

Planungsstudien Linienführung Veloverkehr in der Region Bern-Mittelland

Korridor 5

Tiefenau / Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf
– Schönbühl – Jegenstorf

Schlussbericht



Ö\)^@ ä öä~!&öä äS[{ { ä•ä } Ä^!\^@Ä^!Ä^* ä } ä [] -^!^: Ä^! } Et äc||ä ä Ää Ä Ä ÄÄ |ä/ÄGGÖ

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

Bernstrasse, Zollikofen (Foto: Transitec)

Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Projektleitung	Projektbearbeitung
1403_191-rap-evo-K5-Schlussdokumentation-V4.docx	1	01.03.2021	-	A. Renard O. Dreyer	E. Vontobel J. Amstutz M. Peter-Hofer
1403_191-rap-evo-K5-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-K5-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-K5-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	7
1.1 Ausgangslage und Auftragsziele	8
1.2 Generelle Grundlagen	8
1.3 Abgrenzung und Schwerpunkte der Bearbeitung	9
1.4 Perimeter.....	9
1.5 Projektorganisation	11
2. Vorgehen	12
2.1 Übergeordnete Hauptphasen	12
2.2 Bearbeitungsschritte der Planungsstudien	12
3. Überprüfung des regionalen Velonetzes	13
3.1 Ablauf der Überprüfung	13
3.1.1 Dokumentation der Ausgangslage / Sammlung von Grundlagen.....	13
3.1.2 Festlegung der Zielorte und Wunschlينien im Korridor.....	14
3.1.3 Ermittlung des Handlungsbedarfs.....	14
3.2 Vorhandener Handlungsbedarf im Korridor 5	15
4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium.....	17
4.1 Vorgehen	17
4.1.1 Zielbild resp. angestrebte Standards Veloinfrastruktur.....	17
4.1.2 Kriterien.....	18
4.1.3 Variantenstudium und Bewertung.....	19
4.2 Linienführung Veloalltagsverkehr	19
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 5	22
6. Ausblick	47

Abbildungsverzeichnis	Seite
Abbildung 1 – Übersicht über die Bearbeitungsperimeter der 5 Korridore.....	10
Abbildung 2 – Organigramm Projektorganisation.....	11
Abbildung 3 – Ablauf der Planungsstudien	12
Abbildung 4 – Sachplan Veloverkehr (2020) / Richtplan Veloverkehr, Münchenbuchsee	13
Abbildung 5 – Übersichtskarte – Handlungsbedarf im Korridor 5.....	16
Abbildung 6 – empfohlene Linienführung Korridor 5	20
Abbildung 7 – Massnahmenkonzept Korridor 5	25
Abbildung 8 – Massnahmenkonzept Korridor 5 – Zuordnung der Zuständigkeiten.....	26
Abbildung 9 – Massnahmenblatt 5.L.1 – Worblaufen – Bahnhof Steinibach.....	27
Abbildung 10 – Massnahmenblatt 5.L.2 – Bahnhof Steinibach – Zollikofen (Hübelistrasse).....	28
Abbildung 11 – Massnahmenblatt 5.L.3 – Zollikofen, Schösslistrasse.....	29
Abbildung 12 – Massnahmenblatt 5.L.4 – Münchenbuchsee, Industriestrasse	30
Abbildung 13 – Massnahmenblatt 5.L.5 – Urtenen-Schönbühl, Hindelbankstrasse.....	31
Abbildung 14 – Massnahmenblatt 5.L.6 – Urtenen-Schönbühl-Bäriswil, Hindelbankstrasse.....	32
Abbildung 15 – Massnahmenblatt 5.L.7 – Münchenbuchsee, Abschnitt Waldegg	33
Abbildung 16 – Massnahmenblatt 5.L.8 – Waldegg - Münchenbuchsee	34
Abbildung 17 – Massnahmenblatt 5.L.9 – Urtenen-Schönbühl, Querung Lysstrasse.....	35
Abbildung 18 – Massnahmenblatt 5.P.1 – Bahnhof Steinibach, Bern- / Alte Tiefenaustr.	36
Abbildung 19 – Massnahmenblatt 5.P.2 – Zollikofen, Knoten Eichenweg / Länggasse	37
Abbildung 20 – Massnahmenblatt 5.P.3 – Zollikofen, Unterführung Bahnhof	38
Abbildung 21 – Massnahmenblatt 5.P.4 – Moosseedorf, Unterführung Laupenackerstr.	39
Abbildung 22 – Massnahmenblatt 5.P.5 – Moosseedorf, Anbindung Sandstrasse.....	40
Abbildung 23 – Massnahmenblatt 5.P.6 – Moosseedorf, Anbindung Kirchstrasse.....	41
Abbildung 24 – Massnahmenblatt 5.P.7 – Urtenen-Schönbühl, Knoten Holzgasse.....	42
Abbildung 25 – Massnahmenblatt 5.P.8 – Moosseedorf, Überführung Autobahn	43
Abbildung 26 – Massnahmenblatt 5.P.9 – Münchenbuchsee, Kurve Dammweg.....	44
Abbildung 27 – Massnahmenblatt 5.O.1 – Ortsdurchfahrt Zollikofen	45
Abbildung 28 – Massnahmenblatt 5.O.2 – Ortsdurchfahrt Münchenbuchsee.....	46

