

# Planungsstudien Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 4

Halenbrücke – Uetligen – Ortschaftswaben - Meikirch

Schlussbericht



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

## **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**

Uettligenstrasse, Kirchlindach (Foto: Kurt Wenger)

Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Projektleitung	Projektbearbeitung
1403_191-rap-evo-K4-Schlussdokumentation-V4.docx	1	01.03.2021	-	<b>A. Renard</b> O. Dreyer	<b>E. Vontobel</b> J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K4-Schlussdokumentation-V4.docx	2	14.07.2021	Koreferat RKBM / Arbeitsgruppe und Überprüfung der Verhältnismässigkeit aller Massnahmen	<b>A. Renard</b> O. Dreyer	<b>E. Vontobel</b> J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K4-Schlussdokumentation-V4.docx	3	13.08.2021	Koreferat RKBM / Arbeitsgruppe	<b>A. Renard</b> O. Dreyer	<b>E. Vontobel</b> J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K4-Schlussdokumentation-V4.docx	4	13.04.2022	Überarbeitung nach Mitwirkung	<b>A. Renard</b> O. Dreyer	<b>E. Vontobel</b> 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 4 .....	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 .....	20
5.1 Vorgehen .....	20
5.1.1 Zuordnung der Zuständigkeiten .....	20
5.1.2 Überprüfung der Verhältnismässigkeit .....	20
5.1.3 Priorisierung der Massnahmen .....	21
5.2 Massnahmen im Korridor 4 .....	21
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 (2020) / kommunaler Netzplan Veloverkehr, Wohlen..	12
Abbildung 5 – Übersichtskarte – Handlungsbedarf im Korridor 4 .....	15
Abbildung 6 – empfohlene Linienführung Korridor 4 .....	19
Abbildung 7 – Massnahmenkonzept Korridor 4 .....	23
Abbildung 8 – Massnahmenkonzept Korridor 4 – Zuordnung der Zuständigkeiten.....	24
Abbildung 9 – Massnahmenblatt 4.L.1 – Meikirch – Bushaltestelle Weissenstein.....	25
Abbildung 10 – Massnahmenblatt 4.L.2 – Bushaltestelle Weissenstein – Ortschaften....	26
Abbildung 11 – Massnahmenblatt 4.L.3 – Ortschaften – Schützenrain .....	27
Abbildung 12 – Massnahmenblatt 4.L.4 – Ortschaften, Meikirchstrasse.....	28
Abbildung 13 – Massnahmenblatt 4.L.5 – Ortschaften, Kirchlindachstrasse.....	29
Abbildung 14 – Massnahmenblatt 4.L.6 – Ortschaften, Postgasse .....	30
Abbildung 15 – Massnahmenblatt 4.L.7 – Uetligen – Ortschaften, Abschnitt Ost.....	31
Abbildung 16 – Massnahmenblatt 4.L.8 – Uetligen – Ortschaften, Abschnitt West.....	32
Abbildung 17 – Massnahmenblatt 4.L.9 – Herrenschwanden – Ortschaften .....	33
Abbildung 18 – Massnahmenblatt 4.L.10 – Uetligenstrasse, Kurve – Thalmatt.....	34
Abbildung 19 – Massnahmenblatt 4.L.11 – Halenbrücke – Uetligenstrasse, Kurve .....	35
Abbildung 20 – Massnahmenblatt 4.L.12 – Herrenschwanden, Kurve Bernstrasse.....	36
Abbildung 21 – Massnahmenblatt 4.P.1 – Ortschaften, Kirchlindach- / Meikirchstrasse	37
Abbildung 22 – Massnahmenblatt 4.P.2 – Ortschaften, Kirchlindach- / Poststrasse .....	38
Abbildung 23 – Massnahmenblatt 4.P.3 – Ortschaften, Uetligen- / Meikirchstrasse ....	39
Abbildung 24 – Massnahmenblatt 4.P.4 – Uetligen, Ortschaften- /Uetligenfeldstrasse	40
Abbildung 25 – Massnahmenblatt 4.O.1 – Ortsdurchfahrt Uetligen.....	41

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Angestrebtes Zielbild / Standards für Veloinfrastruktur .....	16
Tabelle 2 – Angestrebte Standards auf Vorrangrouten.....	17
Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 4 .....	22

## Anhang

- Anhang 1 – Variantenstudien Korridor 4
- Anhang 2 – Machbarkeitsvergleich Veloverbindung Halen

## Glossar

<b>Abb.</b>	Abbildungen
<b>Abs.</b>	Absatz
<b>AP 3G / 4G</b>	Agglomerationsprogramm 3. Generation resp. 4. Generation
<b>Art.</b>	Artikel
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>BGK</b>	Betrieb- und Gestaltungskonzept
<b>DTV</b>	Durchschnittlicher Tagesverkehr
<b>ggf.</b>	gegebenenfalls
<b>FGSO</b>	Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche
<b>GSchuG</b>	Gewässerschutzgesetz
<b>GschuV</b>	Gewässerschutzverordnung
<b>lit.</b>	littera – Unterpunkt
<b>LSA</b>	Lichtsignalanlage
<b>LV</b>	Langsamverkehr
<b>Mfz</b>	Motorfahrzeug
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>OIK</b>	Oberingenieurskreis
<b>resp.</b>	respektive
<b>RGSK</b>	Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte
<b>RKBM</b>	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
<b>SVI</b>	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
<b>T30</b>	Tempo 30 km/h
<b>TBA</b>	Tiefbauamt
<b>v85</b>	Geschwindigkeit die von 85% der gemessenen Fahrenden eingehalten wird
<b>zB.</b>	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 4: Halenbrücke – Uetligen / Ortschwaben – Meikirch liegt der Fokus dabei auf der Klärung der Linienführung zwischen den Gemeinden und der Frage, wie die topografischen Hindernisse zu überwinden sind.

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). Vorrangroutenstandards<sup>1</sup> 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

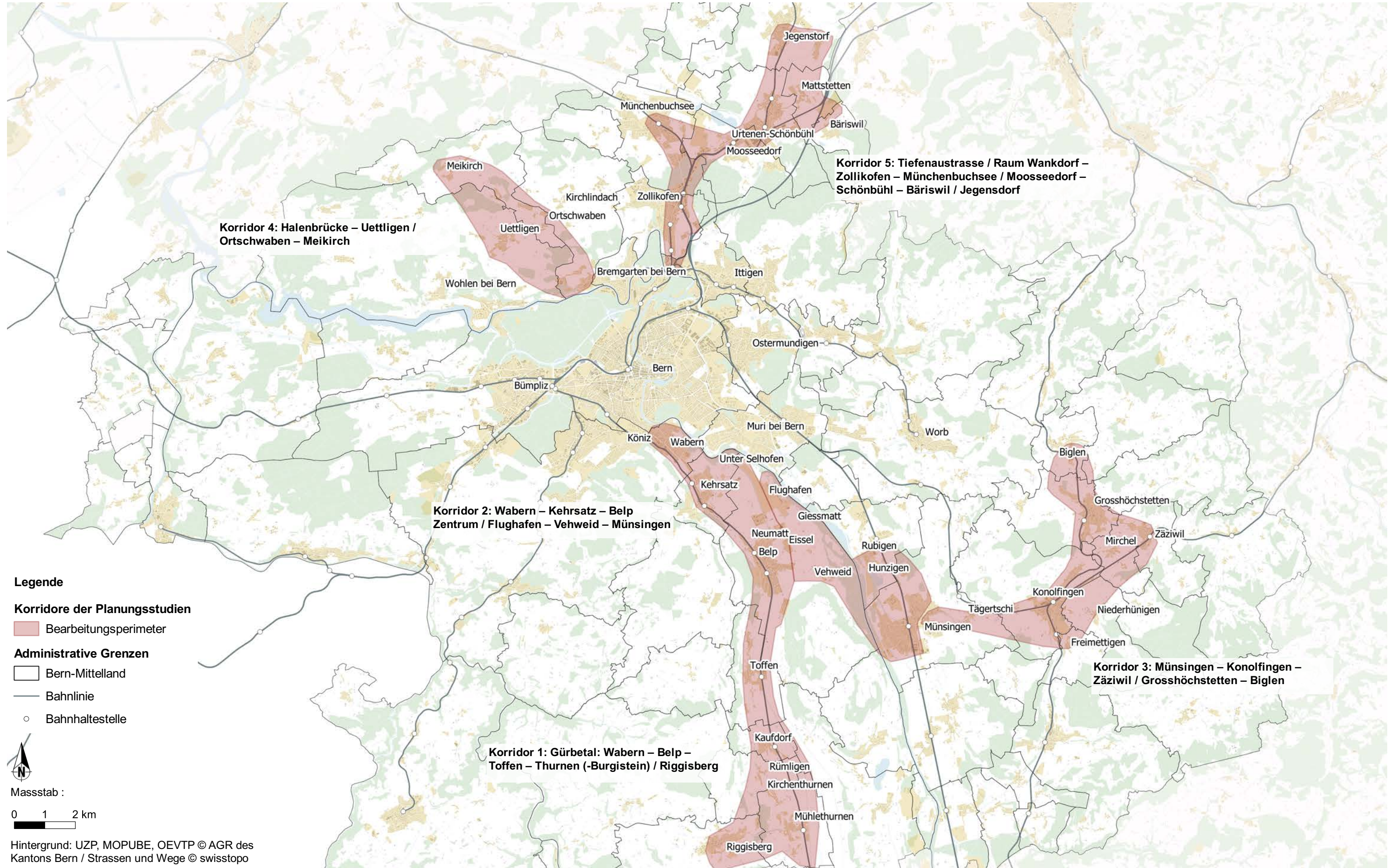
Abb. 1 Die folgenden fünf Korridore wurden im Rahmen dieser Planungsstudien bearbeitet. **Fett** markiert ist der in diesem Bericht vertiefte Korridor. Die Bearbeitungsperimeter der Korridore umfassen die in der Abbildung dargestellten Bereiche. Der Betrachtungsperimeter beinhaltet die angrenzenden Gebiete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

<sup>1</sup> gemäss Entwurf überarbeitete Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr (Stand Januar 2021)



Übersicht über die Korridore und ihre Bearbeitungsperimeter



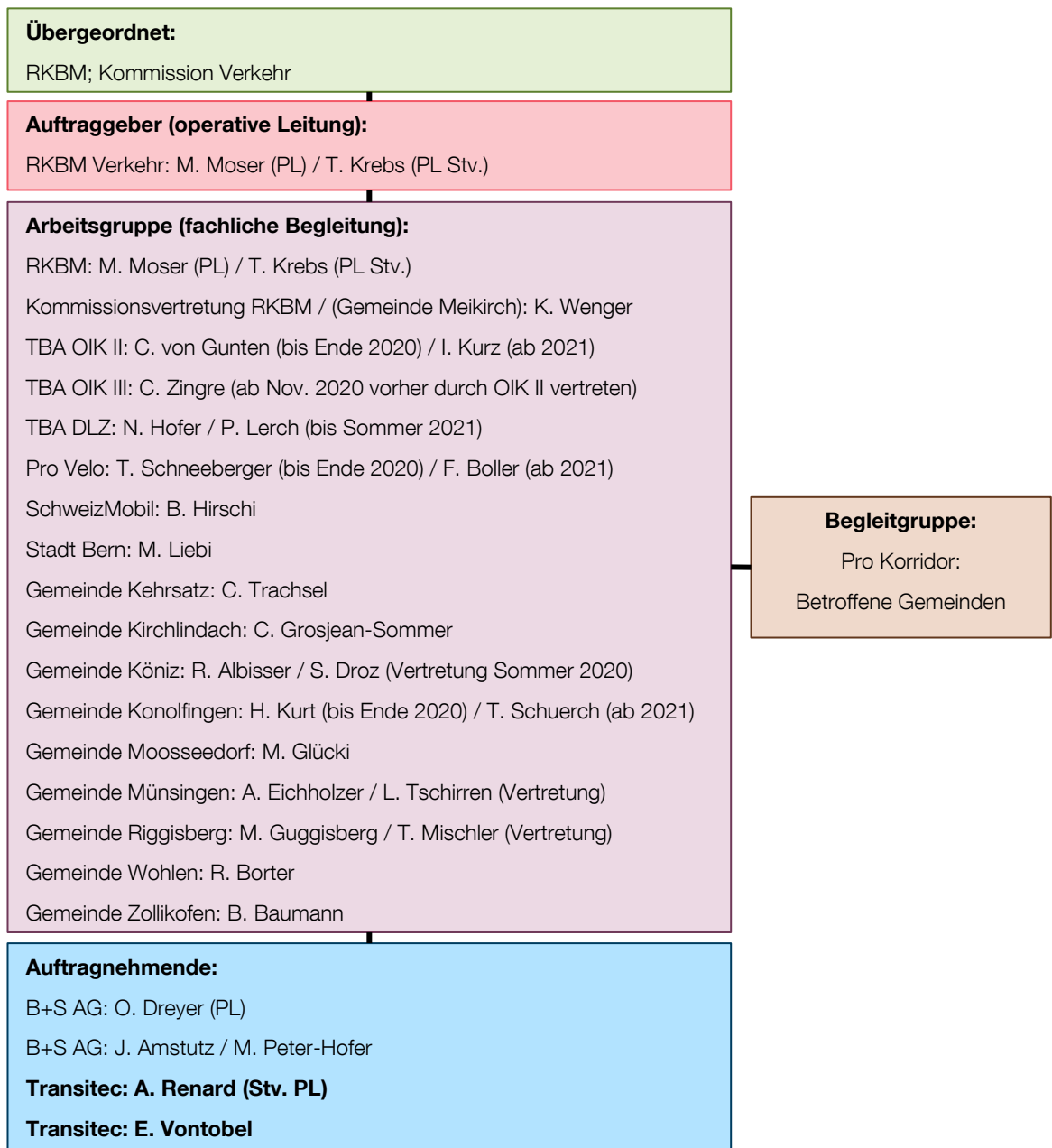


## 1.5 Projektorganisation

Die Planungsstudien wurde in Zusammenarbeit von den Büros Transitec Beratende Ingenieure AG und B+S AG erarbeitet. Der Lead bei Korridor 4 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 4.**

### 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

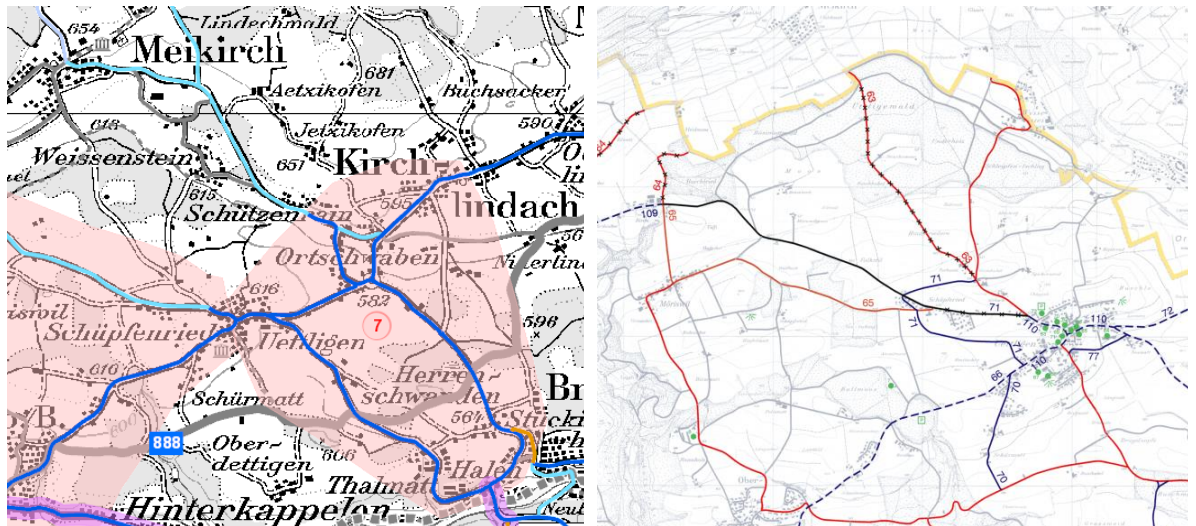


Abbildung 4 – Sachplan Veloverkehr (2020) / kommunaler Netzplan Veloverkehr, Wohlen

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

#### **Kommunale Richtpläne:**

- Verkehrsrichtplan Gemeinde Wohlen b. Bern: Teilrichtplankarte Veloverkehr und Erläuterungsbericht, Stand 26.10.2009

#### **Bekante Projekte:**

- Fuss- und Radweg Uettligen – Herrenschwanden, Vorprojekt, Gemeinde Wohlen, Stand 22.06.2017
- Betriebs- und Gestaltungskonzept, Ortsdurchfahrt Uettligen, keine Unterlagen – Kenntnisnahme: OIK II (Mitwirkung)
- Sanierung Ortsdurchfahrt Meikirch, keine Unterlagen – Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK III und der Gemeinde Meikirch
- Laufende Abklärungen Neubrücke, Bern / Kirchlindach / Bremgarten, Sperrung MIV – nur noch Fuss- und Veloverkehr, Tiefbauamt Kanton Bern – Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK II

### 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 4

Abb. 5 Der folgende zentrale Handlungsbedarf wurde ermittelt:

- **Meikirch – Ortschaften:** Der Veloschulverkehr wird aktuell über den Weiler Weissenstein geführt und nicht über das bestehende regionale Velonetz auf der Kantonsstrasse. Ein Variantenstudium soll klären, ob die Führung entlang der Kantonsstrasse oder eine Führung abseits durch den Weiler Weissenstein für den Veloalltagsverkehr zweckmässiger ist.
- **Meikirch – Uettligen:** Auf der Wunschlinie zwischen Meikirch und Uettligen ist momentan noch keine Verbindung im regionalen Netz enthalten. Der Bedarf soll geklärt werden.
- **Uettligen – Halenbrücke:** Die beiden Velohauptverbindungen zwischen der Halenbrücke und Herrenschwanden respektive Uettligen sowie auch Ortschaften weisen starke Defizite für den Veloverkehr auf (keine Radstreifen, hohe Geschwindigkeiten des MIV, unübersichtliche Strassenführung, zu wenig Platz für sichere Überholmanöver, ..). Ein Variantenstudium soll klären, ob es eine Linienführung gibt in diesem Bereich, die für den Veloalltagsverkehr zu bevorzugen ist und auf der, entsprechende Massnahmen umgesetzt werden können.

