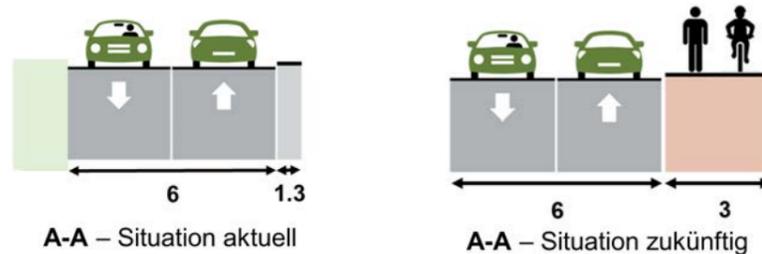
Kosten (+/- 50%)

ca. 300'000 CHF

Bemerkungen

Anordnung eines Pförtners am Ortseingang von Biglen zur Rückführung des Veloverkehrs auf die Strasse (bedingt Erweiterung des vorgesehenen Pförtners gemäss Strassenplan Ortsdurchfahrt Biglen). Kosten entsprechen Erweiterung des bestehenden Projektes.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Biglenstrasse Blick Richtung Biglen

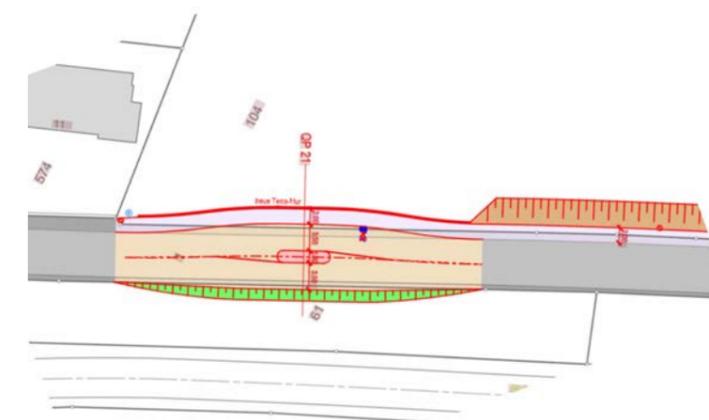
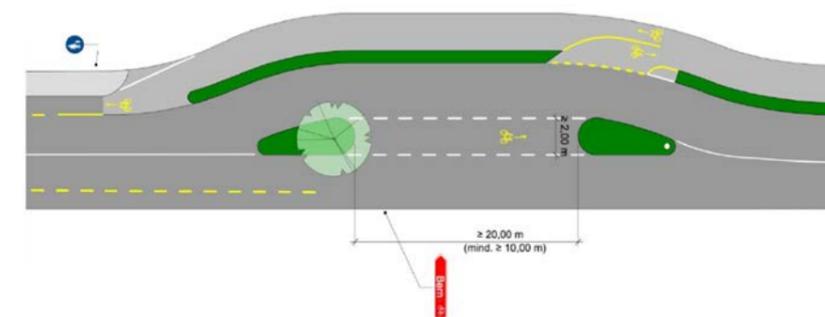


Bild 2: Auszug geplanter Pförtner Strassenplan Ortsdurchfahrt Biglen

Visualisierung

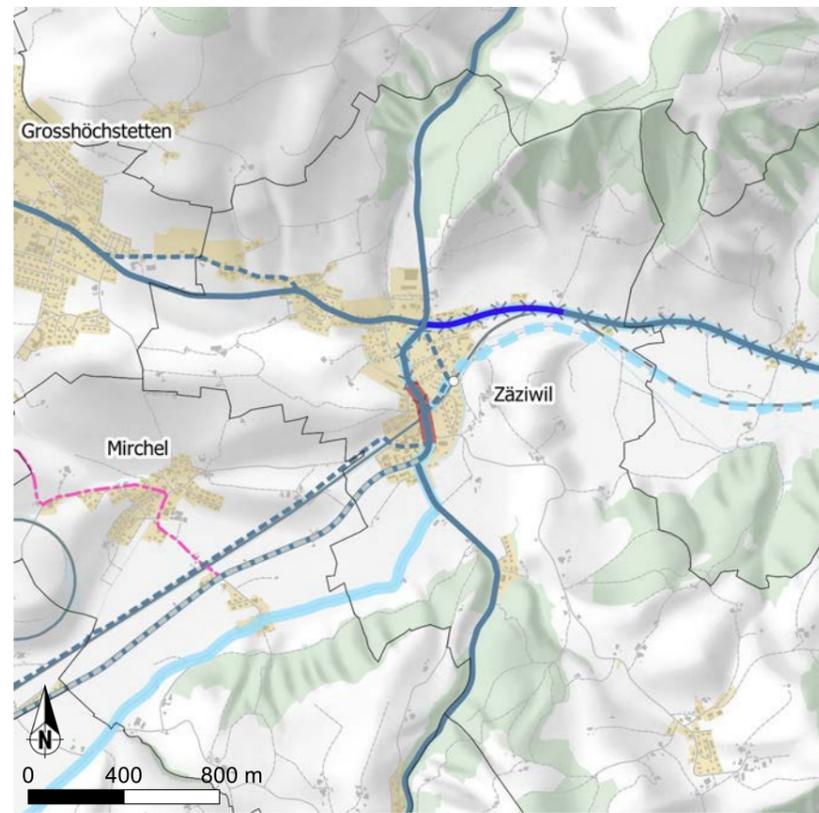


Referenzbild: Rückführung Radweg mittels eines Pförtners (Quelle: Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr Kt. Bern)

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.L.7 Zäziwil, Thunstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II) / SBB (Bahnübergang)
Betroffene Gemeinde(n): Zäziwil

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

Die Thunstrasse (DTV: 7'000 - 8'000) genügt heute insbesondere den Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs nicht. Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität sind beeinträchtigt. Insbesondere die Querung der Bahn ist eng und gefährlich.