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Angestrebtes Zielbild / Standards für Veloinfrastruktur	17
Tabelle 2 – Angestrebte Standards auf Vorrangrouten.....	18
Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 5	23

Anhang

Anhang 1 – Variantenstudien Korridor 5	
--	--

Glossar

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

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftragsziele

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

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

Die **Auftragsziele** dieser Studie sind:

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

Im vorliegenden Korridor 5: Tiefenaustrasse / Raum Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf – Schönbühl – Bärswil / Jegenstorf liegt der Fokus dabei in der Überprüfung und Optimierung des bestehenden Netzes und der besseren Anbindung der einzelnen Querverbindungen.

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: Verhältnismässigkeit (2013)
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Arbeitshilfe: Standards Kantonsstrassen (2017)
- 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).

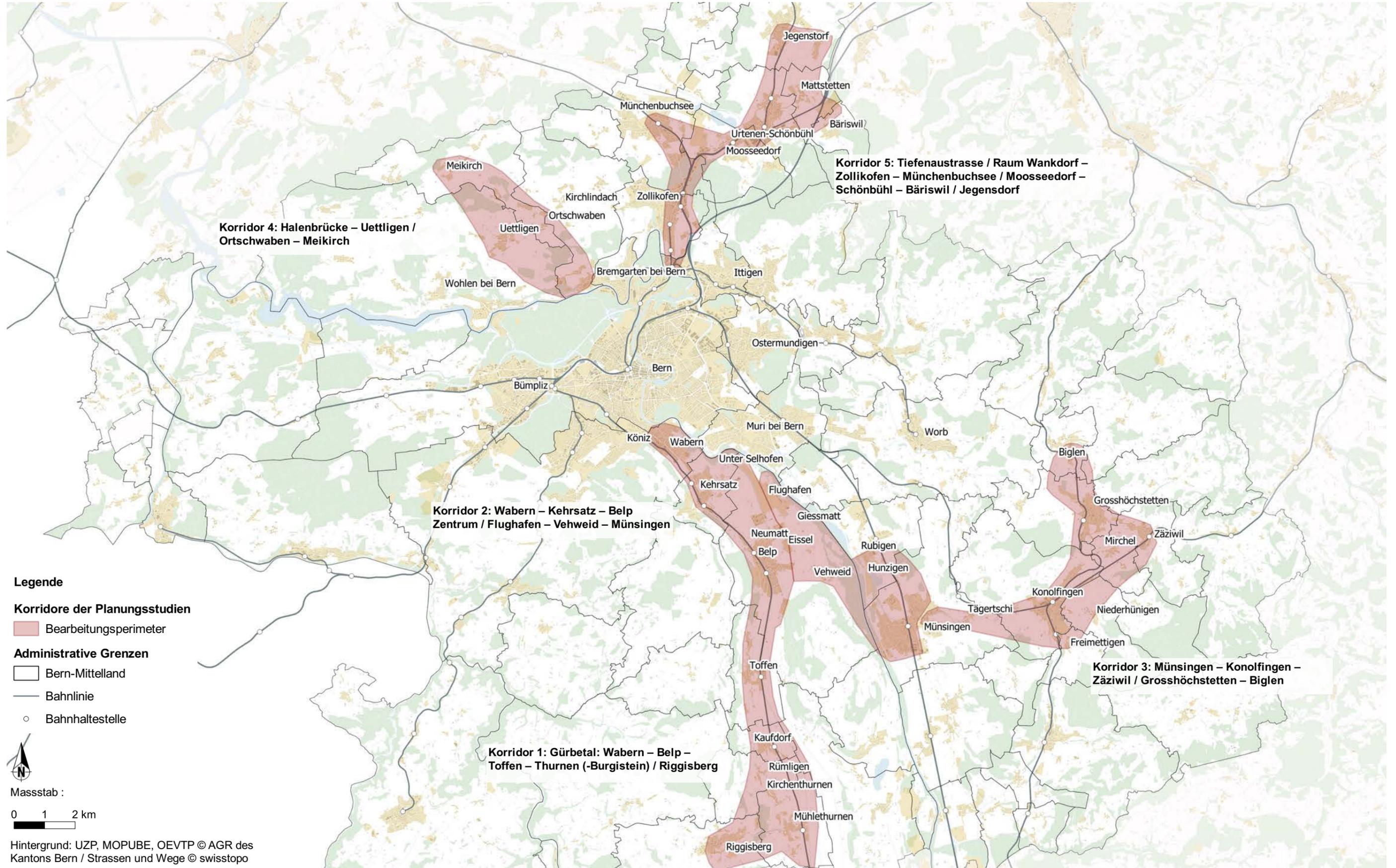
1.4 Perimeter

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 / Ortschwaben – Meikirch
- **Korridor 5: Tiefenaustrasse / Raum Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf – Schönbühl – Bärswil / Jegenstorf**