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 4 sind dies:

- **Münchenbuchsee – Oberlindach – Herrenschwanden / Bremgarten b. Bern:** Die Verbindung stellt eine wichtige Querverbindung zwischen den regionalen Verbindungen Münchenbuchsee –

Urtenen-Schönbühl, Kirchlindach – Zollikofen, der Freizeitroute 888 (Grünes Band Bern) und Herrenschwanden sicher. Sie übernimmt auf verschiedenen Abschnitten unterschiedliche Funktionen und dient sowohl dem Alltags- wie auch dem Freizeitverkehr.

- **Kirchlindach – Freibad – Kreisel Löörwald:** Die Verbindung stellt eine wichtige Querverbindung zwischen den regionalen Verbindungen Kirchlindach – Zollikofen und Ortschaften – Bern sicher. Sie schliesst das Freibad Heimehuus an und stellt eine direkte Verbindung von Kirchlindach in Richtung Sportplätze im Löörwald sicher.
- **Meikirch – Birchi – Möriswil – Wohlen:** Die Verbindung stellt eine wichtige Querverbindung zwischen Meikirch und den regionalen Verbindungen Uetligen – Säriswil und Uetligen – Wohlen sicher. Sie stellt zudem eine direkte Verbindung Richtung Wohlensee sicher.



## Handlungsbedarf - Korridor 4: Halenbrücke – Uettligen / Ortschaften – Meikirch

### 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

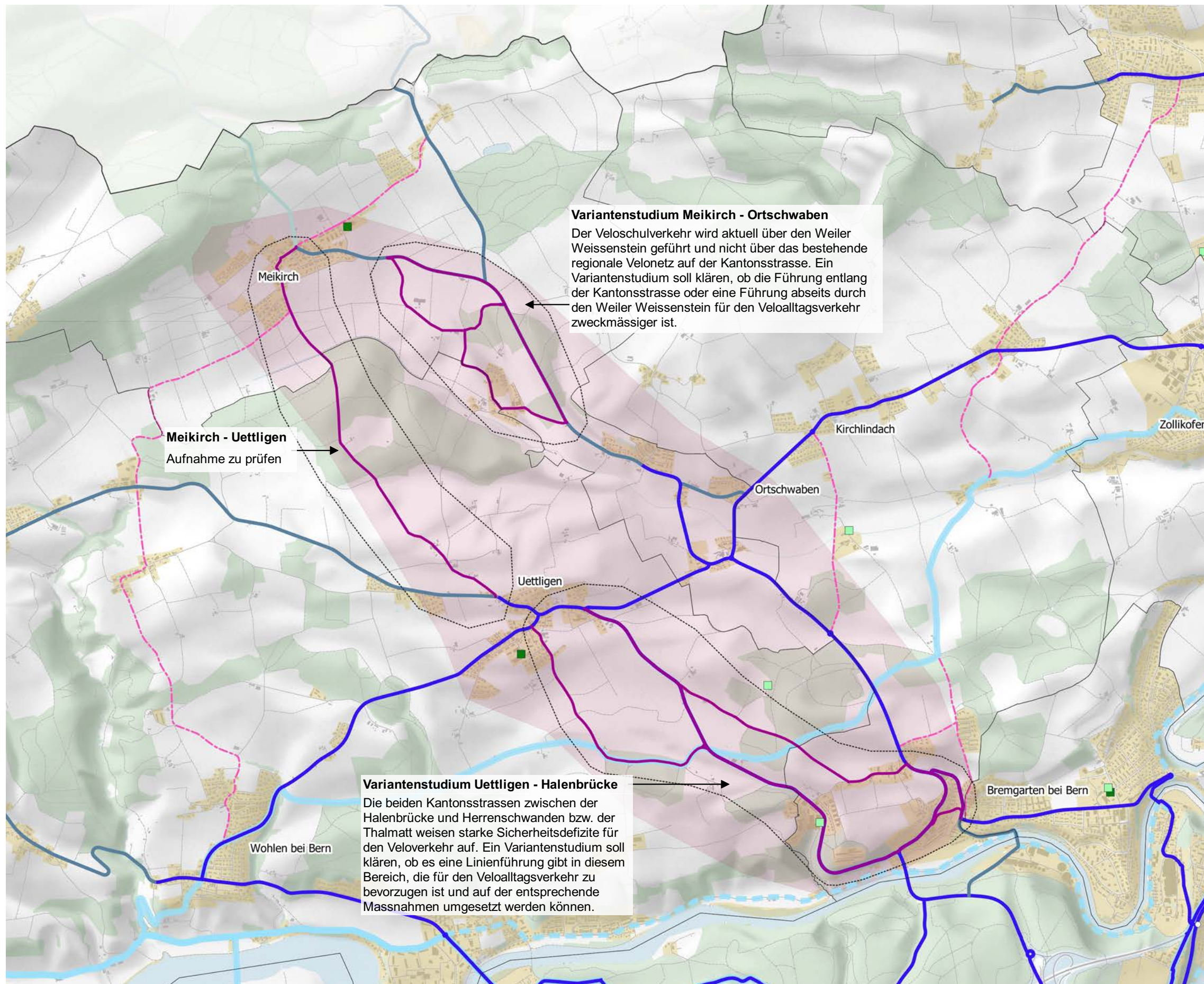
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Massstab :  

0
0.5
1 km

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





## 4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium


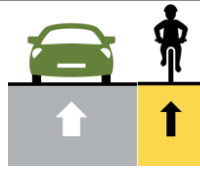
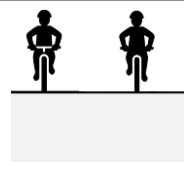
### 4.1 Vorgehen

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

#### 4.1.1 Zielbild resp. angestrebte Standards Veloinfrastruktur

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

Table 1 – Angestrebtes Zielbild / Standards für Veloinfrastruktur

	Radwege	Radstreifen	Mischverkehr
			
<b>Stark befahrene Strassen – Ausserorts</b> (DTV ≥ 5'000 Fz/Tag)	3 – 4 m (beide Richtungen) 2.5 m (nur eine Richtung)	1.8 – 2 m	unverträglich
<b>Stark befahrene Strassen – Innerorts</b> (DTV ≥ 7'000 Fz/Tag)	Radwege Innerorts nur in Ausnahmefällen	1.5 – 1.8 m	Reduktion der Geschwindigkeit auf T30
<b>Schwach befahrene Strassen – Ausserorts</b> (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 <sup>2</sup> Begegnungsfall PW – Velo bei tiefen Geschwindigkeiten
<b>Schwach befahrene Strassen / resp. tiefe Geschwindigkeiten – Innerorts</b> (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 <sup>3</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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

Im Korridor 4 ist kein Abschnitt als Vorrangroute vorgesehen. Der Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss Sachplan Veloverkehr endet an der Halenbrücke.

*Tabelle 2 – Angestrebte Standards auf Vorrangrouten<sup>4</sup>*

	Radwege	Radstreifen	Mfz <sup>5</sup> -freie Strassen resp. Velostrassen
<b>Ausserorts</b>	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)
<b>Innerorts</b>	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

<sup>4</sup> gemäss Entwurf überarbeitete Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr (Stand Januar 2021)

<sup>5</sup> 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 4 empfohlen. Die Empfehlungen sind auf den kantonalen Sachplan Veloverkehr und seine Netzhierarchien ausgerichtet.

- **Meikirch – Ortschaften:** Die Hauptverbindung des Veloalltagsverkehrs soll weiterhin über die Kantonsstrasse geführt werden. Als Alternative, kurzfristig auch für den Veloalltagsverkehr, kann die Führung über den Weiler Weissenstein beibehalten werden.
- **Meikirch - Uetligen:** Eine Aufnahme der Verbindung ins regionale Netz wird empfohlen, jedoch nicht als Hauptverbindung. Verbesserungen auf diesem Abschnitt sind durch den Strasseneigentümer anzugehen (zB. Temporeduktion, Zubringerdienst)
- **Uetligen - Halenbrücke:** Das Variantenstudium kommt zu keinem klaren Urteil. Die Machbarkeit alternativer Lösungsvorschläge muss detaillierter geprüft werden. Dieser Abschnitt wurde deshalb in einer separaten Studie zusätzlich vertieft geprüft (vgl. Studie «Machbarkeitsvergleich Veloverbindung Halen», B+S – Dez. 2020 – Anhang 2). Daraus ergeben sich zwei weiterzuerfolgende Varianten: Ausbau der Uetligenstrasse (Kantonsstrasse) oder alternative Führung des Fuss- und Veloverkehrs mittels Schräglift und weiterführendem Veloweg. In einem nächsten Schritt sind die geologische Situation vertieft zu prüfen und anschliessend die Bestvariante festzulegen. Kostengünstigere Massnahmen zur Führung des Veloverkehrs in beiden Richtungen auf separaten Veloverkehrsflächen im bestehenden Querschnitt mit (LSA-gesteuertem) Einbahnregime wären grundsätzlich machbar, würden aber den motorisierten Individualverkehr einschränken und Auswirkungen auf den Fahrplan des öffentlichen Verkehrs haben.

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



## Varietempfehlung - Korridor 4: Halenbrücke – Uettligen / Ortschaften – Meikirch

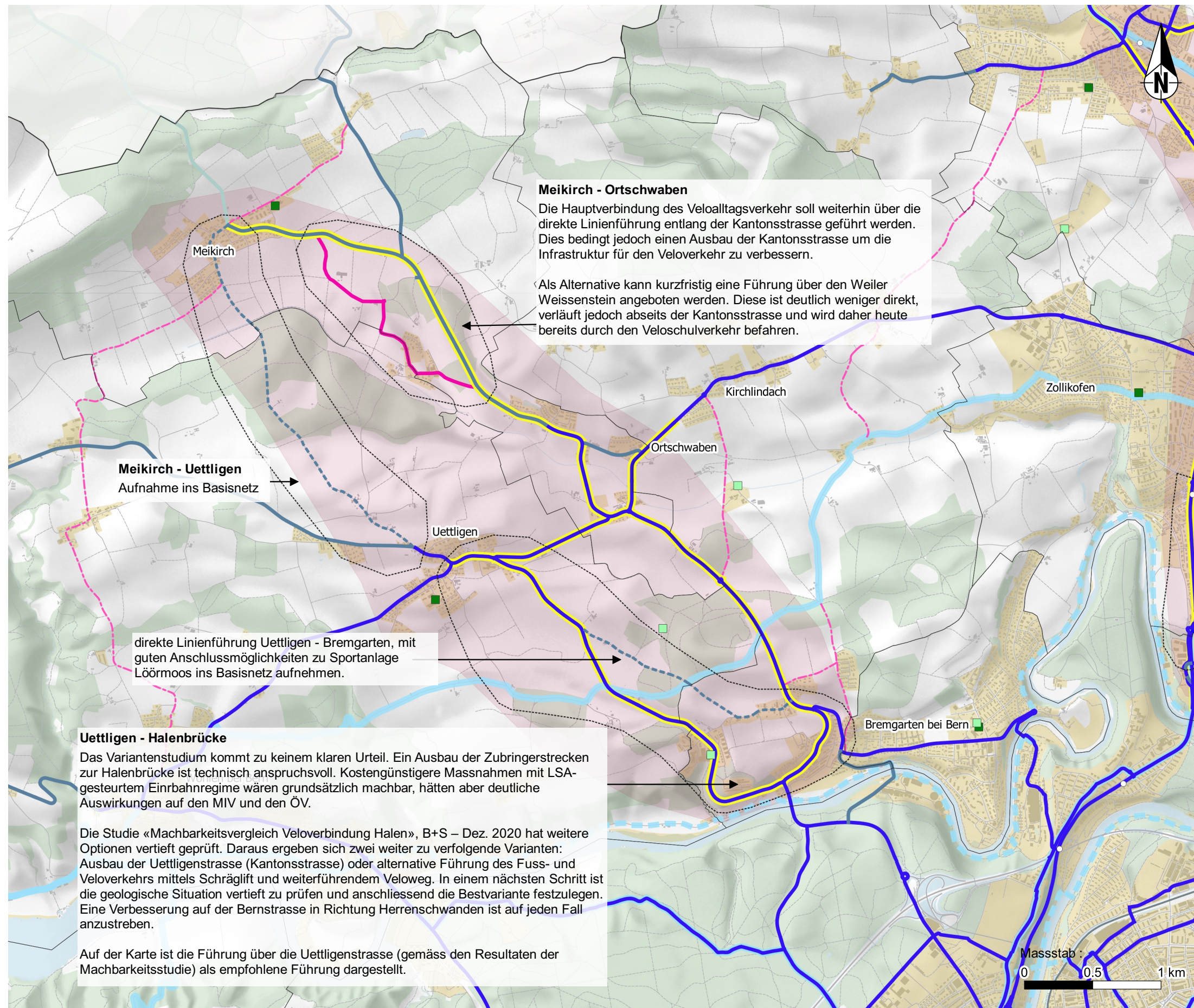
### Legende:

- 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
- Bahnhaltestellen

### Hintergrund

- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden

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





## 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" identifiziert (vgl. Abschnitt 5.1.1).

Im vorliegenden Korridor wurde keine Route als möglicher «kantonaler Radweg abseits Kantonsstrassen» identifiziert.

### 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 4

Abb. 7 - 25 Im Korridor 4 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.

#### Lineare Massnahmen

- 4.L.1 – Meikirch – Bushaltestelle Weissenstein
- 4.L.2 – Bushaltestelle Weissenstein – Ortschaftswaben
- 4.L.3 – Ortschaftswaben - Schützenrain
- 4.L.4 – Ortschaftswaben, Meikirchstrasse
- 4.L.5 – Ortschaftswaben, Kirchlindachstrasse
- 4.L.6 – Ortschaftswaben, Postgasse
- 4.L.7 – Uettligen – Ortschaftswaben, Abschnitt Ost
- 4.L.8 – Uettligen – Ortschaftswaben, Abschnitt West
- 4.L.9 – Herrenschwanden – Ortschaftswaben
- 4.L.10 – Uettligenstrasse, Kurve – Thalmatt
- 4.L.11 – Halenbrücke – Uettligenstrasse, Kurve
- 4.L.12 – Herrenschwanden – Kurve, Bernstrasse

### Punktuelle Massnahmen

- 4.P.1 – Ortschaften, Knoten Kirchlindach- / Meikirchstrasse
- 4.P.2 – Ortschaften, Knoten Kirchlindach- / Poststrasse
- 4.P.3 – Ortschaften, Knoten Uettligenstr.- / Meikirchstrasse
- 4.P.4 – Uettligen, Knoten Ortschaften- / Uettligenfeldstrasse

### Ortsdurchfahrten

- 4.O.1 – Ortsdurchfahrt Uettligen

Zudem sind auf 2 Abschnitten Massnahmen resp. Projekte aus vorangehenden Studien vorhanden.

*Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 4*

Grundlage	M-Nr.	Massnahmenbeschreibung	Bemerkungen
RGSK II (2016) / Vorprojekt Wohlen	LV-S-7	<b>Wohlen:</b> Fuss- und Radweg Uettligen - Herrenschwanden	Studie stützt Massnahme prinzipiell, jedoch wäre eine Verbreiterung von den vorgesehenen 2.5 auf min. 3m empfohlen (entsprechend den Standards des Kantons Bern).
OIK III	-	<b>Meikirch:</b> Sanierung der Ortsdurchfahrt Meikirch	Studie unterstützt diese Massnahme
OIK II	-	<b>Uettligen:</b> Betrieb und Gestaltungskonzept der Ortsdurchfahrt	Studie unterstützt diese Massnahme

Die folgenden Massnahmen wurden im Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP 4G) als Teil der Massnahme BM.LV-Ü.21.35: Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Halenbrücke – Uettligen/ortschwaben, Etappe 1 (A-Horizont) aufgenommen:

- 4.L.3
- 4.P.1
- 4.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 4: Halenbrücke – Uettligen / Ortschaften – Meikirch

Legende:

Bearbeitungsperimeter des Korridors

Velonetz

Alltagsverkehr

Hauptverbindungen Alltagsverkehr

Basisnetz Alltagsverkehr

Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Freizeitverkehr

geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)

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

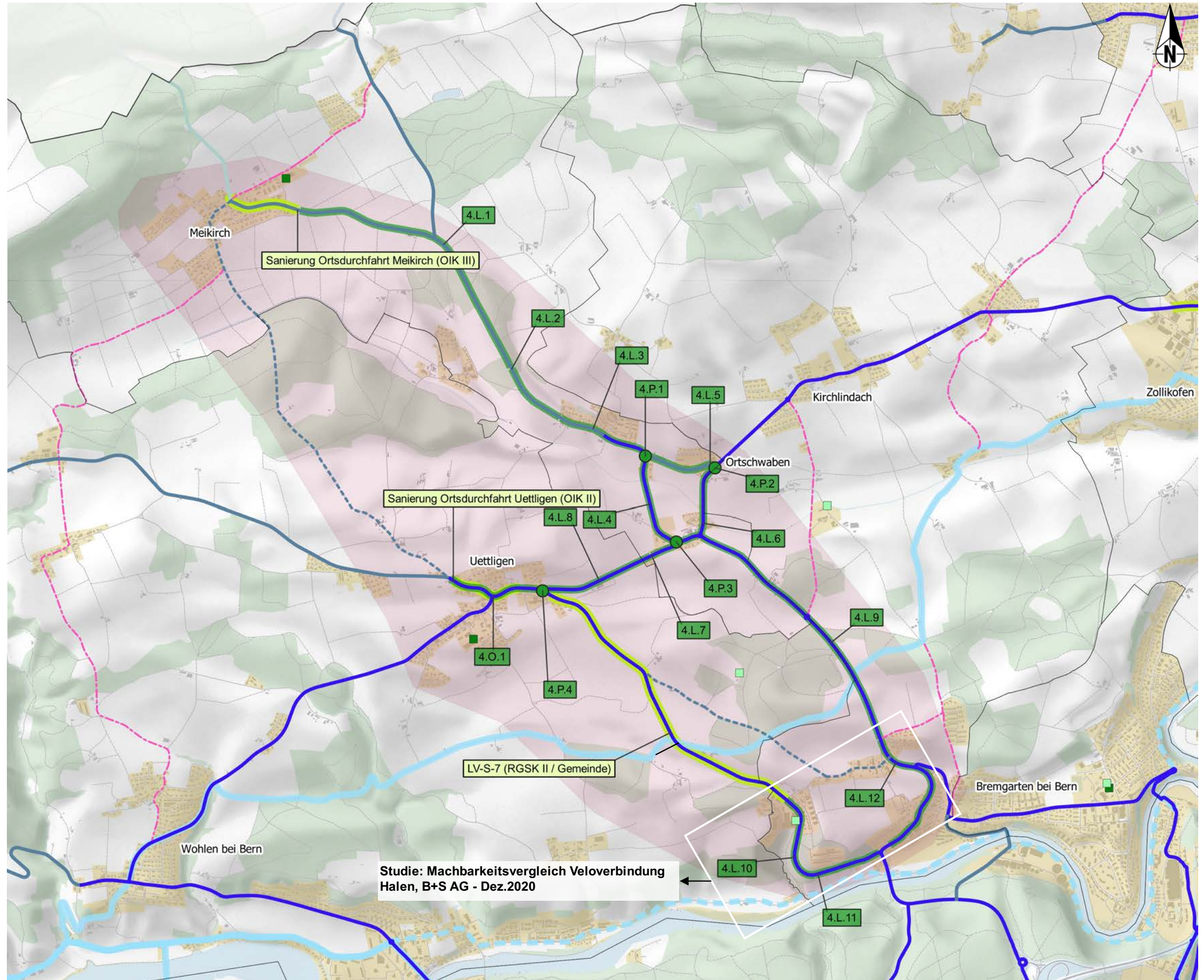
■ Oberstufenschulhaus

■ Schwimmbad / Sportanlage

○ Bahnhofstestellen

Massstab :  
0 0.5 1 km

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





Massnahmenkonzept mit Zuordnung der Zuständigkeiten - Korridor 4: Halenbrücke – Uettligen / Ortschaften – Meikirch

Legende:

Bearbeitungsperimeter des Korridors

Velonetz

Zuständigkeiten Netz Alltagsverkehr

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

Zuständigkeiten auf Strecken mit empfohlener Änderung der Klassifikation

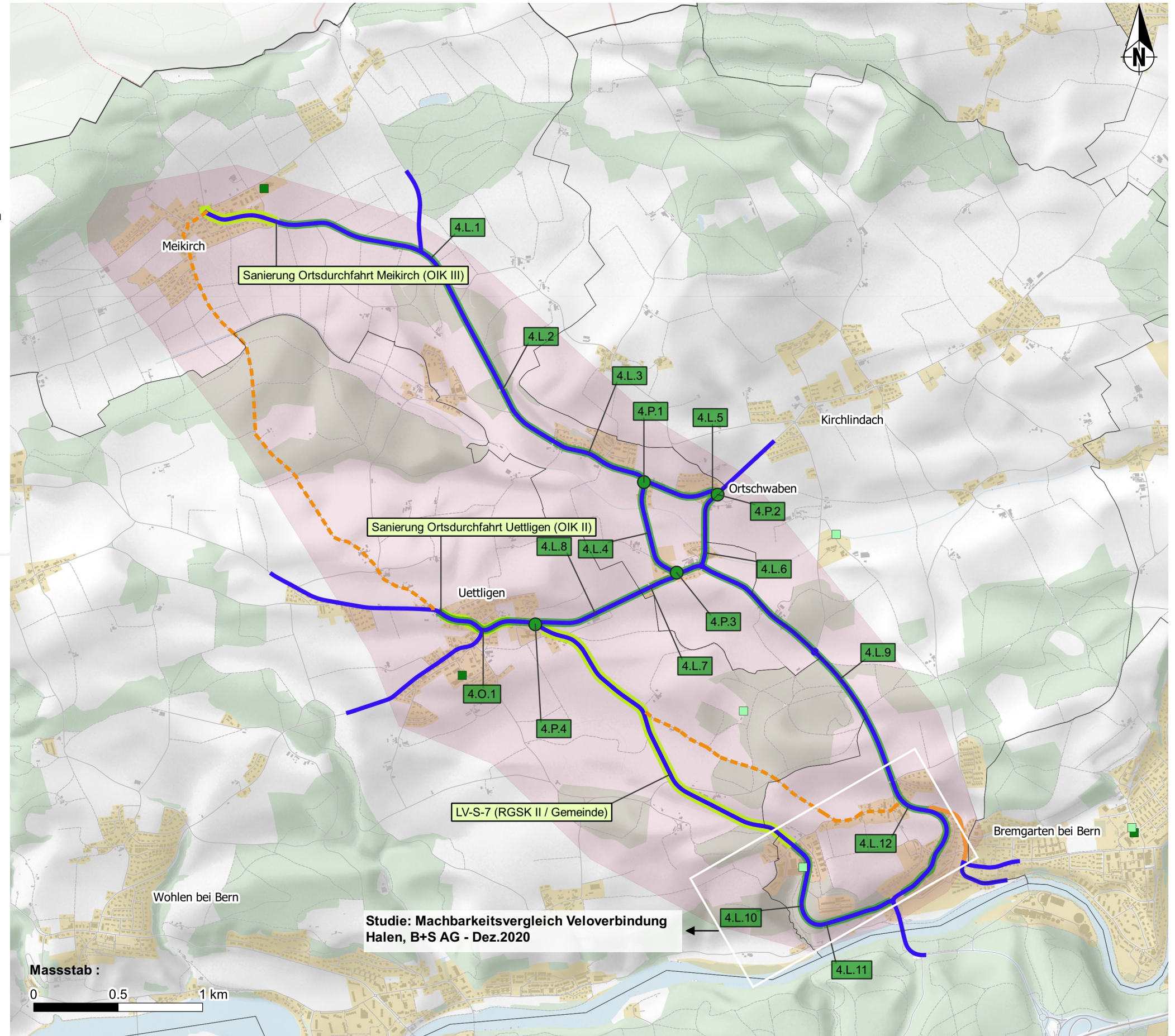
- Bund
- Kanton (Basis- und Hauptnetz)
- Gemeinde- oder Privateigentum

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



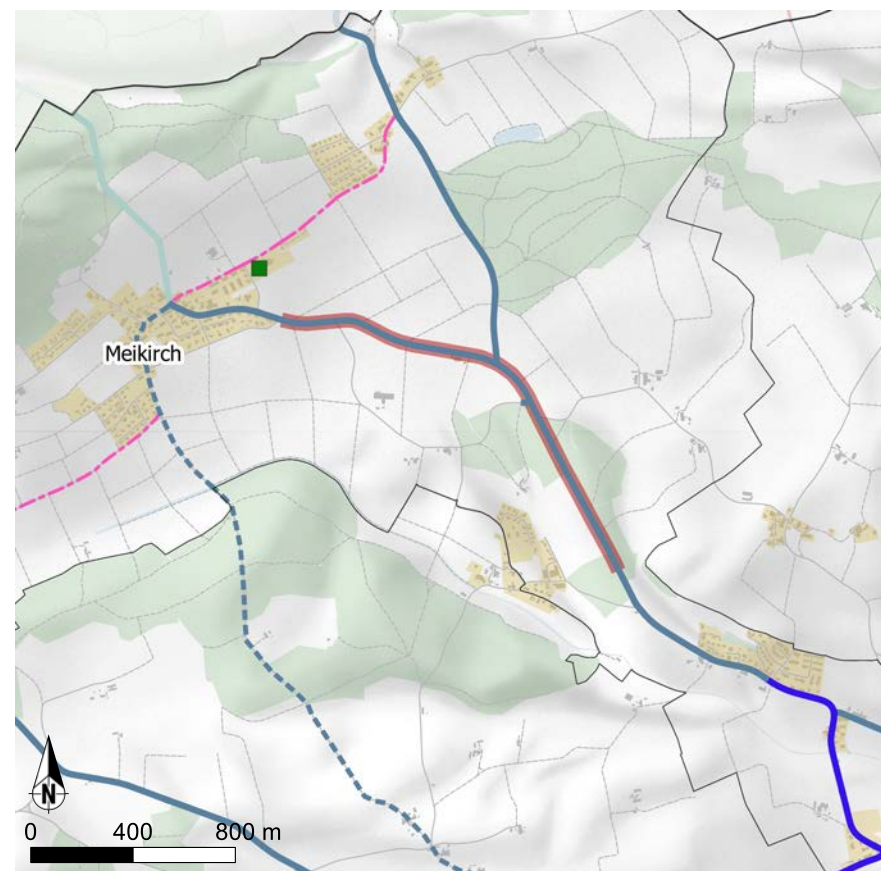
Studie: Machbarkeitsvergleich Veloverbindung Halen, B+S AG - Dez.2020

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



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.1 Meikirch - Ortschaftswaben (Abschnitt Nord)

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

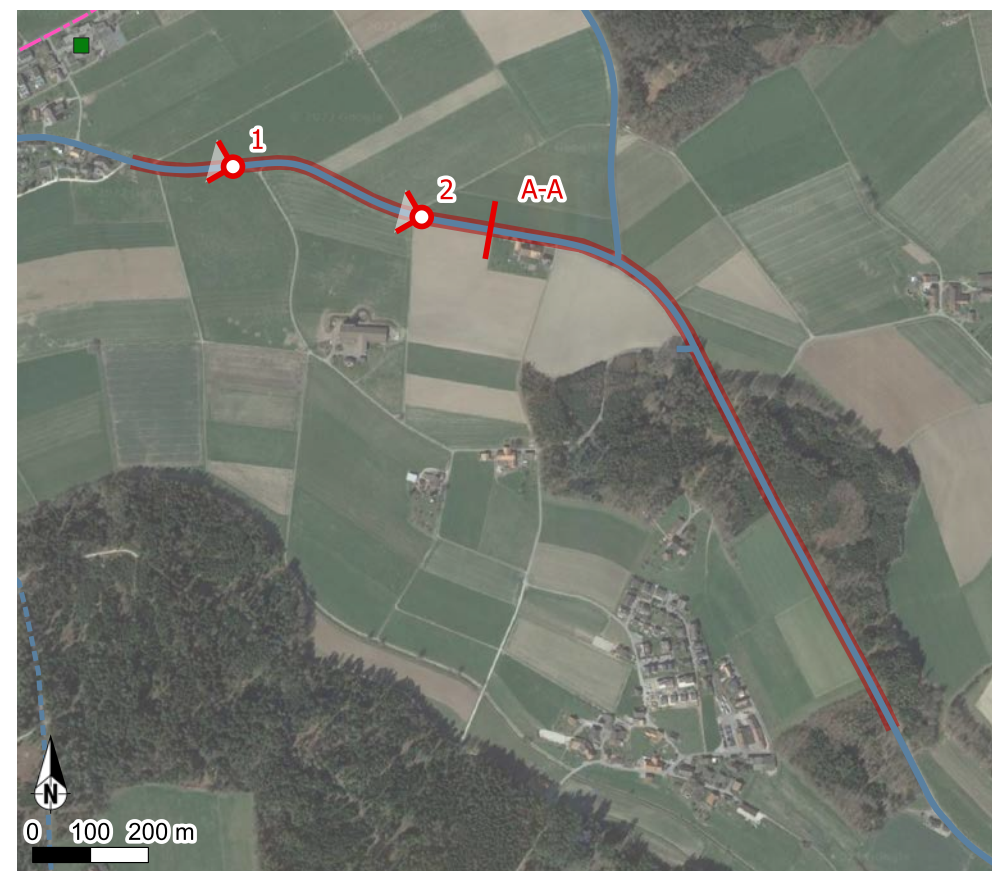
- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Abschnitt



Heutige Situation

Der Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV 2'000 - 3'000, v85 > 80 km/h) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (mehrheitlich keine Veloinfrastruktur). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse auf rund 8.5 m und Anordnung eines Radstreifens in Richtung Meikirch. Prüfen einer Temporeduktion.

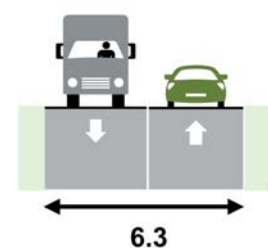
Kosten (+/- 50%)

ca. 1.5 -2.25 Mio CHF

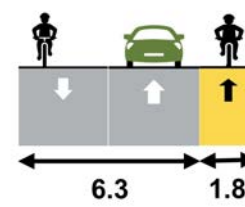
Bemerkungen

Strassenparzelle 8 - 9m breit. Ausbau mit Massnahmen 4.L.2 resp. 4.L.3 abzustimmen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Bernstrasse Blick Richtung Meikirch mit bestehendem Fuss-/Radweg in Fahrtrichtung Bern.



Bild 2: Abschnitt der Bernstrasse ohne Radstreifen

Visualisierung

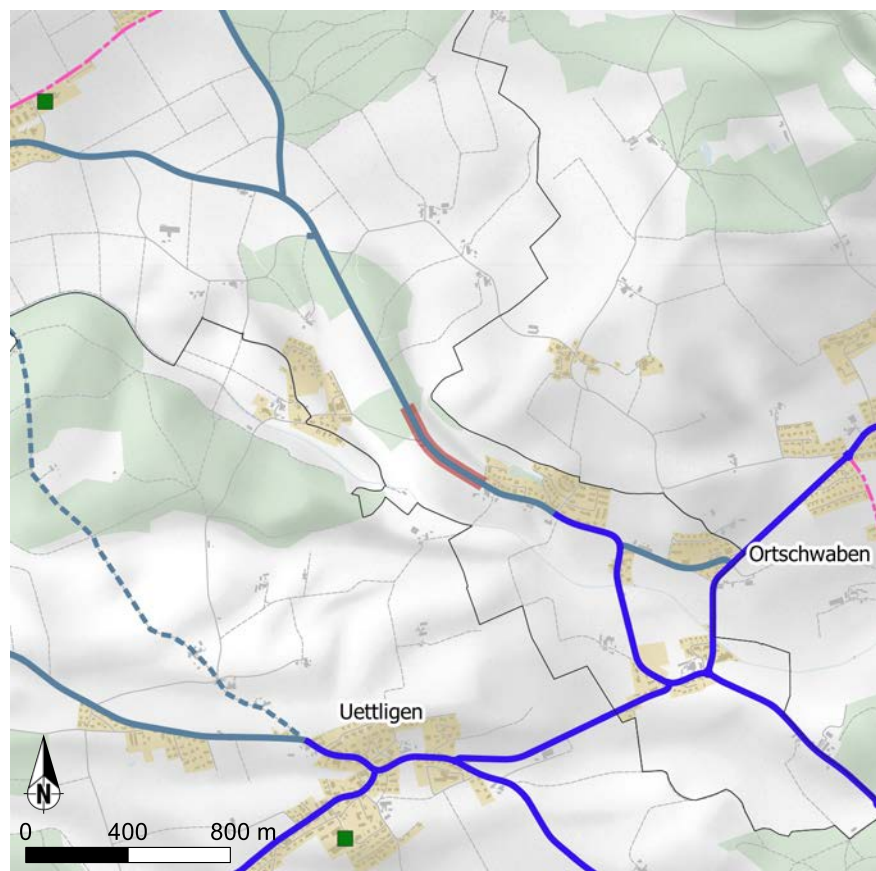


Referenzbild Lauperswil Dorf: einseitiger Radstreifens in der Steigung



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.2 Meikirch - Ortschaften (Abschnitt 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 (DTV 3'000 - 4'000, v85 deutlich über 80km/h) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (meist keine Veloinfrastruktur). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Leichter Ausbau der Kantonsstrasse auf rund 9 m. Anordnung eines baulich abgetrennten Radweges bis zur Bushaltestelle Weissenstein als Mischverkehrsfläche mit dem Fussverkehr. Sicherer Anschluss an Weissenstein ist zu gewährleisten.