Massnahmenbeschreibung

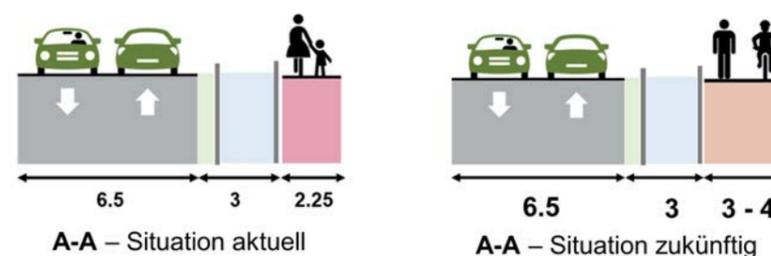
Ausbau des Fusswegs entlang Zäzibach zu Fuss- und Radweg. Führung über Bahnübergang (Ausbau benötigt) und danach über die Bachmatt- und Bahnhofstr. nördlich der Geleise. Reduktion der Geschwindigkeit im Bereich des Anschlusses an 3.N.1 ist zu prüfen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 100'000 - 150'000 CHF

Bemerkungen

Querprofile



Bilder

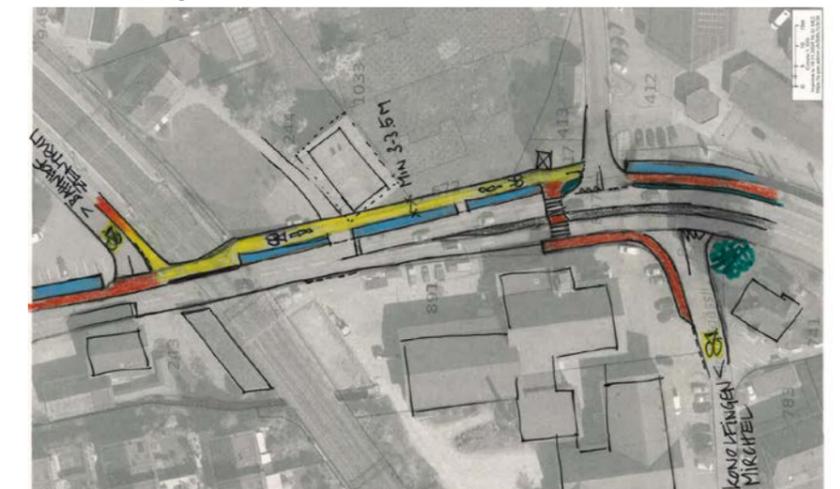


Bild 1: Bahnübergang Zäziwil Blick Richtung Konolfingen



Bild 2: Einmündung Mirchelgässli Blick Richtung Konolfingen

Visualisierung

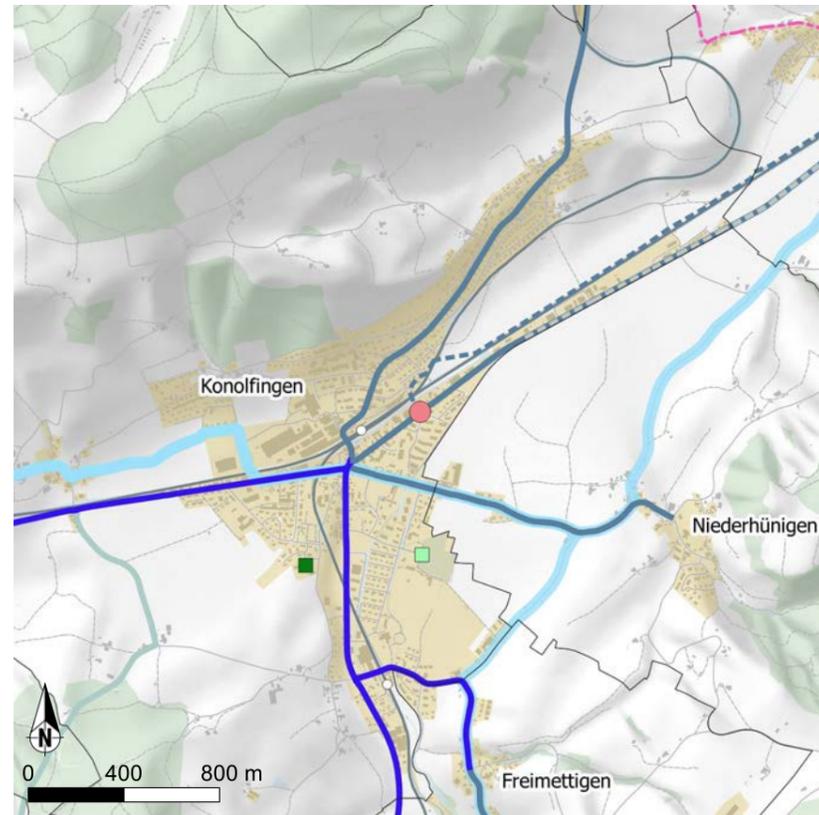


Skizze einer möglichen Fuss- und Veloführung mit Anschluss an die Führung 3.N.1

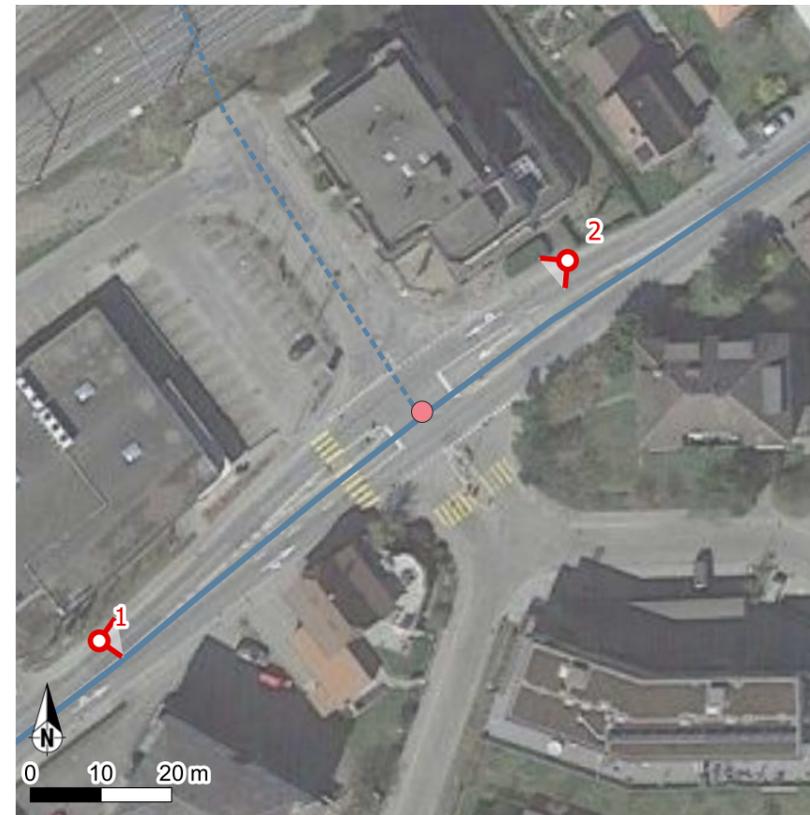
Massnahmenkonzept - Massnahme 3.P.1 Knoten Emmentalstr./Mooshausstr.

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

Situation im Korridor



Orthofoto



Bilder



Bild 1: Blick auf den Knoten von Konolfingen her