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

Übersicht über die Korridore und ihre Bearbeitungsperimeter

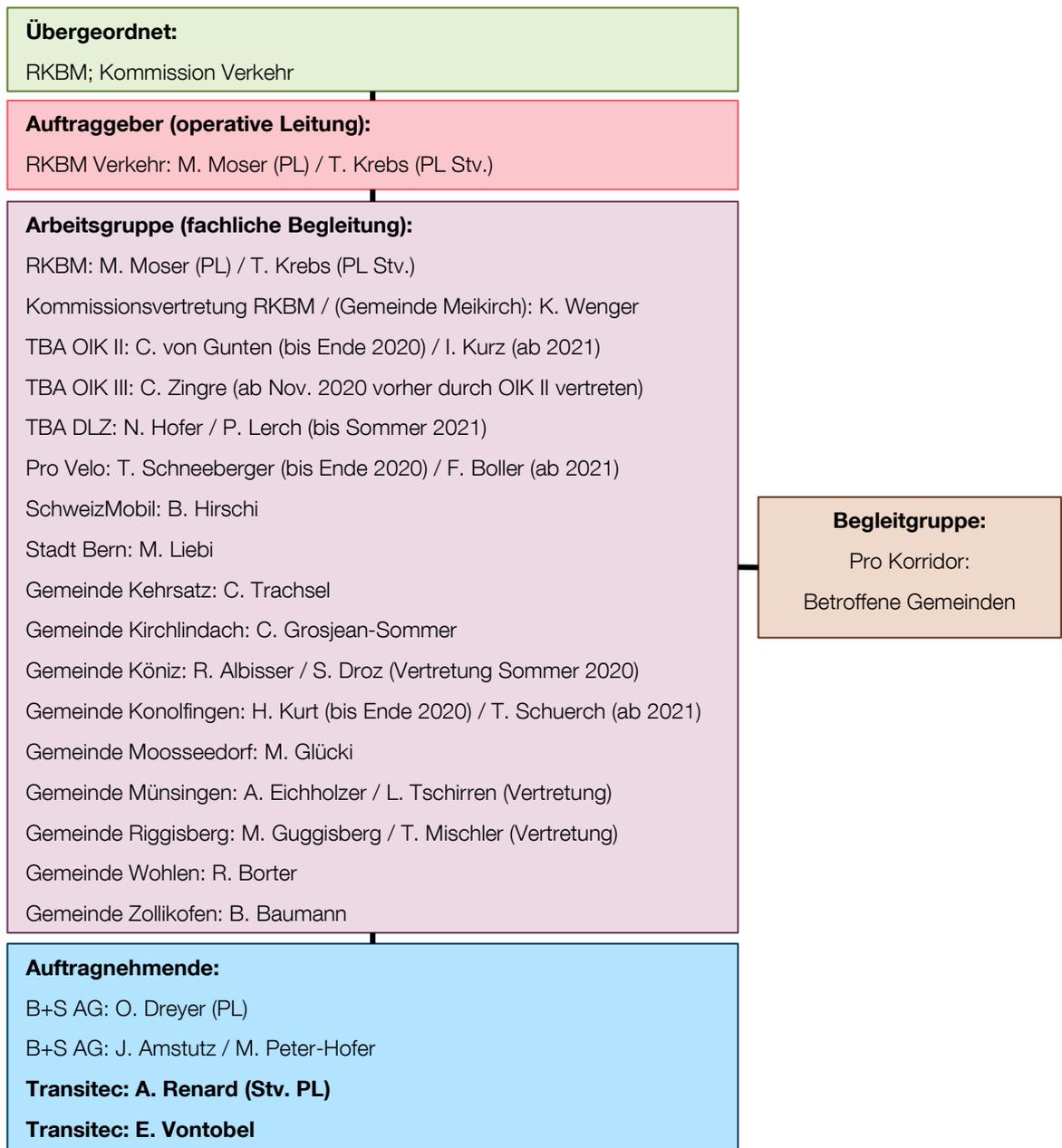


1.5 Projektorganisation

Die Planungsstudien wurde in Zusammenarbeit von den Büros Transitec Beratende Ingenieure AG und B+S AG erarbeitet. Der Lead bei Korridor 5 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 5.

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

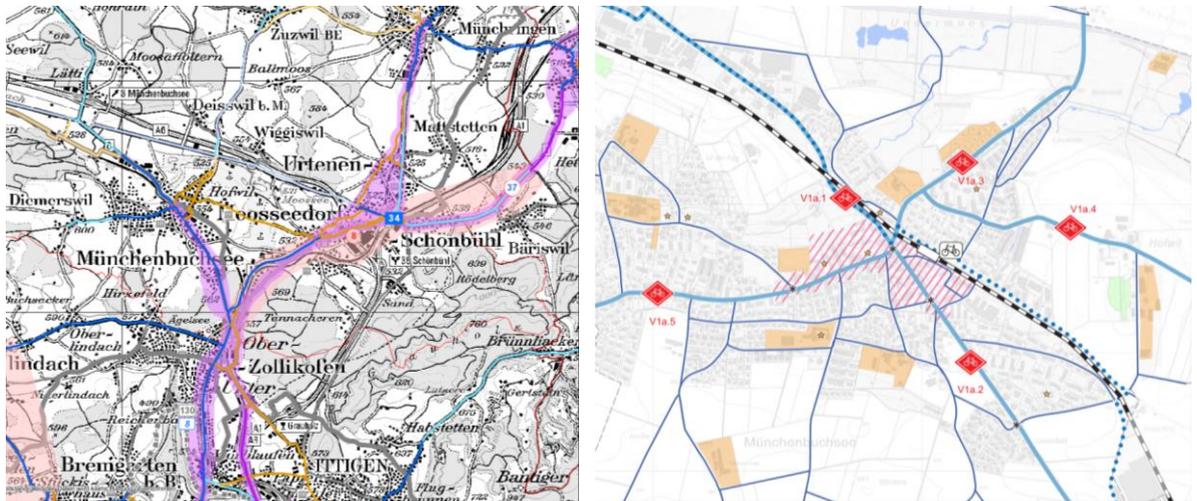


Abbildung 4 – Sachplan Veloverkehr (2020) / Richtplan Veloverkehr, Münchenbuchsee

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

Kommunale Richtpläne:

- Verkehrsrichtplan Gemeinde Moosseedorf: Teilrichtplan Veloverkehr und Massnahmenblätter, Stand 10.02.2020 (Entwurf Genehmigung Ortsplanungsrevision 2015-2020)
- Verkehrsrichtplan Gemeinde Münchenbuchsee: Teilrichtplan Veloverkehr, Erläuterungsbericht und Massnahmenblätter, Stand 12.11.2018 (Mitwirkung)
- Verkehrsrichtplan Gemeinde Zollikofen: Richtplan Veloverkehr, Erläuterungsbericht und Massnahmenblätter, Stand 12.12.2016 (genehmigter Richtplan)

Bekannte Projekte:

- Verkehrsmanagement Bern-Nord, Regulierung des Verkehrsaufkommens in der Region Bern-Nord, Diverse Massnahmen im Korridor 5, keine konkreten Unterlagen vorhanden – Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK III
- Sanierung Ortsdurchfahrt Jegenstorf inkl. allenfalls Tempo 30 im Bereich vor dem Gemeindehaus (Betrieb- und Gestaltungskonzept, 2014), keine Unterlagen vorhanden – Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK III und der Gemeinde Jegenstorf
- Alltagsveloroute Jegenstorf – Fraubrunnen - Bätterkinden, Technischer Bericht, Kostenschätzung und Pläne, Gemeinde Jegenstorf, Vorprojekt, Stand 19.06.2018
- Anpassung Fuss- und Radweg beim Sportplatz Hambühl, Jegenstorf, keine Unterlagen vorhanden – Kenntnisnahme: Information per Mail Gemeinde Jegenstorf

- Sanierung Fahrbahn Zürichstrasse – Bernstrasse, Münchenbuchsee / Moosseedorf, Strassenplan, Normal- und Querprofile, Markierung, Tiefbauamt Kanton Bern OIK III, Stand 14.06.2018 (in Umsetzung)
- Aufwertung Moosbühl (Parkanlage mit Wegverbindungen und Offenlegung Bach), Moosseedorf, Situationsplan, Gemeinde Moosseedorf, Stand 26.08.2019
- Personenunterführung SBB, Sandstrasse, Moosseedorf, Variantenstudium, Gemeinde Moosseedorf, Stand 14.10.2019
- Bushaltestelle / FG-Streifen Waldegg, Münchenbuchsee, Ausführungsprojekt, Tiefbauamt Kanton Bern OIK III, Stand 29.08.2018
- Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrt Münchenbuchsee, keine Unterlagen - Kenntnisnahme: Information per Mail vom OIK III
- Verlängerung Fuss- und Radweg Hindelbank – Bärswil, bis Bärswil, keine Unterlagen – Kenntnisnahme – Information aus AP
- Erweiterung Marti-Areal – Erschliessungskonzept, Technischer Bericht, Gemeinde Moosseedorf / Transitec, Stand Juni 2020
- Velovorrangroute Zollikofen – Burgdorf, Machbarkeitsstudie, Stefan Rutishauser, in Erarbeitung, Stand Juni 2021

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 Handlungsbedarfes

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 5

Abb. 5 Der folgende zentrale Handlungsbedarf wurde ermittelt:

- **Tiefenaustrasse Worblaufen – Unterzollikofen:** Die Möglichkeiten für den Veloverkehr sind entlang der Kantonsstrasse vor allem im Bereich Bahnhof Steinibach - Unterzollikofen infolge der knappen Platzverhältnisse (Bebauung, Bahnlinie) eingeschränkt. Ein Variantenstudium soll klären, ob es Ausbaumöglichkeiten oder attraktive Alternativen für den Veloverkehr gibt.
- **Zollikofen – Moosseedorf:** Parallelverlauf der bestehenden Hauptverbindung des Alltagsverkehrs gemäss Sachplan Veloverkehr sowie des Freizeitnetzes. Prüfung, ob eine gemeinsame Führung des Freizeit- und Veloalltagsverkehrs respektive eine Verlagerung in diesem Bereich Sinn macht.
- **Ittigen – Urtenen-Schönbühl:** Die direkte Verbindung von Urtenen-Schönbühl nach Ittigen (Wunschlinie) fehlt im regionalen Velonetz. Eine Aufnahme ins Netz der Führung durch den Wald ist zu prüfen.
- **Urtenen-Schönbühl, Staldenstrasse:** Die Verbindung Zentrum Urtenen-Schönbühl – Schulhaus zur bestehenden Alltagsverbindung zwischen Jegenstorf und Moosseedorf fehlt im regionalen Velonetz. Eine Aufnahme der Führung ist zu prüfen.

Der Abschnitt **Zollikofen – Münchenbuchsee** mit Parallelverlauf des Alltags- und Freizeitnetzes wurde nicht als Handlungsbedarf eingestuft. Die Führung des Alltagsnetzes liegt auf der direkten Wunschlinie und hat ein wesentlich höheres Erschliessungspotential der Wunschziele. Weitere Alternativen mit vergleichbarem Potential liegen nicht vor. Mögliche alternative Linienführungen können im Rahmen einer Studie zur Umsetzung der Velovorrangrouten allenfalls nochmals genauer geprüft werden.