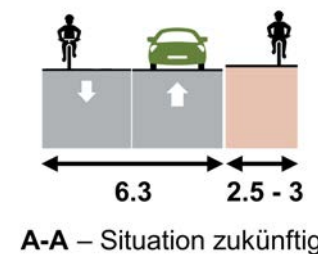
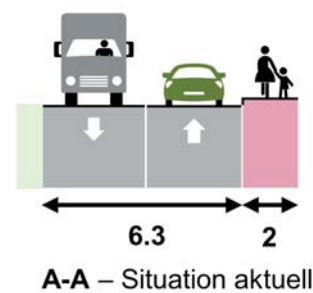
Kosten (+/- 50%)

ca. 200'000 - 300'000 CHF

Bemerkungen

Strassenparzelle rund 8 m breit. Ggf. Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeiten prüfen (Vertikalversätze). Sofortmassnahmen an der Abzweigung Aetzikofen sind zu prüfen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Bernstrasse (Abschnitt mit Fussweg)



Bild 2: Waldabschnitt ohne Fussweg)

Visualisierung

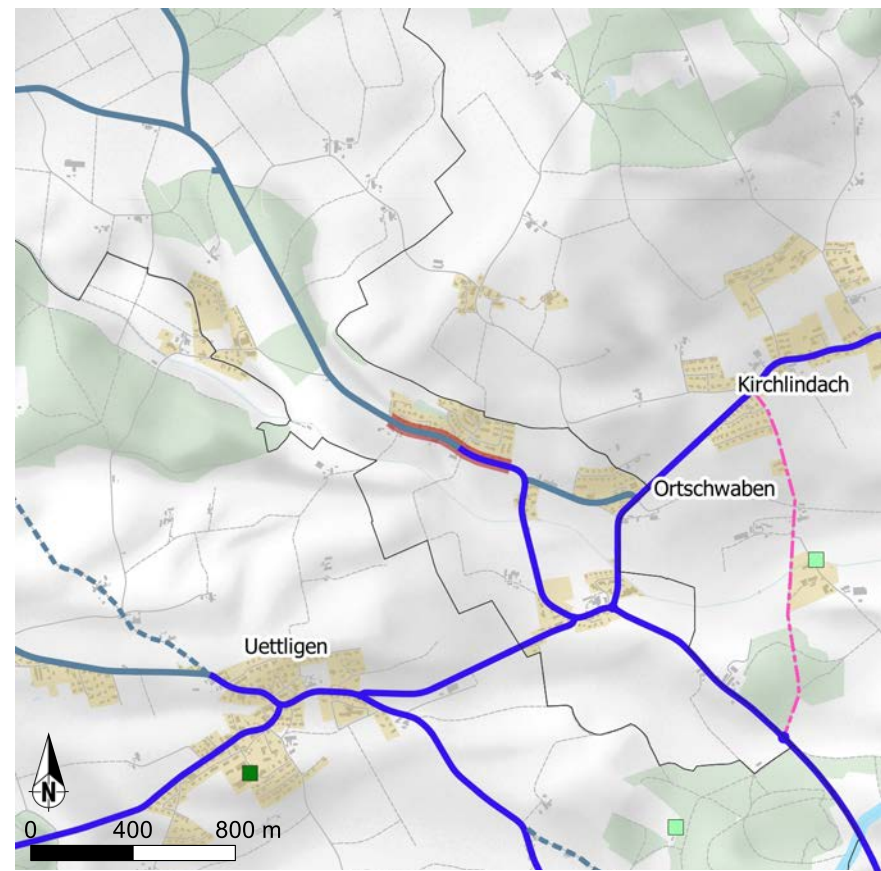


Referenzbild: Radweg mit baulicher Abtrennung (Interlaken)



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.3 Ortschaften - Schützenrain

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 (DTV 3'000 - 4'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Leichter Ausbau der Kantonsstrasse und Umverteilung des Querschnittes. Reduktion der Fahrbahn auf 5.2 m, Aufhebung Mittelstreifen und Anordnung eines Radstreifens in Richtung Meikirch. Verkehrsberuhigende Massnahmen prüfen (zB. Vertikalversätze).

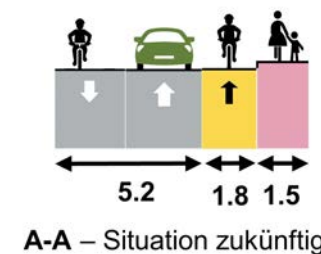
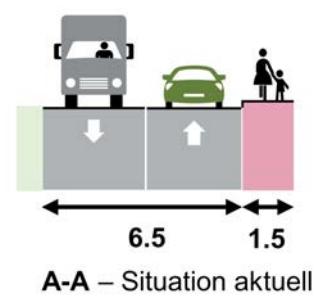
Kosten (+/- 50%)

ca. 105'000 - 160'000 CHF

Bemerkungen

Strassenparzelle rund 8 - 9m breit. Falls Lösung im bestehenden Querschnitt gefunden werden muss, kann die Lösung mit reduzierten Breiten markiert werden (5m Strasse + 1.5m Radstreifen).

Querprofile



Bilder



Bild 1: Meikirchstrasse Blick Richtung Meikirch



Bild 2: Meikirchstrasse, Ortseinfahrt Schützenrain

Visualisierung

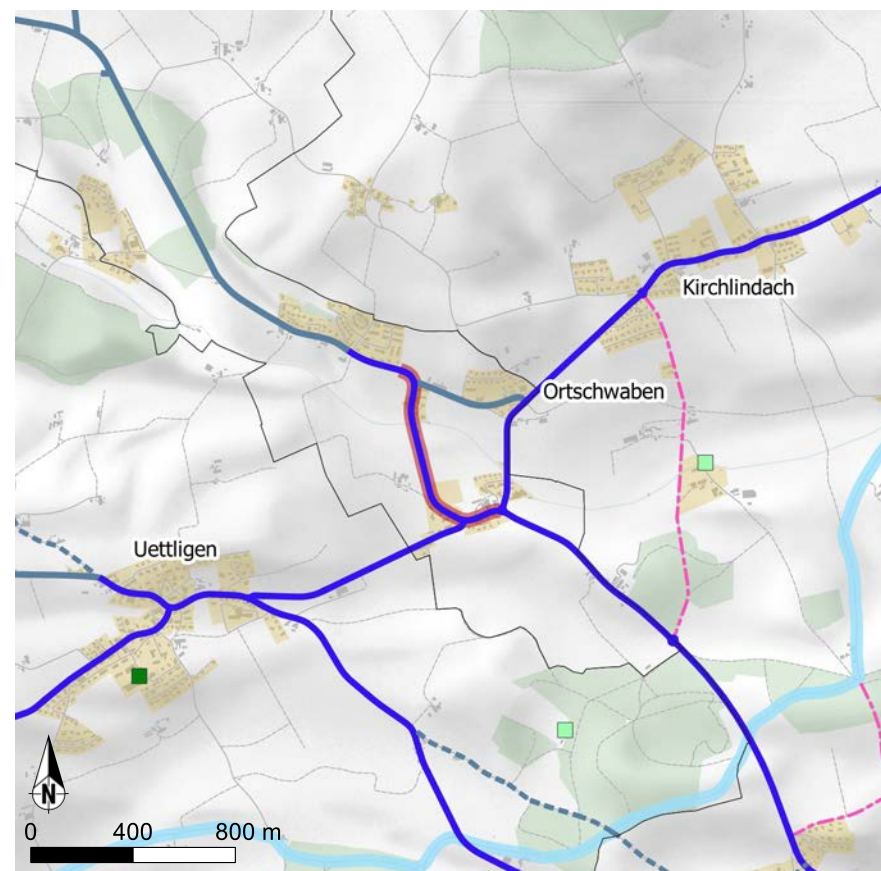


Referenzbild Lauperswil Dorf: einseitiger Radstreifen in der Steigung



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.4 Ortschaftswaben - Meikirchstrasse

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 (DTV rund 4'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse (rund 1.5m) und Umverteilung des Querschnittes. Reduktion der Fahrbahn auf 5.7 m und Anordnung von Radstreifen zumindest bergwärts. Abhängigkeit zu 4.P.1 und 4.P.3.

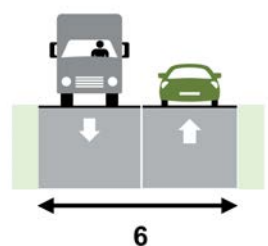
Kosten (+/- 50%)

ca. 270'000 - 410'000 CHF

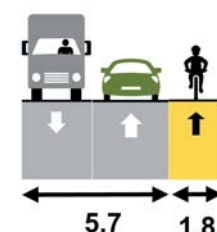
Bemerkungen

Strassenparzelle rund 7m breit. Die genaue Ausgestaltung der Massnahmen sowie Ergänzungen (wie Temporeduktionen, Flüsterbelag) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Meikirchstrasse Blick Richtung Schützenrain



Bild 2: Ortsausfahrt Ortschaftswaben

Visualisierung

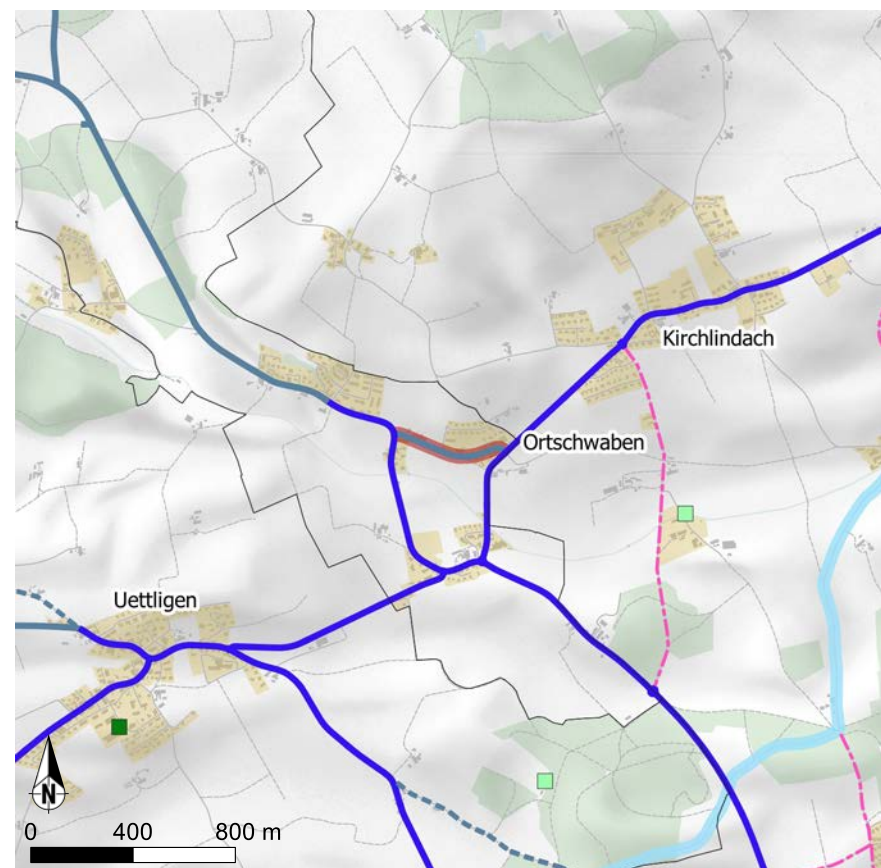


Referenzbild Lauperswil Dorf: einseitiger Radstreifens in der Steigung



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.5 Ortschaftswaben - Kirchlindachstrasse

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

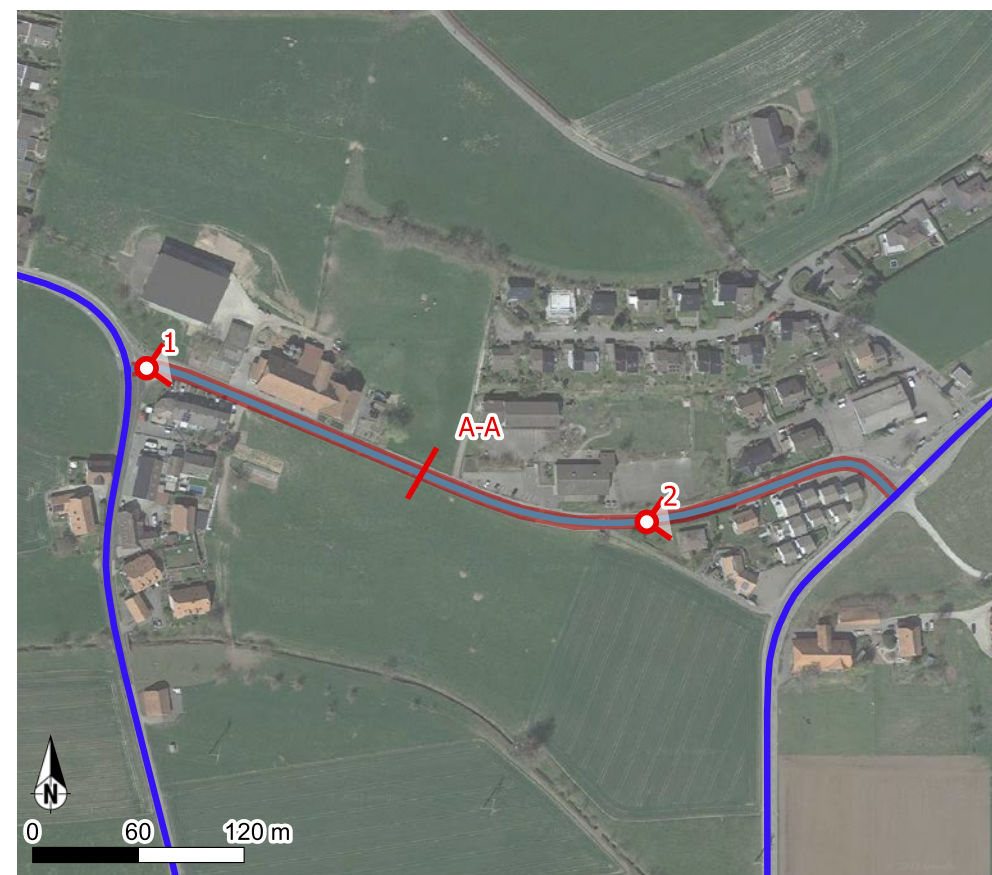
- Lineare Massnahmen

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 (DTV 1'000) ist trotz des tiefen Verkehrsaufkommens verkehrsorientiert ausgestaltet. Dabei handelt es sich um einen Schulweg. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Reduktion der Fahrbahn auf ca. 5.5 m und Verbreiterung des Trottoirs. Signalisation eines Fahrverbots mit Ausnahmeregelung für ÖV und Zubringer und/ oder Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich der Schule sind zu prüfen.

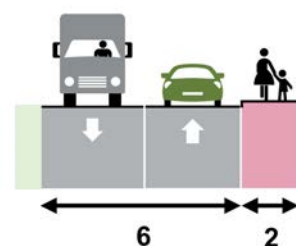
Kosten (+/- 50%)

- ca. 515'000 - 775'000 CHF (Strassensanierung)
- ca. 35'000 - 50'000 CHF (nur FGSO)

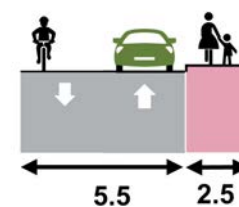
Bemerkungen

Ein Ausbau der Kantonsstrasse scheint in Anbetracht der Verkehrsmengen unverhältnismässig. Die Umgestaltung kann im Rahmen der nächsten Sanierung der Strasse erfolgen. Eine Reduktion der Geschwindigkeit / Fahrverbot kann sofort angegangen werden.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Blick von Abzweigung Meikirch- / Kirchlindachstrasse



Bild 2: Kirchlindachstrasse Blick Fahrtrichtung Kirchlindach

Visualisierung

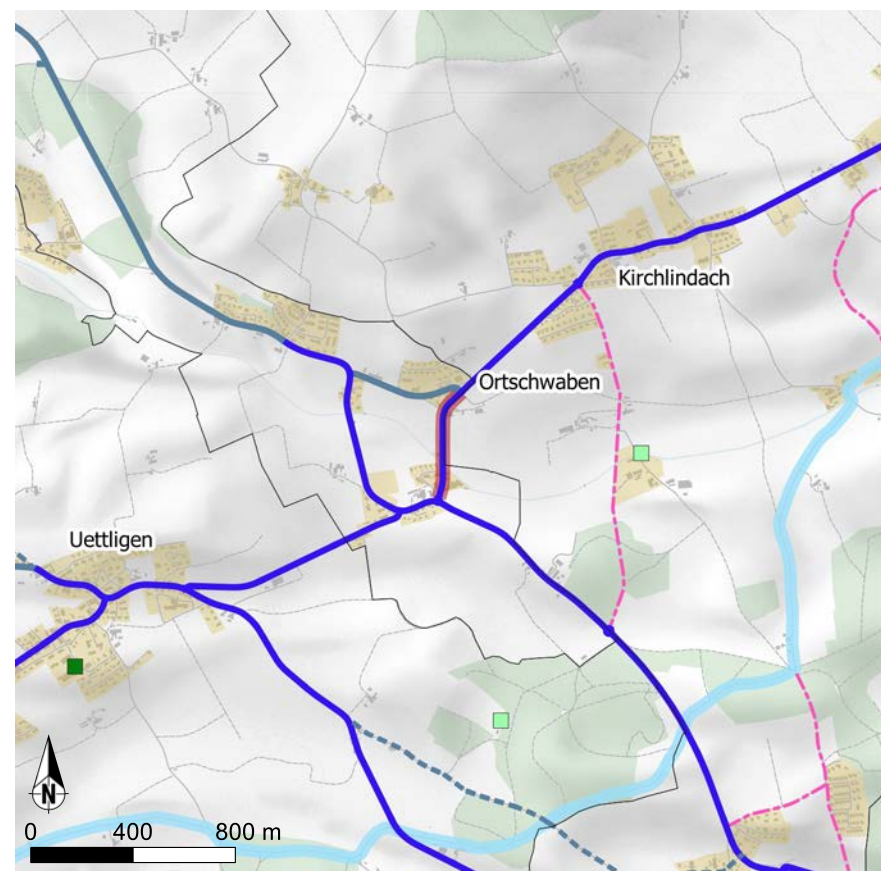


Beispiel einer umgestalteten Strasse mit ÖV in Wabern.