Bild 2: Blick auf den Knoten vom Ortsausgang her

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 den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur, fehlende Querungshilfen, DTV von 7'000 - 7'500 Fz/Tag). Die Abbiegebeziehung auf die neue Alltagsroute (3.N.1) muss gelöst werden.

Massnahmenbeschreibung

Verschiebung des westlichen Fussgängerstreifens. Entfernung der Linksabbiegespuren zugunsten eines Mehrzweckstreifens. Die Erstellung einer Trottoirüberfahrt über den Chiesenmattweg ist zu prüfen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 250'000 - 350'000 CHF

Bemerkungen

Weitere Massnahmen: Redimensionierung der beiden Einmündungen. Anpassung der Vorrtrittsregelung bei der Ausfahrt des Coop Parkplatzes. Tempo 30 auf der Mooshausstrasse. Abstimmung mit Sanierung Emmentalstrasse erforderlich.

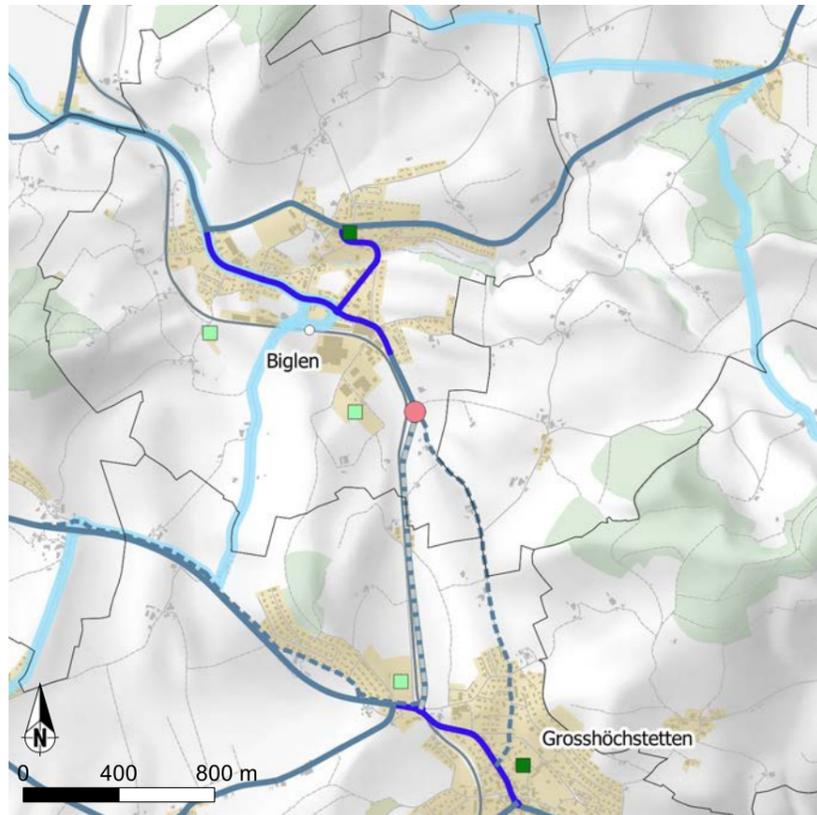
Visualisierung



Visualisierung der Umgestaltung

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.P.2 Knoten Biglenstr./Haslistr.