Für die Abschnitte Tiefenaustrasse – Zollikofen und Zollikofen - Moosseedorf wurde im folgenden Schritt ein Variantenstudium ausgeführt (vgl. Kap. 4 und Anhang 01). Für die Abschnitte Ittigen – Urtenen-Schönbühl und Urtenen-Schönbühl, Staldenstrasse wurden in Absprache mit der Arbeitsgruppe direkt Empfehlungen formuliert.

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 5 sind dies:

- **Urtenen-Schönbühl - Mattstetten:** Die Verbindung stellt eine wichtige Querverbindung zwischen der regionalen Alltagsverbindung Urtenen-Schönbühl - Jegenstorf und der Freizeitverbindung durch Mattstetten sicher. Zudem schliesst sie Mattstetten ans regionale Alltagsnetz an.
- **Münchenbuchsee – Kirchlindach:** Die Verbindung stellt eine wichtige Querverbindung zwischen den regionalen Alltagsverbindungen in Münchenbuchsee und der Verbindung Zollikofen – Kirchlindach sicher.
- **Moosseedorf, Erschliessung Marti-Areal/ Seedorffeldstrasse:** Die Verbindung stellt eine wichtige Querverbindung zwischen der regionalen Alltags- und Freizeitverbindung und dem Marti-Areal (wichtiger Arbeitgeber) sowie weiter zur Seedorffeldstrasse (schwach belastete Strasse Richtung Münchenbuchsee) sicher.

Handlungsbedarf - Korridor 5: Tiefenau / Wankdorf - Zollikofen - Münchenbuchsee / Moosseedorf - Schönbühl - Jegenstorf