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.6 Ortschaftswaben - Postgasse

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

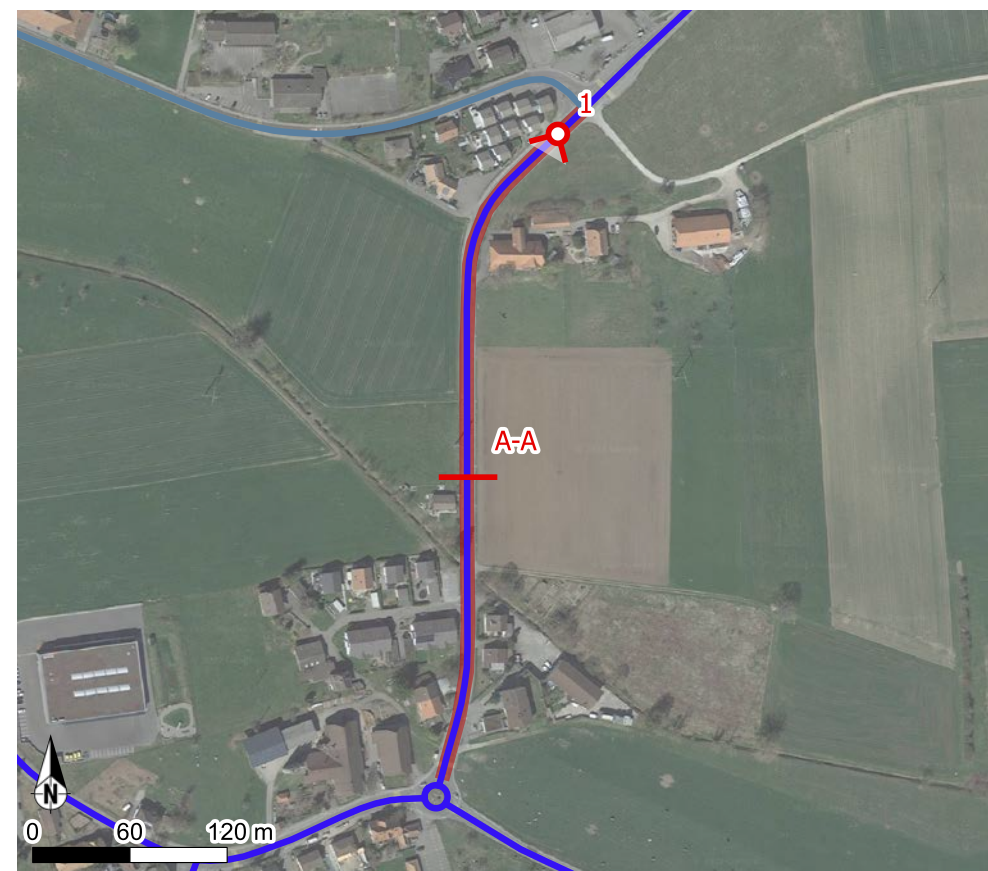
- Lineare Massnahmen

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 (DTV 4'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (zu schmale Radstreifen nur in eine Richtung, Geometrie verleitet zu hohen Geschwindigkeiten). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Leichter Ausbau der Kantonsstrasse auf 9.5 m (innerhalb heutiger Strassenparzelle möglich, weitere Verbreiterung zu prüfen) und Umverteilung des Querschnittes (Verbreiterung des bestehenden Radstreifens und Ausbau des Trottoirs zu Fuss- und Radweg).

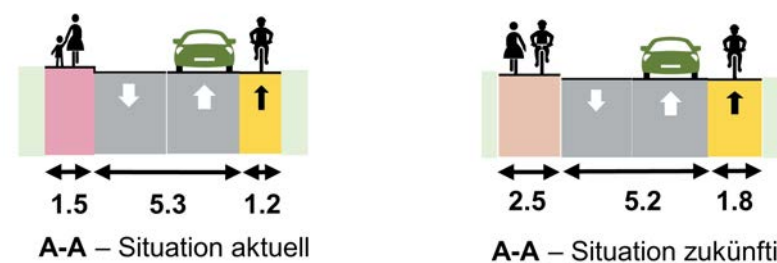
Kosten (+/- 50%)

ca. 440'000 - 650'000 CHF

Bemerkungen

ggf. Umgestaltung der untergeordneten Einmündungen mit Trottoirüberfahrten und Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten. Die Umgestaltung kann im Rahmen der nächsten Sanierung der Strasse erfolgen. Radstreifen kann als SoMa vorgezogen werden.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Postgasse bei Abzweigung Kirchlindachstrasse

Visualisierung

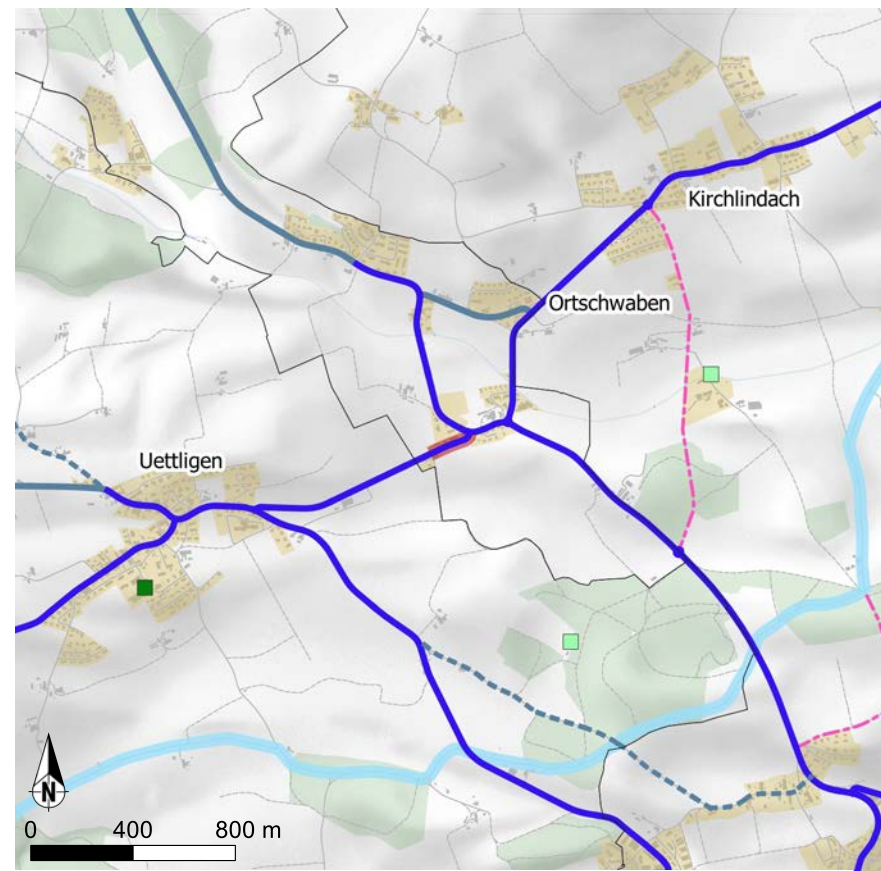


Referenzbild Kernfahrbahn mit Radstreifen (Münchenbuchsee)



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.7 Uettligen - Ortschaftswaben, Abschnitt Ost

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 (DTV 2'000 - 3'000) genügt aktuell den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Infrastruktur vorhanden).

Massnahmenbeschreibung

Neuaufteilung des Querschnittes. Reduktion der Fahrbahn auf rund 5.7 m, Entfernung der Mittellinie und Verbreiterung des Trottoirs auf 2.5m. Ein Ausbau ist aufgrund der bestehenden Bebauung und der tiefen Verkehrsbelastung nicht angebracht.

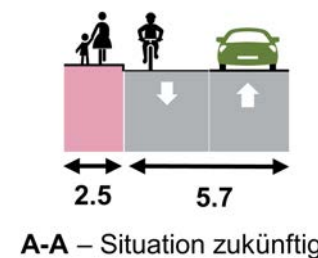
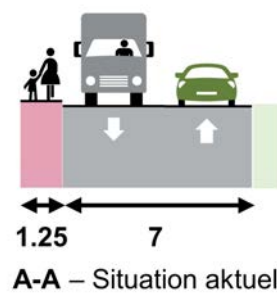
Kosten (+/- 50%)

ca. 220'000 - 330'000 CHF

Bemerkungen

Übergang zu 4.L.8 mit Pförtner ausgestalten. Koexistenz mit verkehrsberuhigenden Massnahmen fördern (Temporeduktion prüfen). Die Umgestaltung kann mit nächster Strassensanierung erfolgen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Uettligenstrasse Blick Richtung Uettligen



Bild 2: Uettligenstrasse Blick Richtung Uettligen

Visualisierung

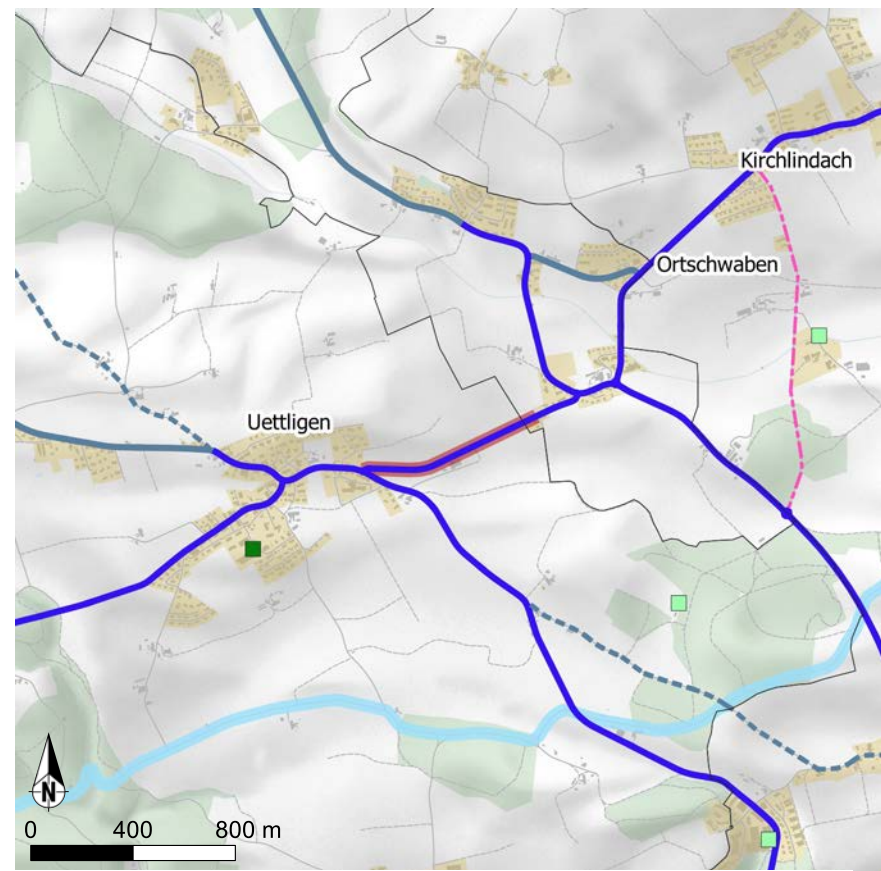


Beispiel einer umgestalteten Strasse in Wabern.



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.8 Uettligen - Ortschaften, Abschnitt West

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 (DTV 2'000 - 3'000) genügt nur teilweise den Anforderungen des Veloverkehrs. Radstreifen sind nur in eine Fahrtrichtung vorhanden. Komfort und Sicherheit des Veloverkehrs sind dadurch beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Umverteilung des bestehenden Querschnitts und Anordnung eines 3m breiten, baulich abgetrennten Fuss-/Radweges. Ausbildung von Pfortner zur Rückführung des Radverkehrs auf die Strasse beim Übergang auf der Seite Ortschaften.

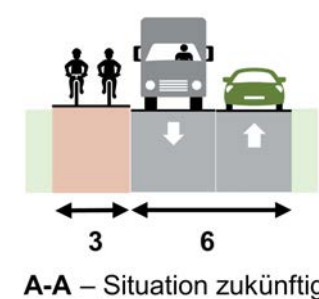
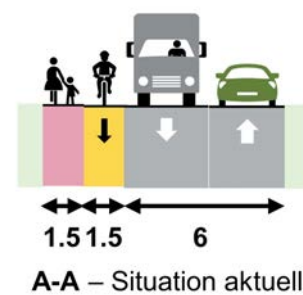
Kosten (+/- 50%)

ca. 730'000 - 1.1 Millionen CHF

Bemerkungen

Kosten beinhalten Pfortner und Strassensanierung. Die Umgestaltung kann längerfristig mit nächster grossen Strassensanierung erfolgen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Uettligenstrasse Blick Richtung Ortschaften



Bild 2: Uettligenstrasse mit Horizontalversatz

Visualisierung



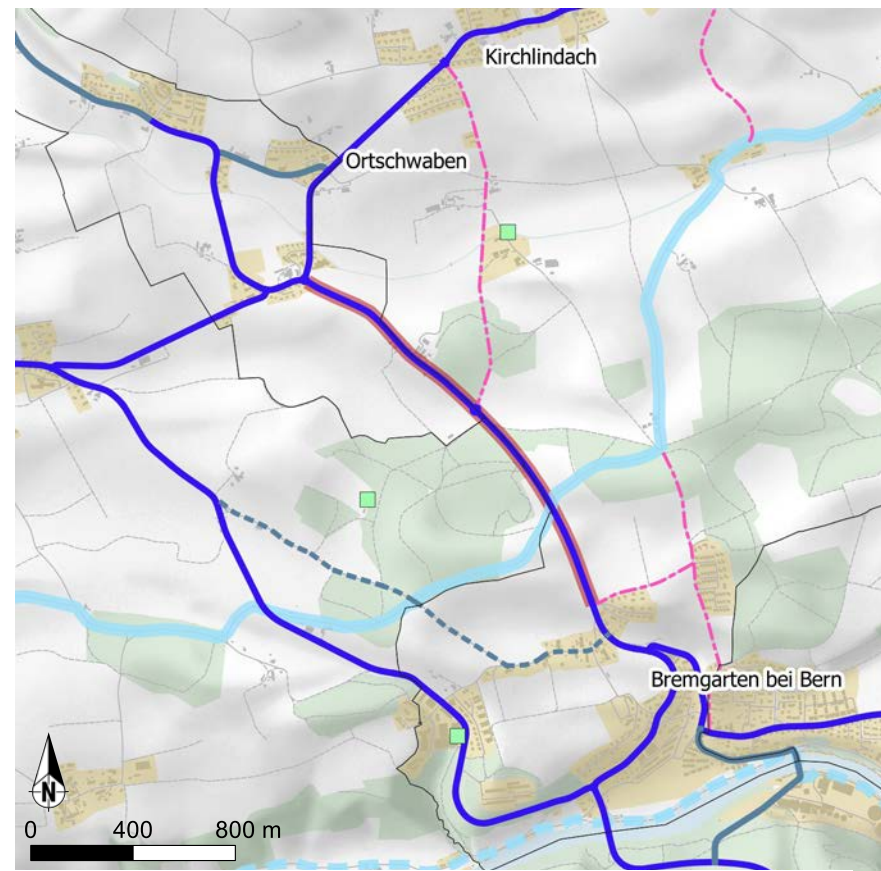
Referenzbild: Radweg mit baulicher Abtrennung zur Strasse (Interlaken)



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.9 Herrenschwanden - Ortschaften

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II / OIK III)  
Betroffene Gemeinde(n): Meikirch, Wohlen, Kirchlindach

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 teilweise 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

Anordnung eines Radweges entlang der Kantonsstrasse.