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

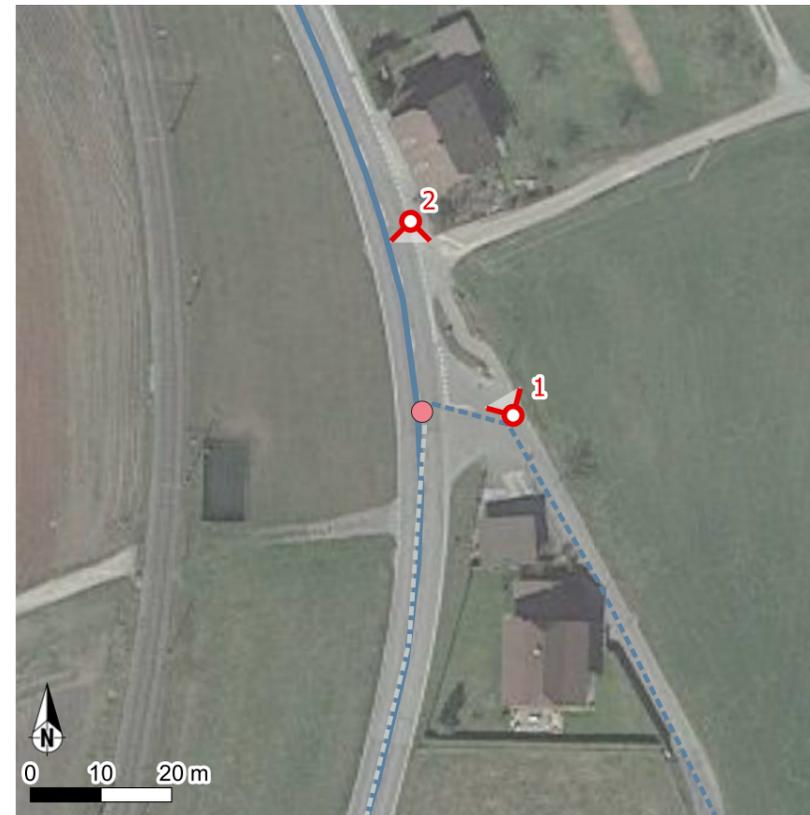
- punktuelle Massnahmen

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 von 7'000 - 8'000 Fz/Tag auf der Kantonsstrasse). Es besteht keine Veloinfrastruktur.

Massnahmenbeschreibung

Schaffung respektive Ausbau des Bypasses durch Umgestaltung des östlichen Trottoirbereichs, um das Abbiegen in die Biglenstrasse zu vereinfachen. Abzustimmen mit Massnahme 3.L.6 und Sanierung Ortsdurchfahrt Biglen.

Kosten (+/- 50%)

In Kostenschätzung zu 3.L.6 enthalten

Bemerkungen

Abhängigkeit zur Führung 3.L.6 / 3.L.3 und zu Sanierung Ortsdurchfahrt Biglen.

Bilder



Bild 1: Blick von Haslistrasse auf Knoten



Bild 2: Blick von Biglenstrasse Rtg. Grosshöchstetten auf den Knoten

Visualisierung

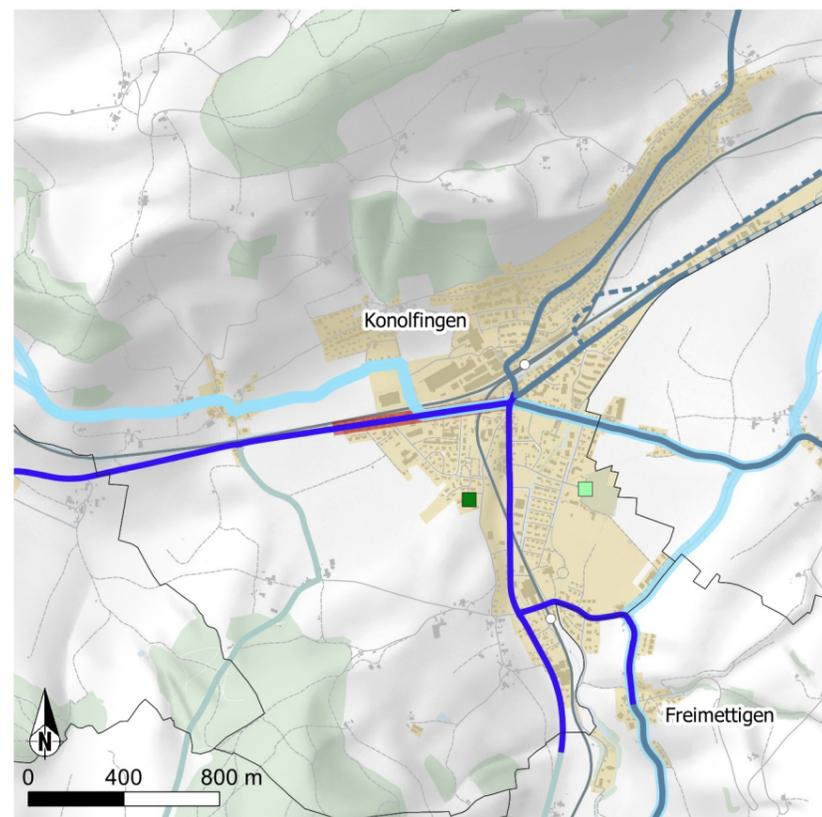


Visualisierung der Umgestaltung

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.0.1 Ortsdurchfahrt Konolfingen, Bernstrasse bis Kreuzplatz

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

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

- Ortsdurchfahrt

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 Ortsdurchfahrt (DTV: 9'000 - 10'000) genügt heute den Ansprüchen des Veloverkehrs nur zum Teil. Auf einem Abschnitt kann mit dem Velo das Trottoir mitbenutzt werden, z.T. ist eine Kernfahrbahn mit (zu schmalen) Radstreifen vorhanden.