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
- Bahnhaltestellen

Hintergrund

Strassennetz

- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn

Kartengrundlage

- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen

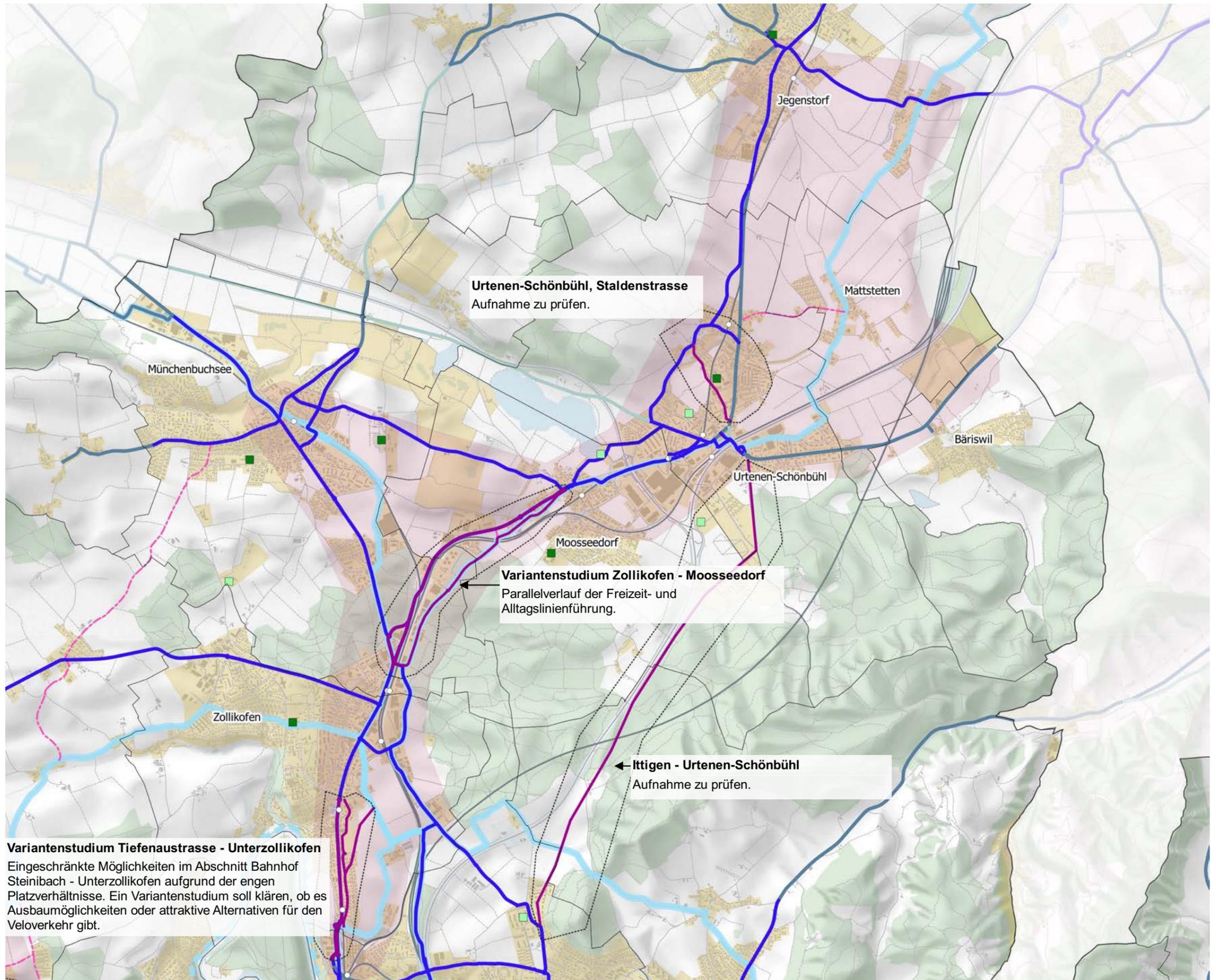
Grenzen

- Bern-Mittelland und Gemeinden



Massstab :
0 0,5 1 km

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



4. Definition des Zielbildes und Variantenstudium

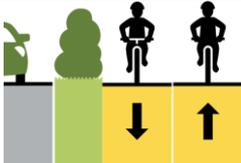
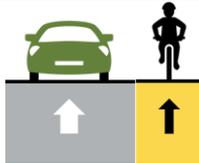
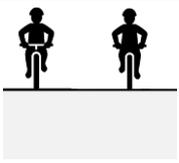
4.1 Vorgehen

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

4.1.1 Zielbild resp. angestrebte Standards Veloinfrastruktur

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

Tabelle 1 – Angestrebtes Zielbild / Standards für Veloinfrastruktur

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

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

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

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

Velovorrangrouten

Der Korridor 5 ist Teil des Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten gemäss Sachplan Veloverkehr. Es ist ein grosses Potential für den Veloalltagsverkehr zwischen den Gemeinden im Korridor und in Richtung Bern vorhanden.

Tabelle 2 – Angestrebte Standards auf Vorrangrouten⁴

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

4.1.2 Kriterien

Zur Bewertung der Varianten wurden folgende Kriterien beigezogen:

Sicht der Velofahrenden:

■ **Komfort / Attraktivität / Sicherheit**

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

■ **Direktheit**

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

■ **Kohärenz / Benutzungsfreundlichkeit**

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

■ **Potential**

- Erschliessung der Zielorte, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten

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

⁵ Mfz = Motorfahrzeug

Sicht der Behörden

- **Investitionsaufwand**
 - Kosten / Massnahmenbedarf
- **Unterhaltsaufwand**
 - Zusätzlicher Unterhaltsaufwand im Vergleich zum aktuellen Zustand
- **Hürden der Genehmigungsfähigkeit**
 - Fruchtfolgeflächen
 - Gewässerschutz/ -raum
 - Waldzonen
- **Umsetzbarkeit (Risiken)**
 - Verfahrensrisiken (zB. durch Landbedarf)

4.1.3 Variantenstudium und Bewertung

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

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

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

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

4.2 Linienführung Veloalltagsverkehr

Abb. 6 Die folgende Linienführung wird für den Veloalltagsverkehr im Korridor 5 empfohlen. Die Empfehlungen sind auf den kantonalen Sachplan Veloverkehr und seine Netzhierarchien ausgerichtet.