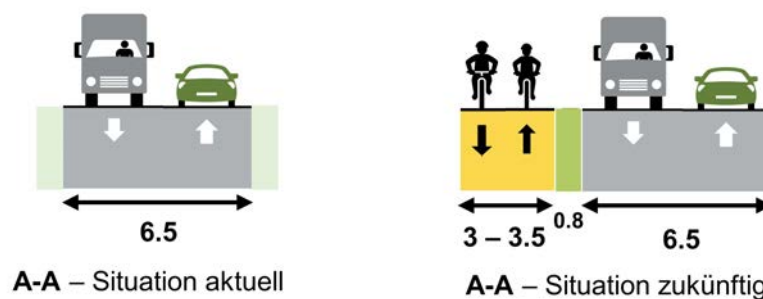
Kosten (+/- 50%)

ca. 2 - 3 Millionen CHF

Bemerkungen

Die genaue Ausgestaltung der Massnahmen sowie Ergänzungen (wie Temporeduktionen, Flüsterbelag) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Meikirchstrasse Blick Richtung Ausserortschwaben



Bild 2: Bernstrasse Blick Richtung Herrenschwanden

Visualisierung



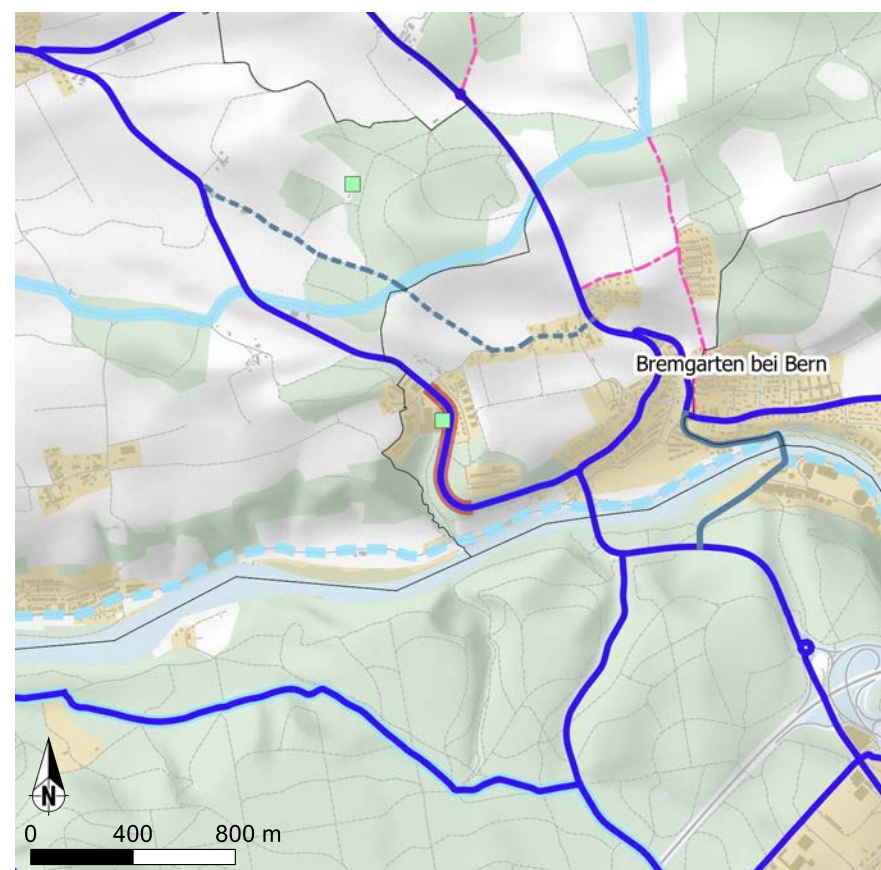
Referenzbild eines abgetrennten Radweges in Heimberg



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.10 Uettligenstrasse, Kurve - Thalmatt

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

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 (DTV 3'000 - 4'000) genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Infrastruktur, hohe Geschwindigkeiten, Sicht in Kurve reduziert). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse und Anordnung eines Radstreifens bergwärts (Empfehlung gemäss Machbarkeitsstudie). Die genaue Ausgestaltung sowie Ergänzungen (zB. Temporeduktionen) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.

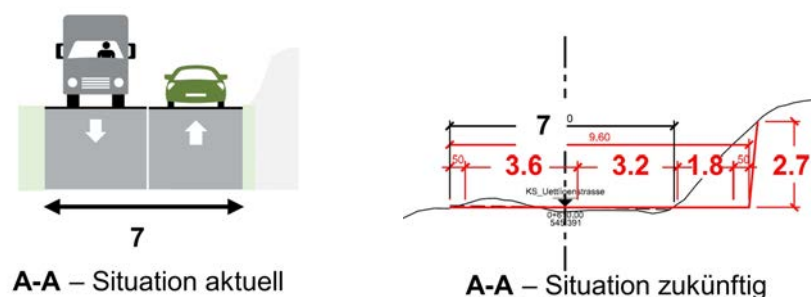
Kosten (+/- 50%)

ca. 1.3 - 2 Millionen CHF

Bemerkungen

Alternativen: talseitig ein Lehnenviadukt erstellen (Zweirichtungsveloweg) oder mit einem Schräglift für den Fuss- und Veloverkehr ab dem Kreisel Halenbrücke bis auf die Höhe Herrenschwanden gelangen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Uettligenstrasse Blick zurück Richtung Halenbrücke



Bild 2: Uettligenstrasse in der Kurve

Visualisierung

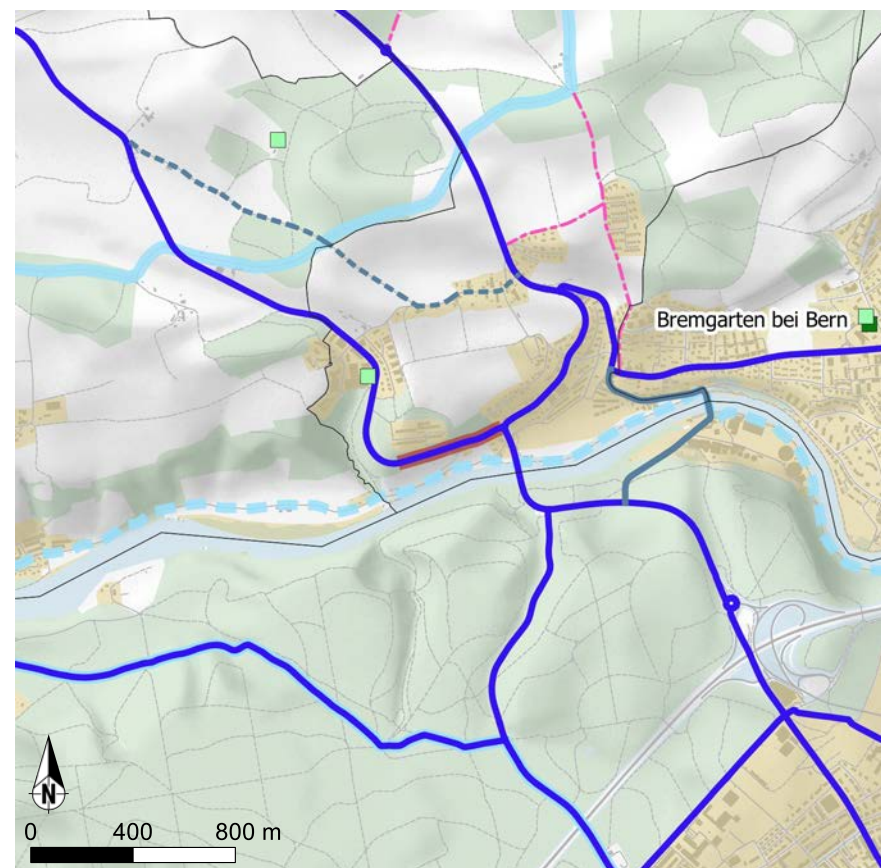


Referenzbild eines Radstreifens zwischen Grafenschneuren und Burgdorf



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.11 Halenbrücke - Uettligenstrasse, Kurve

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 (DTV 3'000 - 4'000) genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Infrastruktur, hohe Geschwindigkeiten, enge Platzverhältnisse). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse und Anordnung eines Radstreifens Richtung Thalmatt (Empfehlung gemäss Machbarkeitsstudie). Temporeduktionen resp. Verbesserungen für den Fussverkehr sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.

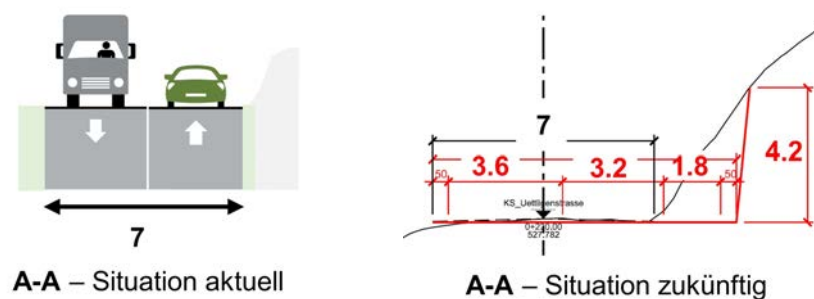
Kosten (+/- 50%)

ca. 8 - 8.7 Millionen CHF

Bemerkungen

Stützbauwerke gefordert. Massnahme mit 4.L.10 abzustimmen. Alternativen: talseitig ein Lehnenviadukt (Zweirichtungsveloweg) erstellen oder mit einem Schräglift für den Fuss- und Veloverkehr ab dem Kreisel bis auf die Höhe Herrenschwanden gelangen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Uettligenstrasse Blick Richtung Uettligen



Bild 2: Uettligenstrasse Blick Richtung Kurve

Visualisierung

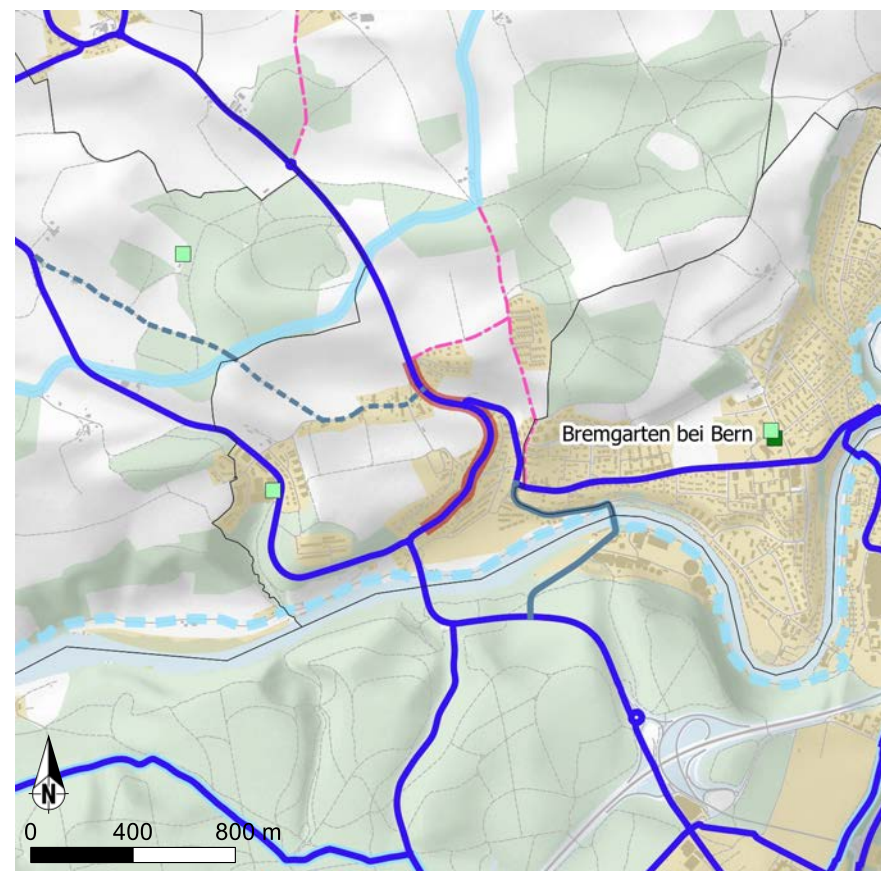


Referenzbild eines Radstreifens zwischen Grafenschweuren und Burgdorf



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.L.12 Herrenschwanden, Kurve Bernstrasse

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

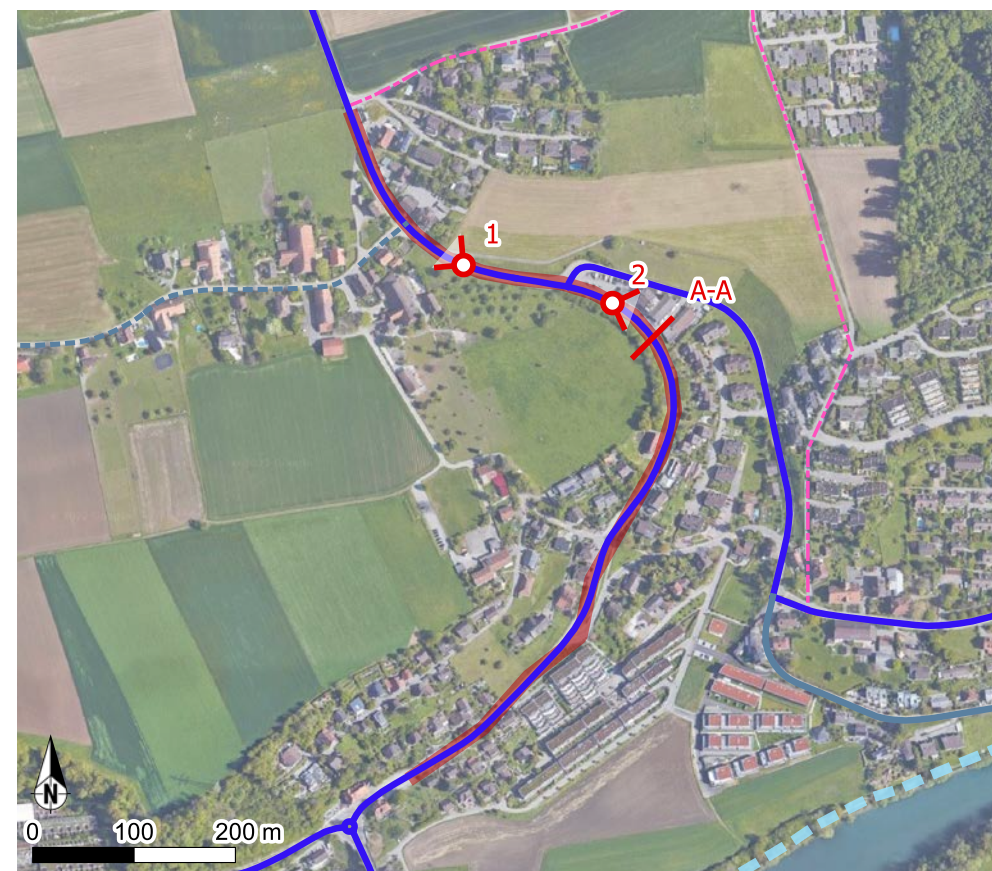
- Lineare Massnahmen

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

Massnahmenbeschreibung

Ausbau resp. Umgestaltung der Kantonsstrasse in der Kurve und Anordnung von Radstreifen bergwärts. Temporeduktionen sowie Punktuelle Optimierungen im Abschnitt Halenbrücke - Herrenschwanden sind zusätzlich zu prüfen.

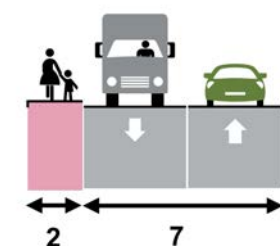
Kosten (+/- 50%)

ca. 410'000 - 620'000 CHF

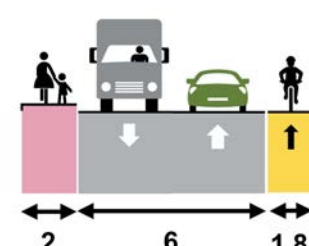
Bemerkungen

Abstimmung mit 4.L.9  
Die genaue Ausgestaltung der Massnahmen sowie Ergänzungen (wie Temporeduktionen, Flüsterbelag) sind im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder



Bild 1: Bernstrasse Blick Richtung Kurve



Bild 2: Bernstrasse in der Kurve

Visualisierung

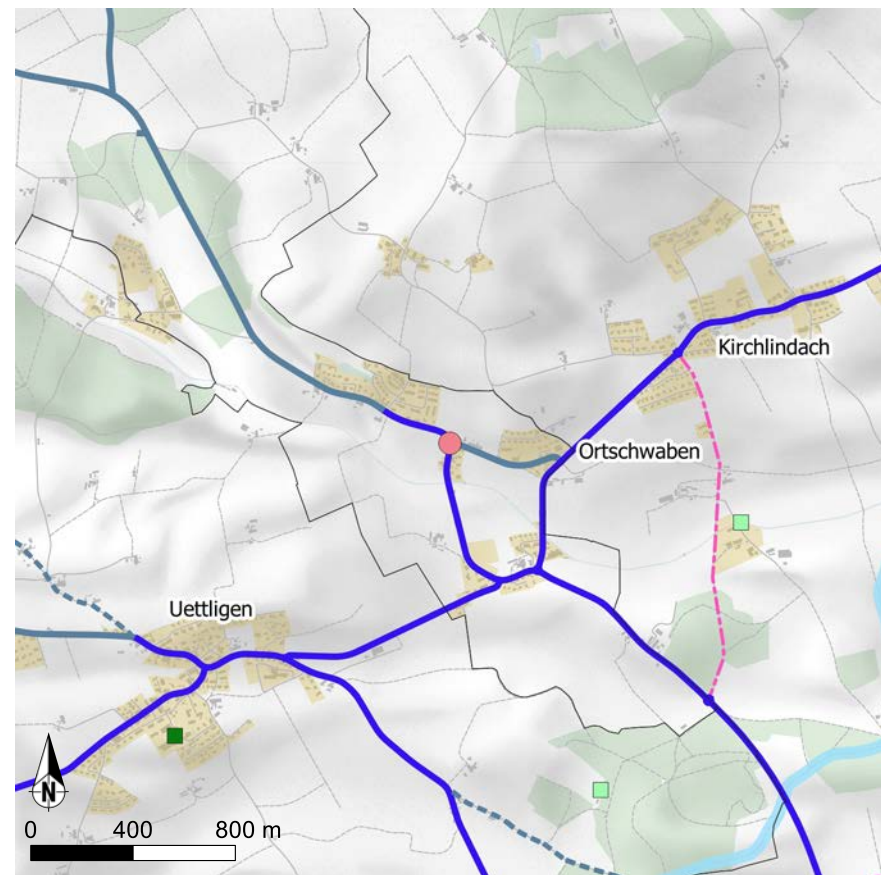


Referenzbild eines Radstreifens zwischen Grafenschweuren und Burgdorf



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.P.1 Knoten Kirchlindach- / Meikirchstr.