Massnahmenbeschreibung

Gesamtbetrachtung über alle Verkehrsträger in Form eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes. Neuaufteilung des Strassenraums (Ortseinfahrt: Fuss-/Radweg ins Dorf ziehen, Zentrum: Reduktion der Geschwindigkeit resp. Ausbau und Anordnung von Radstreifen).

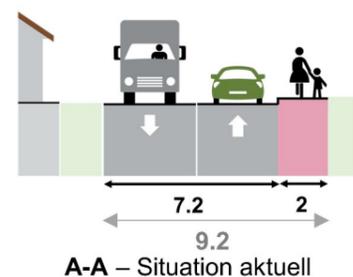
Kosten

keine Angaben

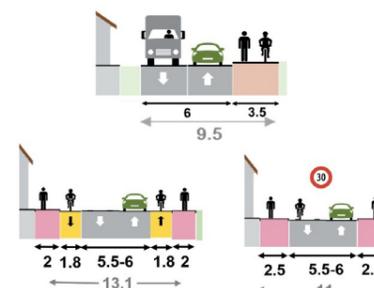
Bemerkungen

Reduktion der Fahrbahnbreite auf 5.7 und Anordnung von Radstreifen im aktuellen Querschnitt möglich (mindestens in 1 Richtung). Mögliche Alternativen der Linienführung sind im BGK nochmals zu prüfen.

Querprofile



Option(en) Umgestaltung



Bilder

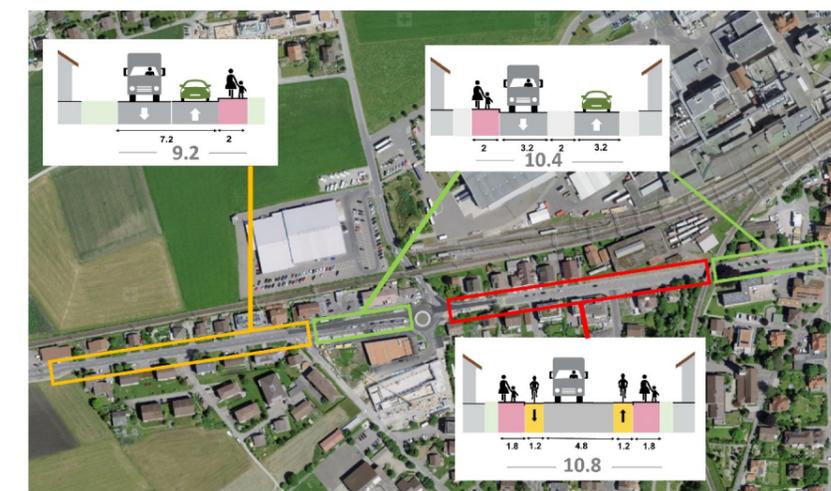


Bild 1: Kreisel bei Ortseinfahrt



Bild 2: Ende des Fuss- und Radweges bei der Ortseinfahrt.

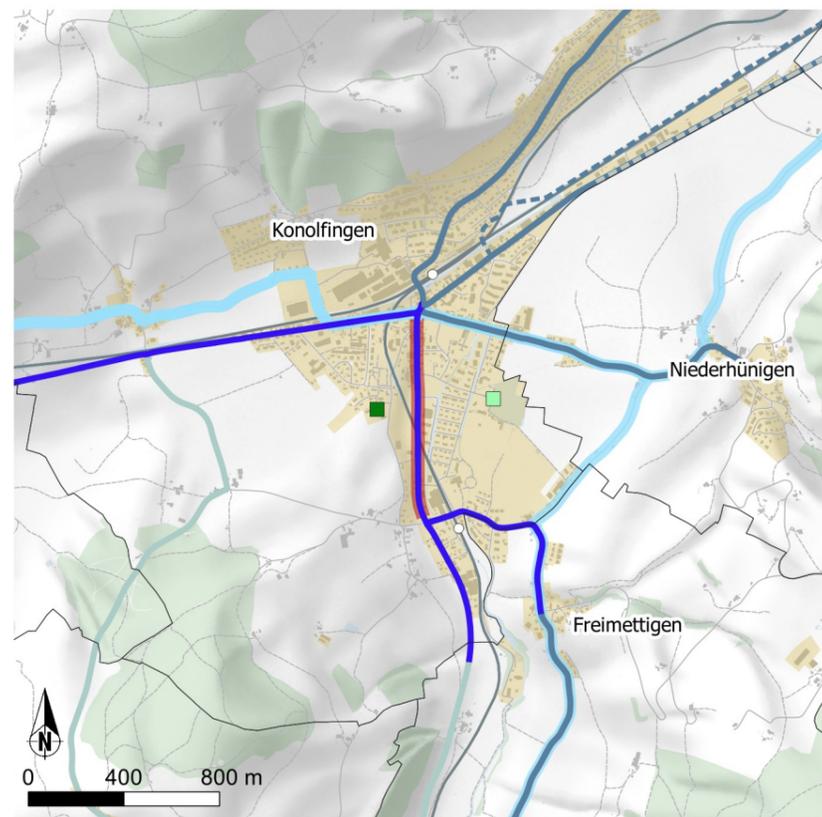
Visualisierung



Situation aktuell: verschiedene Abschnitte mit unterschiedlichen Querprofilen

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.0.2 Ortsdurchfahrt Konolfingen, Thunstrasse

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

- Ortsdurchfahrt

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 Ortsdurchfahrt auf der sehr stark befahrenen Kantonsstrasse (DTV > 10'000) genügt heute insbesondere den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur vorhanden). Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Gesamtbetrachtung über alle Verkehrsträger in Form eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes. Reduktion der Geschwindigkeit resp. Ausbau und Anordnung von Radstreifen. Im Rahmen vom BGK sind allfällige Alternativen nochmals zu prüfen.

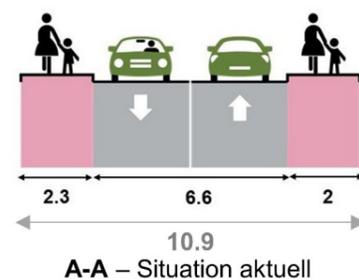
Kosten

keine Angaben

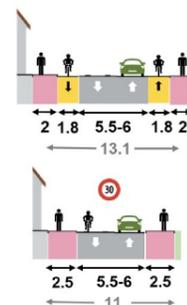
Bemerkungen

Ausbau der Kantonsstrasse zu prüfen - Priorität von Radstreifen in Richtung Freimettigen vor dem Bahnübergang, Rückstau blockiert Radverkehr.

Querprofile



Option(en) Umgestaltung



Bilder



Bild 1: Thunstrasse Blick Richtung Bahnübergang / Freimettigen

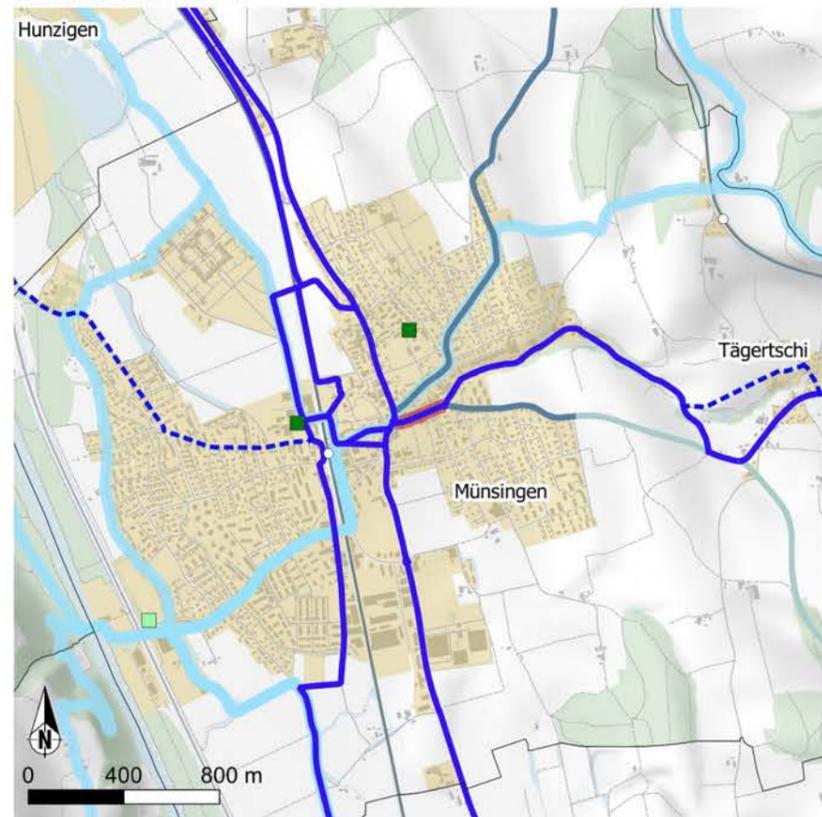
Visualisierung



Referenzbild: Beispiel Huttwil - Umgestaltung einer stark befahrenen Ortsdurchfahrt. Quelle: GränicherBau

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.0.3 Ortsdurchfahrt Münsingen