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

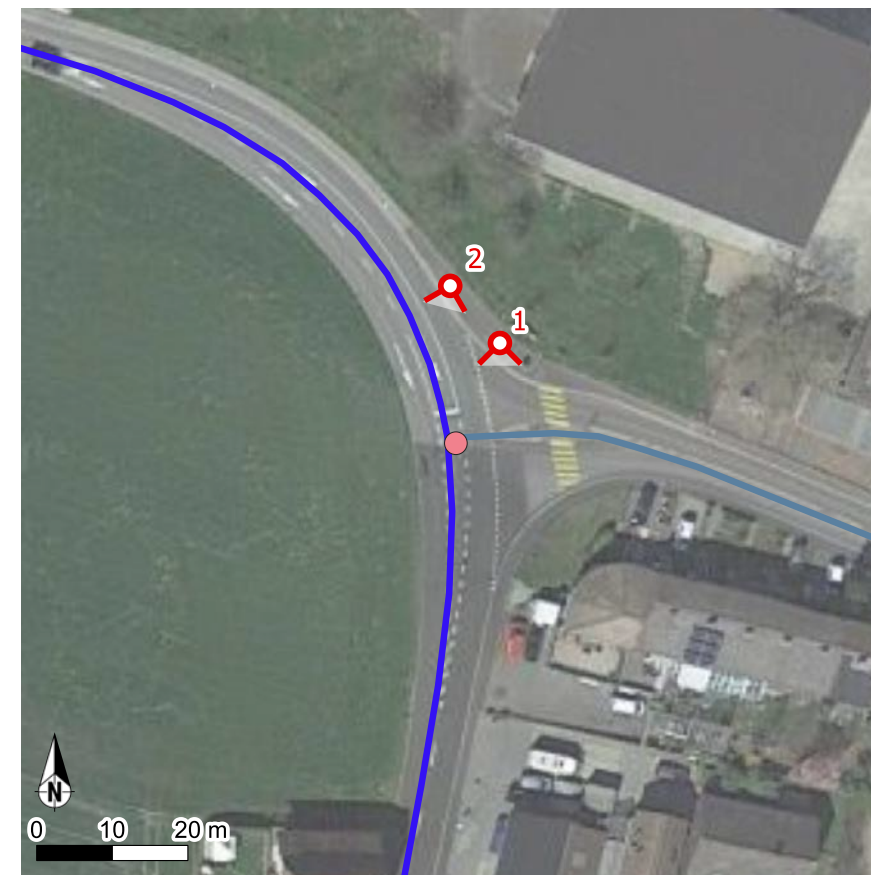
- punktuelle Massnahmen

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. Es besteht keine Veloinfrastruktur. Der Knoten ist in Anbetracht der Verkehrsmengen (DTV 4'000) tendenziell überdimensioniert.

Massnahmenbeschreibung

Aufhebung des separaten Linksabbiegers und Anordnung eines Mehrzweckstreifens auf der Meikirchstrasse. Zudem Anordnung von Radstreifen gemäss den Massnahmen 4.L.3-4.L.4. Redimensionierung der Einmündung Kirchlindachstrasse.

Kosten (+/- 50%)

ca. 160'000 - 230'000 CHF

Bemerkungen

Abhängigkeit zu den Massnahmen 4.L.3-4.L.5

Bilder



Bild 1: Blick Richtung Bern



Bild 2: Meikirchstrasse mit separatem Linksabbieger

Visualisierung

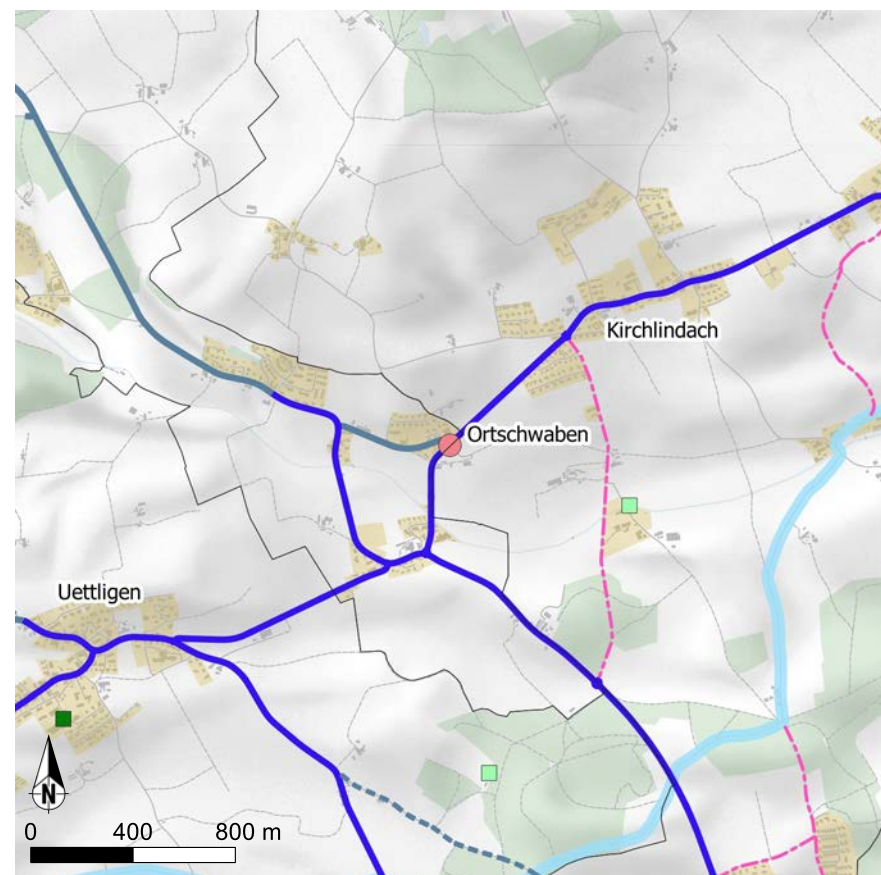


Skizze der Massnahme



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.P.2 Knoten Kirchlindach- / Poststrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitrouten
- geplante Freizeitrouten

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

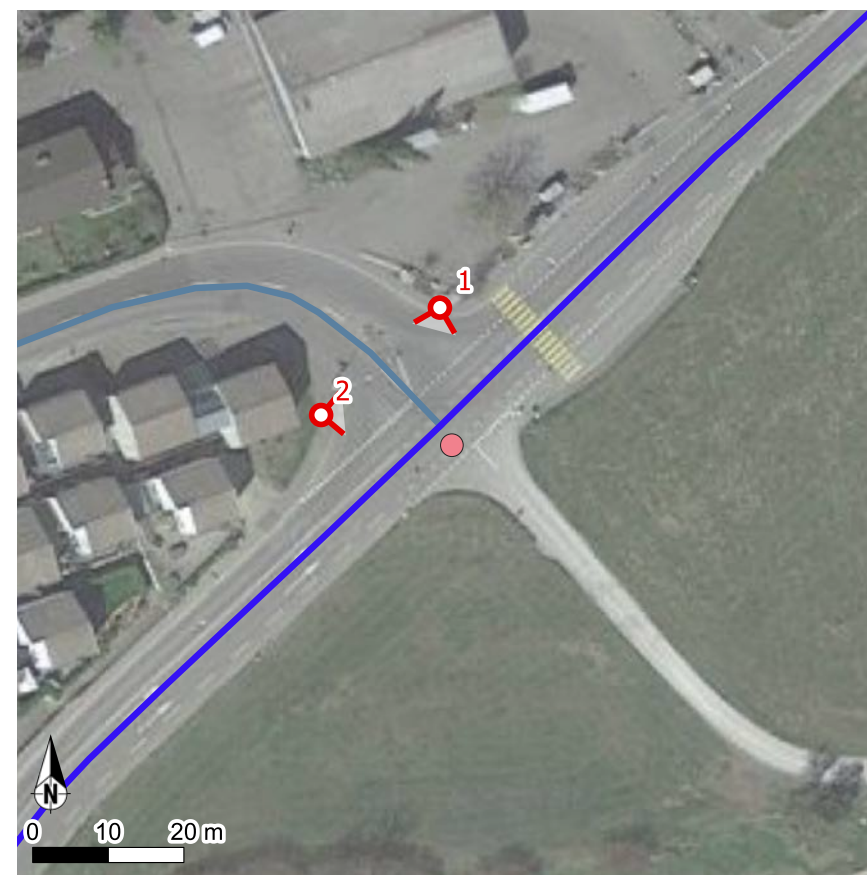
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise (überdimensioniert, nur in eine Richtung Radstreifen vorhanden, verleitet zu hohen Geschwindigkeiten). Zudem entsprechen die Bushaltestellen nicht den BehiG-Anforderungen.

Massnahmenbeschreibung

Aufhebung des separaten Linksabbiegers und Anordnung einer Abbiegehilfe. Zudem Anordnung von Radstreifen (1.8m) in beide Richtungen und Umgestaltung der Bushaltestellen gemäss BehiG (sowie Anbringen fehlender Markierung).

Kosten (+/- 50%)

ca. 335'000 - 500'000 CHF

Bemerkungen

Abhängigkeit zu den Massnahmen 4.L.5 und 4.L.6.  
Kosten inkl. Bushaltestelle.

Bilder

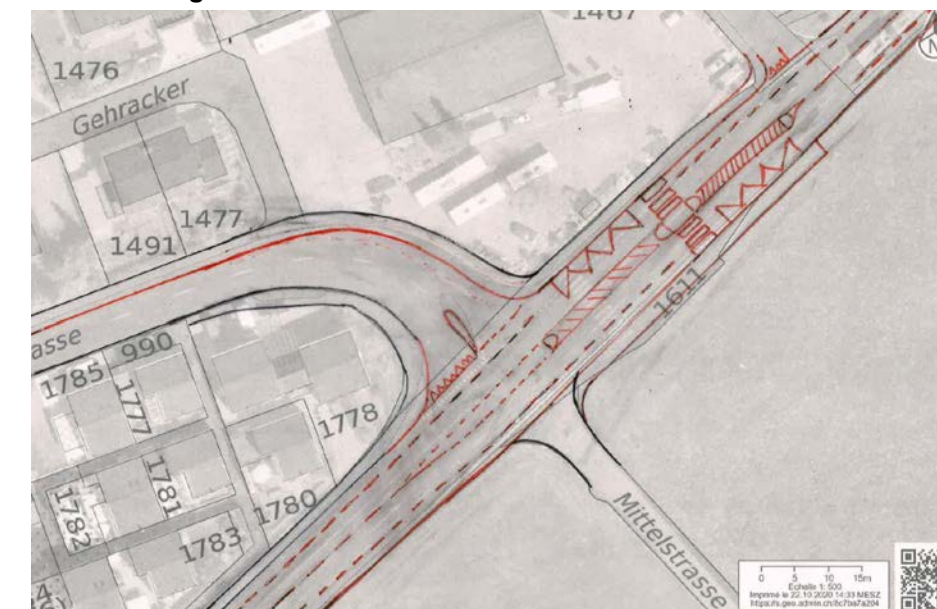


Bild 1: Postgasse Blick Richtung Ortschaften



Bild 2: Postgasse Blick Richtung Bushaltestelle

Visualisierung

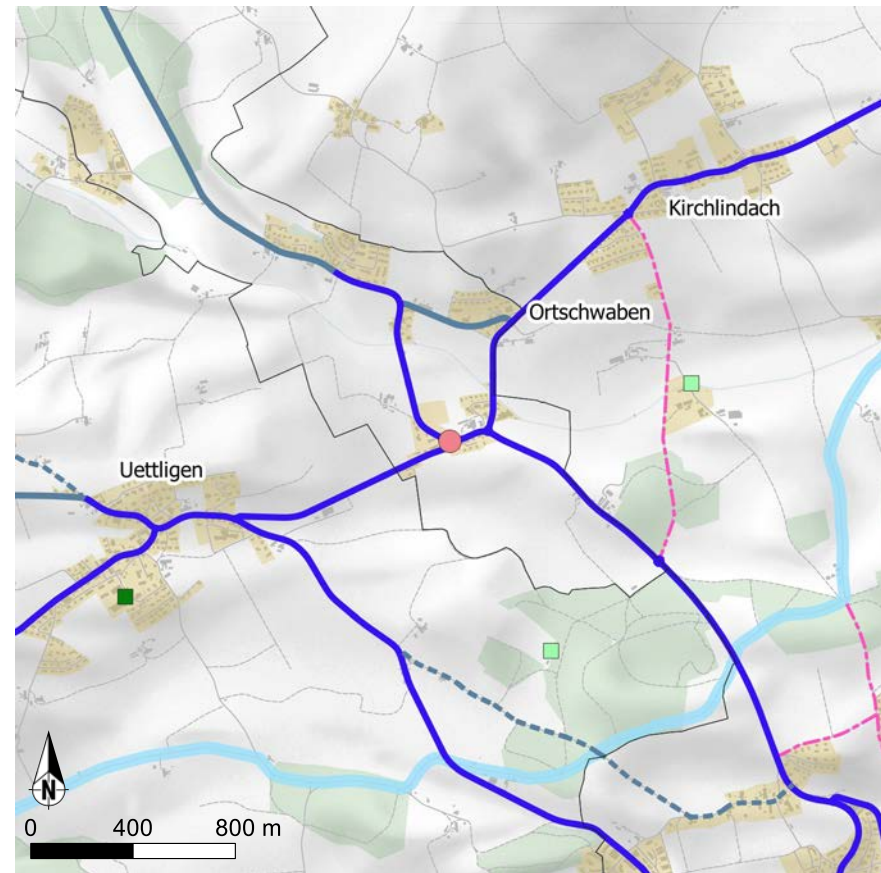


Skizze der Massnahme



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.P.3 Knoten Uettligenstr. / Meikirchstrasse

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

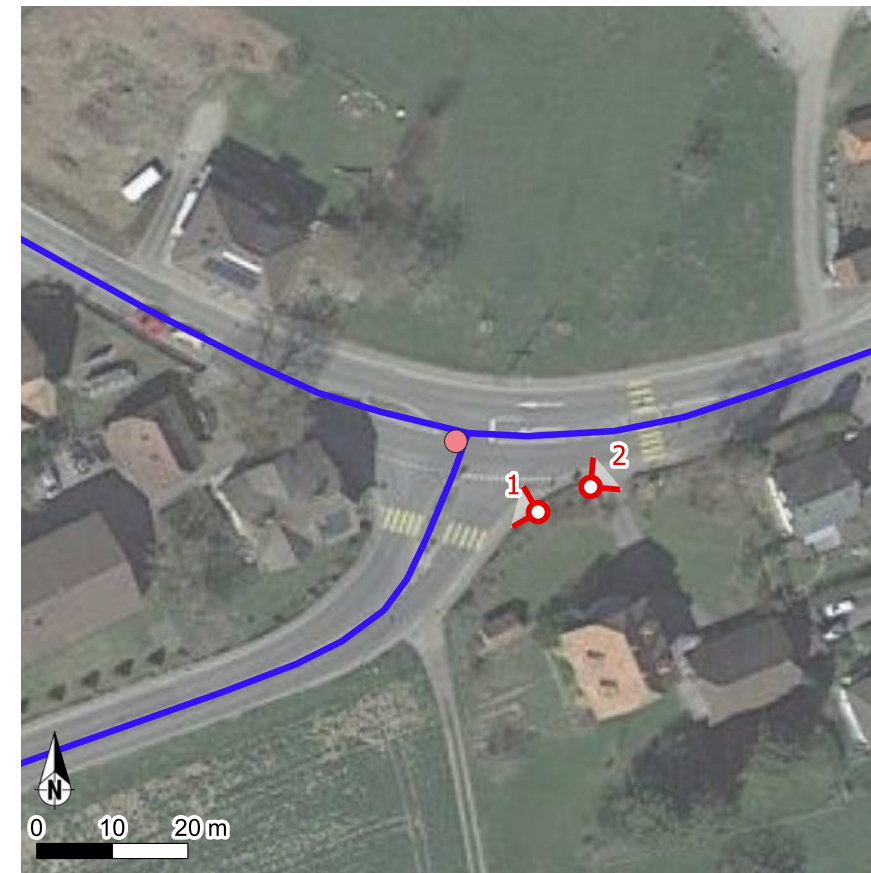
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Es besteht keine Veloinfrastruktur. Der Knoten ist in Anbetracht der Verkehrsmengen (DTV 4'000) tendenziell überdimensioniert und verleitet zu hohen Geschwindigkeiten.