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

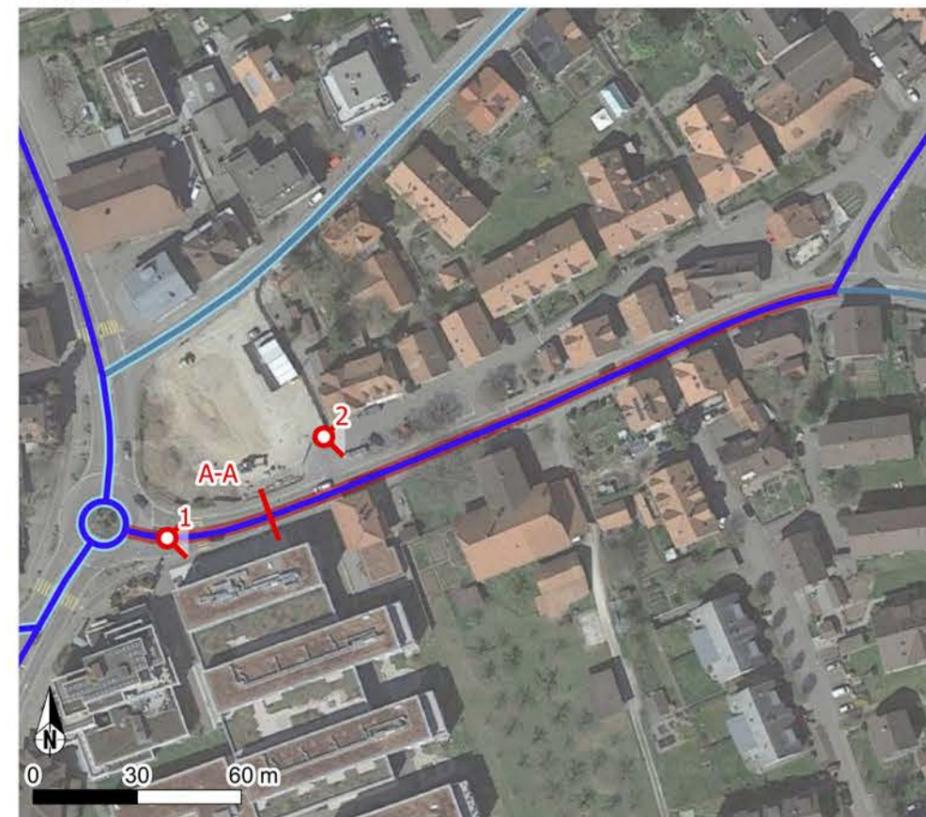
- Ortsdurchfahrt

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 Ortsdurchfahrt (DTV: > 10'000) genügt heute insbesondere den Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs nicht (fehlende Infrastruktur). Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Gesamtbetrachtung über alle Verkehrsträger im Rahmen der Sanierung Ortsdurchfahrt. Zusätzlicher Platz für die Anordnung von Velostreifen ist anzustreben. Als Option ist eine Führung via Hintergasse denkbar.

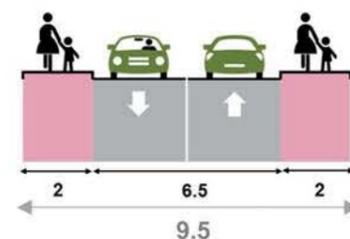
Kosten

keine Angaben

Bemerkungen

Bei einer Führung über die Hintergasse ist dem Anschluss an die Kantonsstrasse besonders Rechnung zu tragen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell

Bilder



Bild 1: Tägertschistrasse, Blick Richtung Tägertschi



Bild 2: Parkplatz auf der Hintergasse

Visualisierung

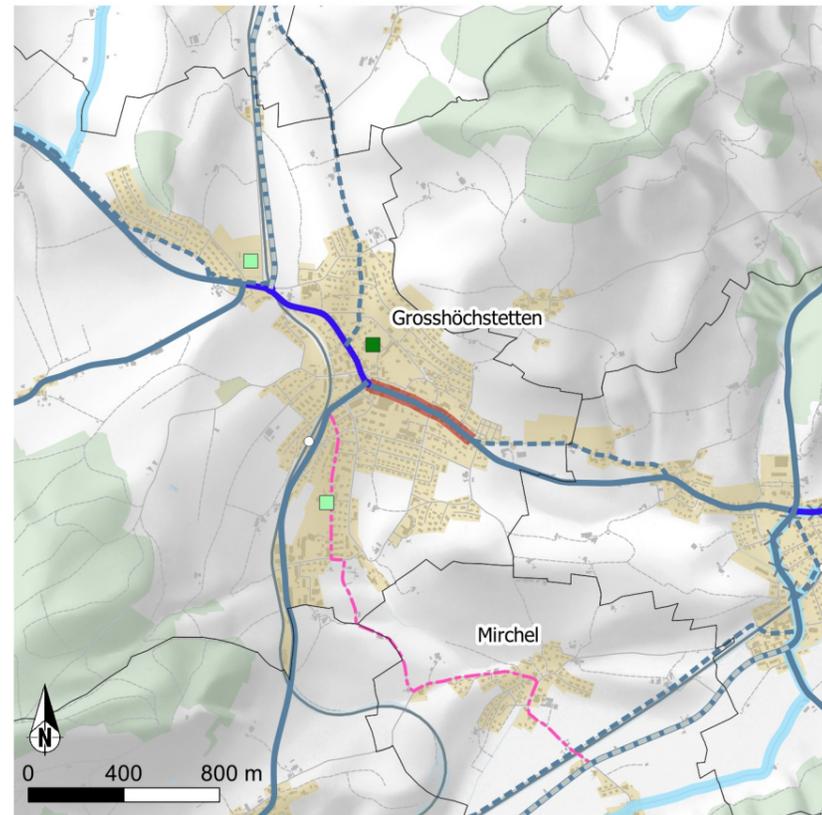


Schema einer möglichen Führung über die Hintergasse

Massnahmenkonzept - Massnahme 3.0.4 Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten

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

Situation im Korridor



Abschnitt



Heutige Situation

Die Ortsdurchfahrt (DTV: 8 - 9'000) genügt heute insbesondere den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (fehlende Infrastruktur, signalisierte Geschwindigkeit 50 km/h). Sicherheit und Komfort sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Gesamtbetrachtung über alle Verkehrsträger. Da der Handlungsspielraum durch die Platzverhältnisse stark eingeschränkt ist, wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion resp. ein allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen.

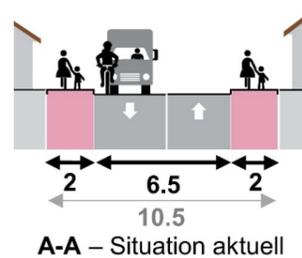
Kosten

keine Angaben

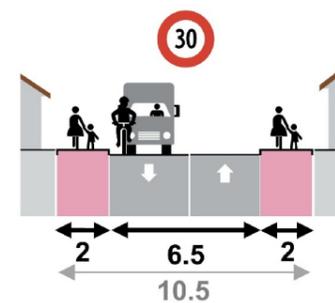
Bemerkungen

Als Ergänzung könnte eine Umfahrung via Friedhof im kommunalen Netz angeboten werden, für den Veloverkehr ohne Ziel im Zentrum.