Massnahmenbeschreibung

Aufhebung des separaten Linksabbiegers und Anordnung eines Mehrzweckstreifens als Abbiegehilfe. Redimensionierung der Einmündung.

Kosten (+/- 50%)

ca. 135'000 - 205'000 CHF

Bemerkungen

Abhängigkeit zur Massnahme 4.L.4

Bilder

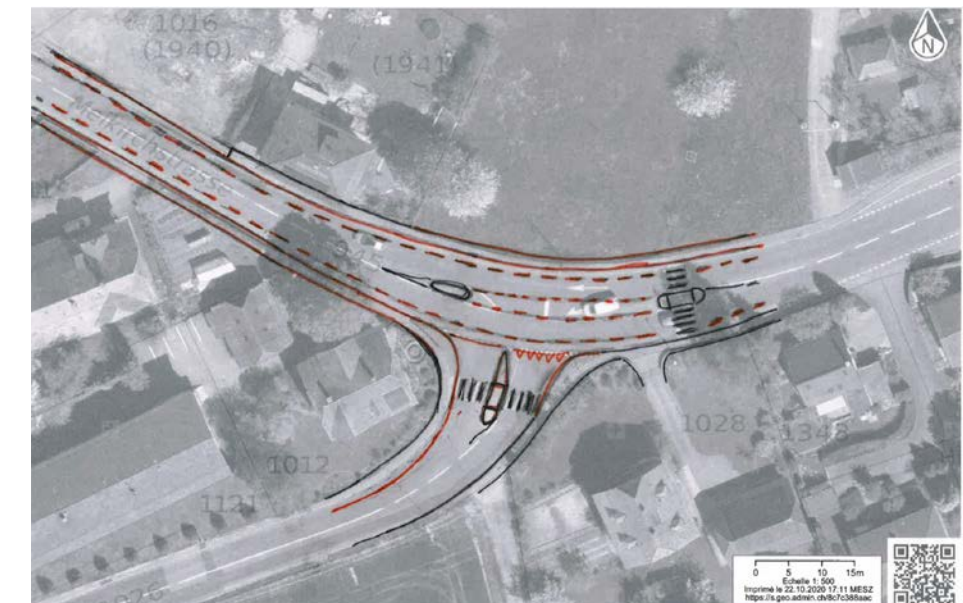


Bild 1: Knoten Blick in Fahrrichtung Meikirch



Bild 2: Knoten Blick auf die Querungsstelle

Visualisierung

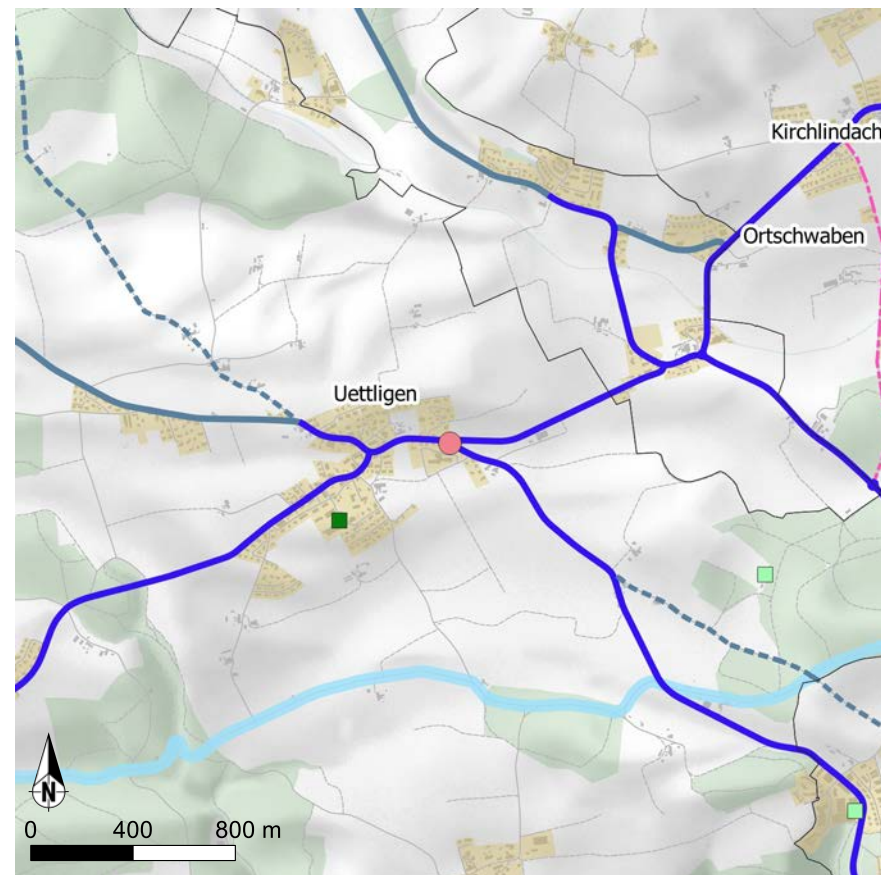


Skizze der Massnahme



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.P.4 Knoten Ortschaftswabenstr. / Uettligenfeldstrasse

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

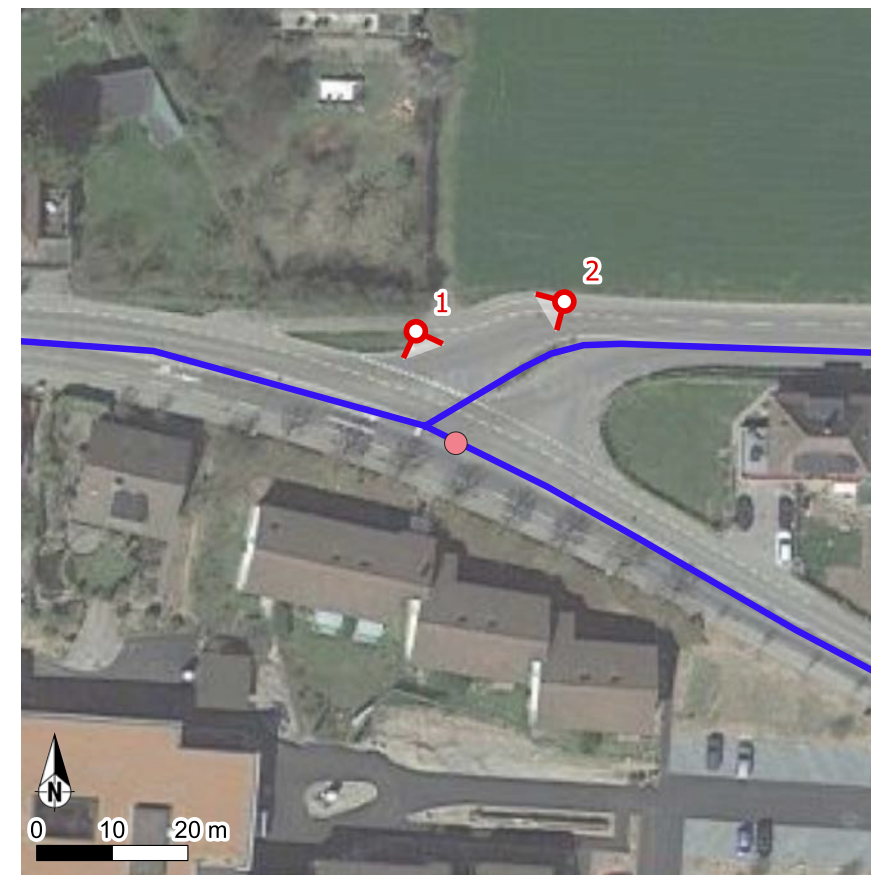
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Orthofoto



Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des Veloverkehrs nur teilweise. Der Knoten ist in Anbetracht der Verkehrsmengen (DTV rund 3'500 Fz) tendenziell überdimensioniert. Abbiegen und Einbiegen des Veloverkehrs ist zu wenig geschützt.

Massnahmenbeschreibung

Aufhebung des separaten Linksabbiegers und Anordnung eines Mehrzweckstreifens als Abbiegehilfe (mögliche SoMa). Redimensionierung des Knotens.

Kosten (+/- 50%)

ca. 340'000 - 510'000 CHF

Bemerkungen

Anordnung von Querungshilfen, um die Anbindung an die Zweirichtungradwege (Projekt der Gemeinde/ OIK und Massnahme 4.L.8) sicherzustellen.

Bilder

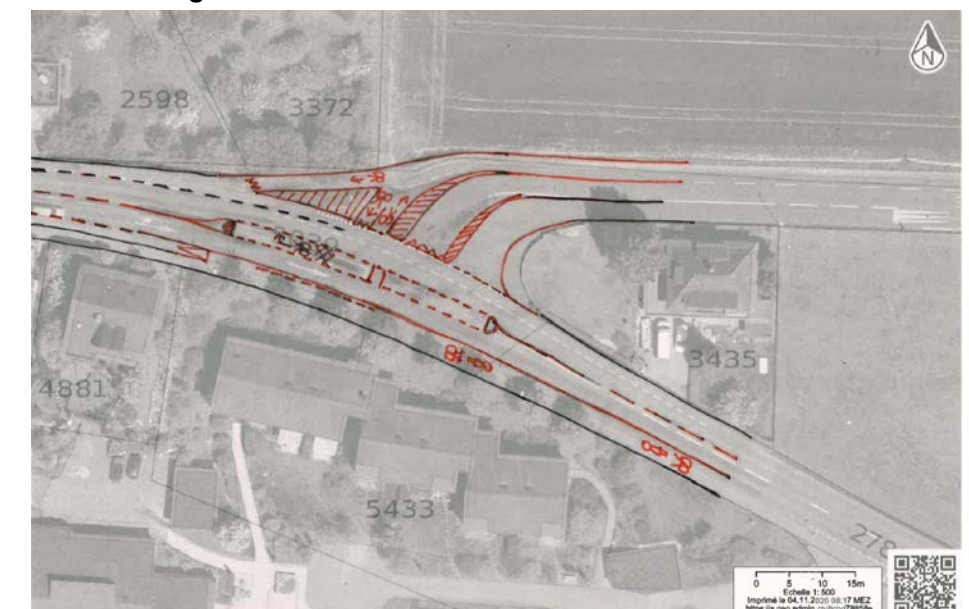


Bild 1: Übergrosse Einmündung im Knotenbereich



Bild 2: Bestehender "Velobypass" Richtung Uettligen

Visualisierung

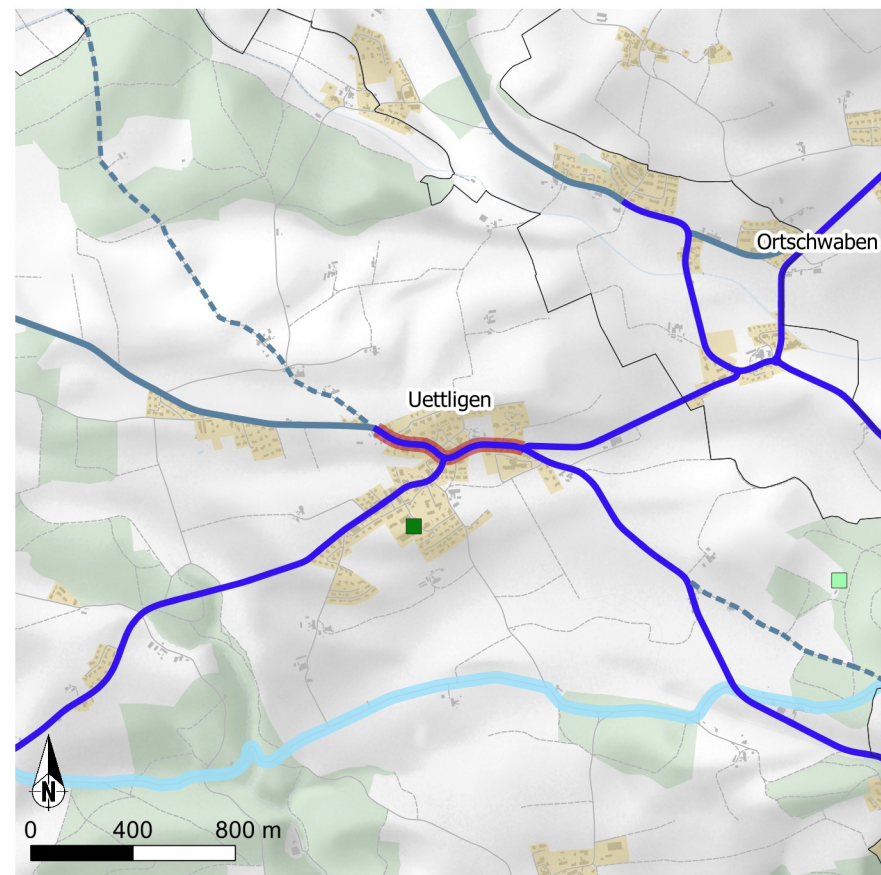


Skizze der Massnahme



Massnahmenkonzept - Massnahme 4.0.1 Ortsdurchfahrt Uettligen

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

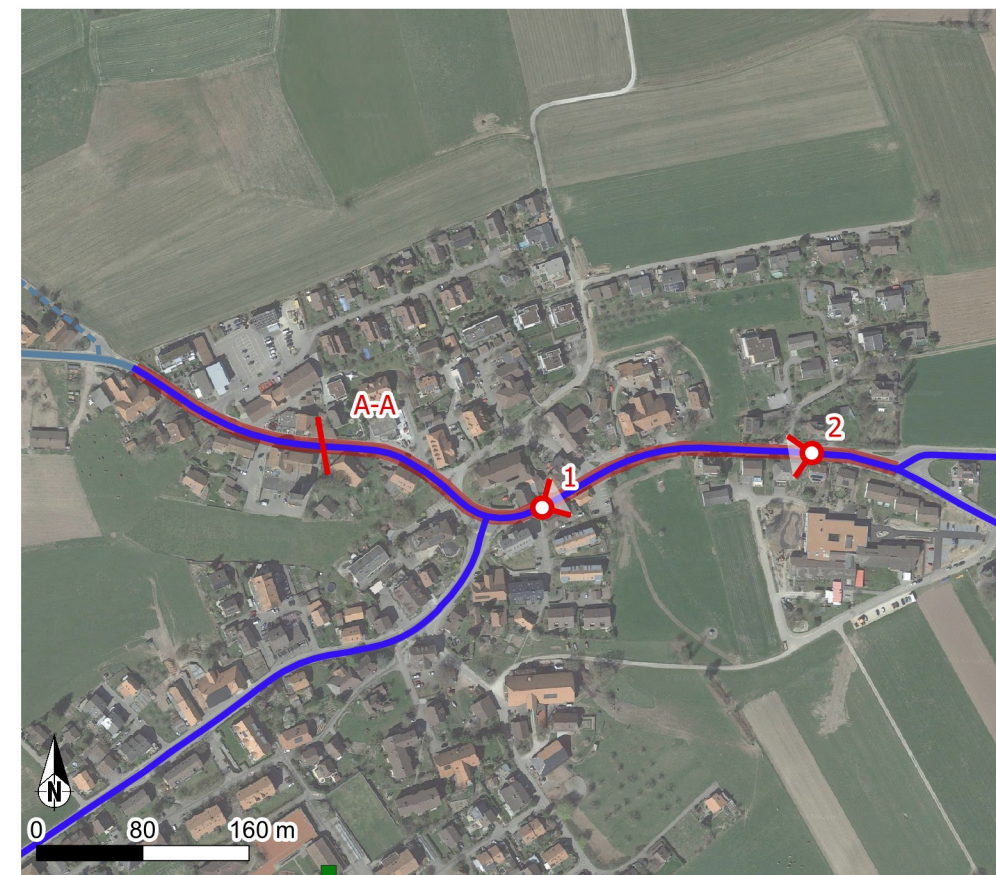
- Ortsdurchfahrt

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: 2'000-3'000) genügt heute den Ansprüchen des Fuss- und Veloverkehrs nicht (keine Veloinfrastruktur, Ausrichtung der Gestaltung auf die Leistungsfähigkeit des MIV). Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Gesamtbetrachtung über alle Verkehrsträger in Form eines Betrieb- und Gestaltungskonzepts. Mögliche Sofortmassnahme: Markierung eines 1.8 m breiten Radstreifens in der Steigung und Entfernung der markierten Mittellinie.

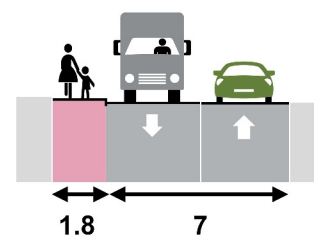
Kosten

keine Angaben

Bemerkungen

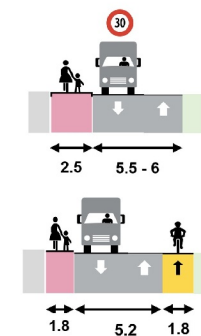
Weitere Massnahme wie Verbreiterung der Seitenräume, Temporeduktion, Gestaltung Ortseingänge, Förderung der Koexistenz und Ausbau der Kantonsstrasse sind im Rahmen eines BGK zu prüfen. Ggf. verkehrsberuhigende Massnahmen wie Vertikalversätze vorsehen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell

Option(en) Umgestaltung



Bilder



Bild 1: Ortschaftswabenstrasse Höhe Bushaltestelle Uettligen, Dorf



Bild 2: Ortschaftswabenstrasse, Blick Richtung Dorf

Visualisierung



Einfache Visualisierung einer möglichen Sofortmassnahme.



## 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