Querprofile



Option(en) Umgestaltung



Bilder

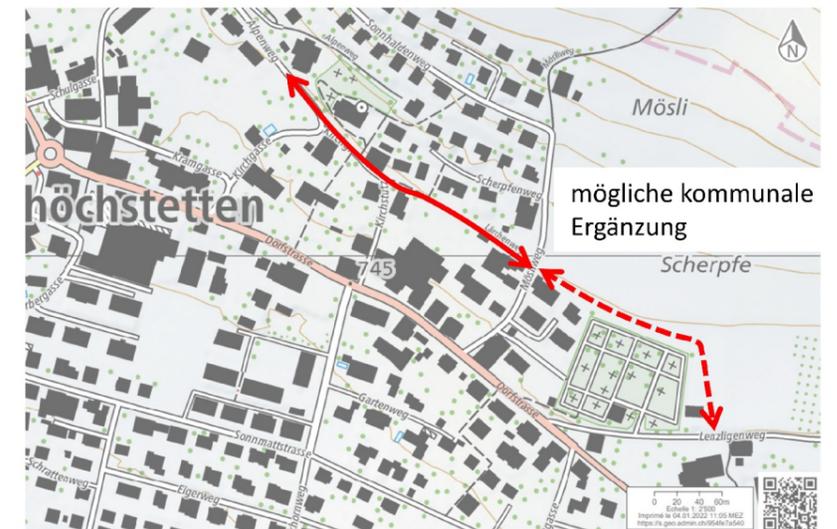


Bild 1: Dorfstrasse, Blick Richtung Worb (Quelle: Google Streetview)



Bild 2: Dorfstrasse, Blick Richtung Zäziwil (Quelle: Google Streetview)

Visualisierung



Schema einer möglichen kommunalen Alternativen um den Friedhof.

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

- Ortsdurchfahrt

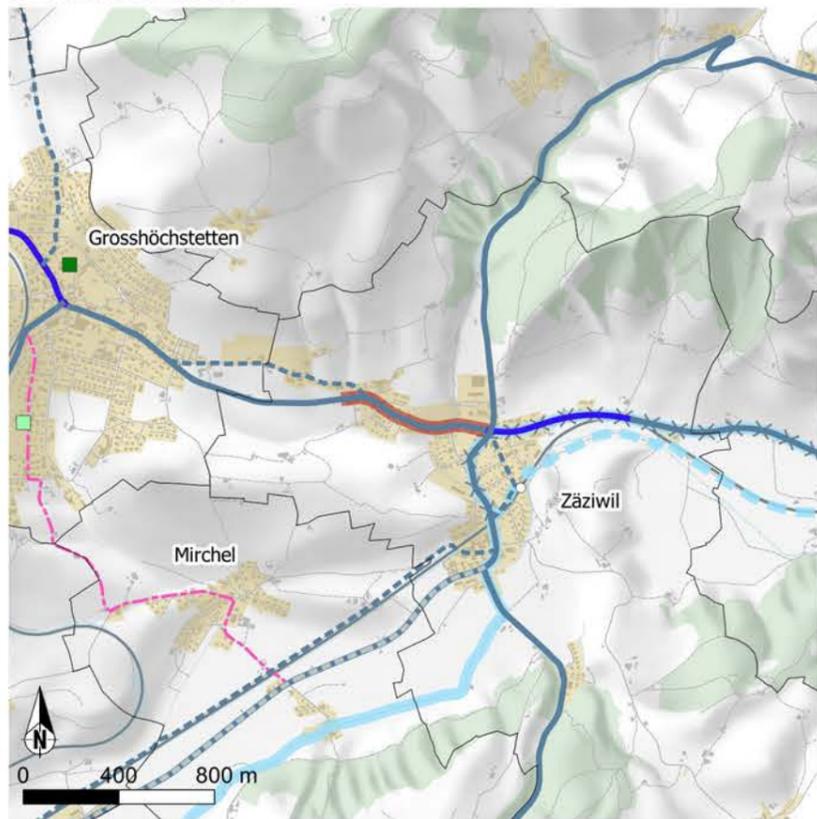
Alltagsziele

- 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 3.0.5 Ortsdurchfahrt Zäziwil

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

- Ortsdurchfahrt

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

Die Ortsdurchfahrt (DTV: 8 - 9'000) genügt heute insbesondere den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (fehlende Infrastruktur, signalisierte Geschwindigkeit 50 km/h). Sicherheit und Komfort sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Gesamtbetrachtung über alle Verkehrsträger in Form eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes. Zusätzlicher Platz für die Anordnung von Velostreifen bergwärts und eine Temporeduktion sind anzustreben.

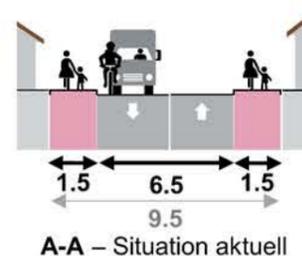
Kosten

keine Angaben

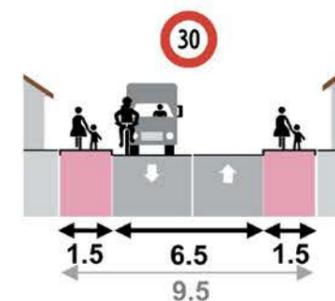
Bemerkungen

Kurzfristig wird vor allem die Prüfung einer Temporeduktion und der Öffnung des Gehwegs für den Veloverkehr bergwärts empfohlen. Abstimmung mit 3.L.4

Querprofile



Option(en) Umgestaltung



Bilder



Bild 1: Bernstrasse, Blick Richtung Grosshöchstetten



Bild 2: Bernstrasse, Blick Richtung Grosshöchstetten

Visualisierung



Referenzbild: Beispiel Huttwil - Umgestaltung einer stark befahrenen Ortsdurchfahrt. Quelle: GränicherBau

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.

Transitec / B+S AG



A. Renard
Projektleitung



O. Dreyer
Koreferat



E. Vontobel
Projektbearbeitung

Bern, 13. April 2022