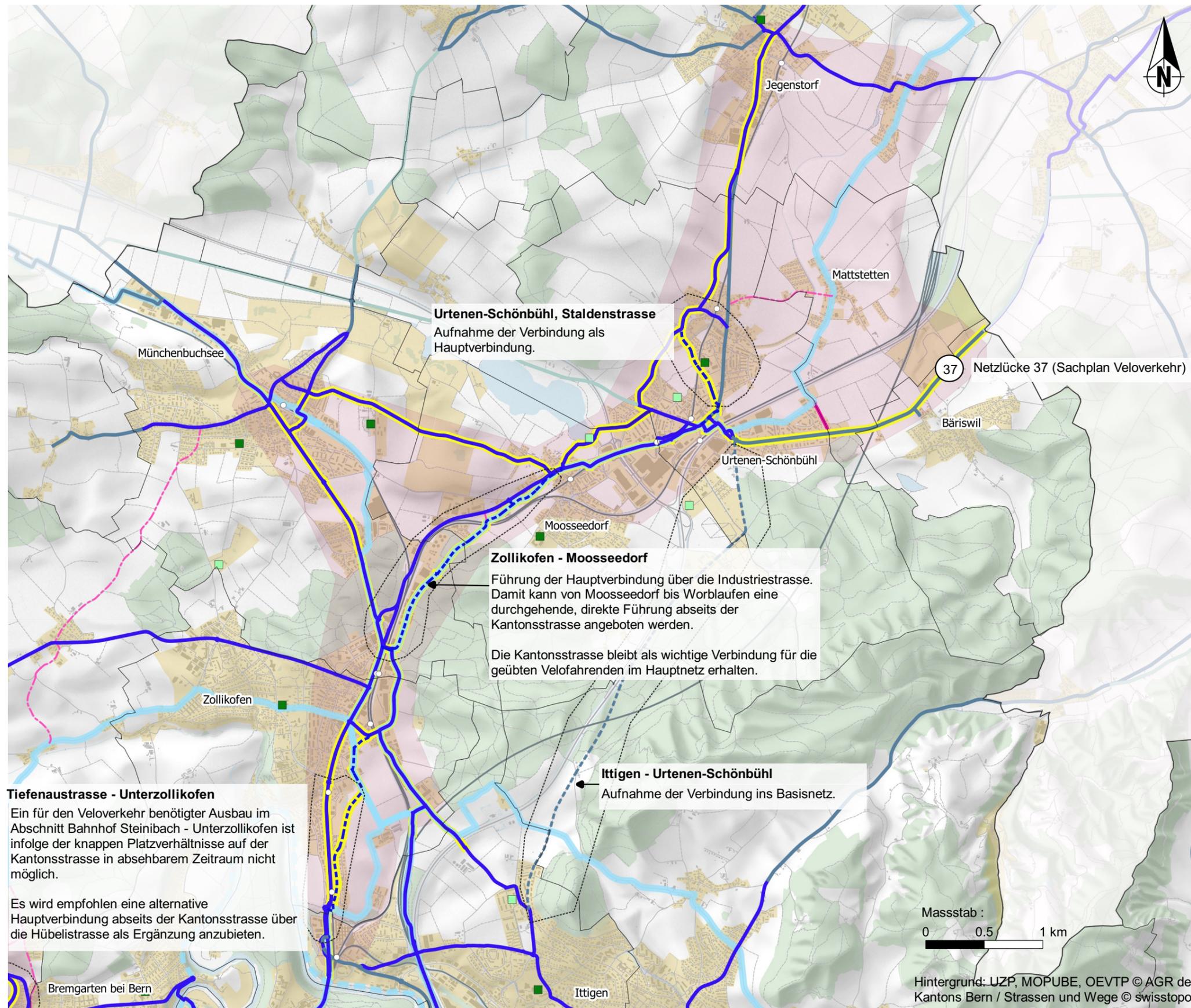
- **Tiefenaustrasse – Worblaufen – Zollikofen:** Ein für den Veloverkehr benötigter Ausbau ist infolge der Platzverhältnisse auf der Kantonsstrasse nicht möglich. Eine alternative Hauptverbindung über die Hübelistrasse abseits der Kantonsstrasse soll als Ergänzung angeboten werden.
- **Zollikofen – Moosseedorf:** Führung der Hauptverbindung mit Vorrangrouten-Standard über die Industriestrasse. Damit entsteht von Moosseedorf bis Worblaufen eine durchgehende, direkte Führung abseits der Kantonsstrasse.
- **Ittigen – Urtenen-Schönbühl:** Aufnahme der Verbindung durch den Wald ins Basisnetz. Verbesserungen sind durch den Strasseneigentümer zu prüfen.
- **Urtenen-Schönbühl, Staldenstrasse:** Ergänzung der Hauptverbindung Jegenstorf – Zentrum Urtenen-Schönbühl über die Staldenstrasse.

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

Varietempfehlung - Korridor 5: Tiefenau / Wankdorf - Zollikofen - Münchenbuchsee / Moosseedorf - Schönbühl - Jegenstorf

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 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 5

Abb. 7 - 28 Im Korridor 5 wurde auf den folgenden 21 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

- 5.L.1 – Worblaufen – Bahnhof Steinibach
- 5.L.2 – Bahnhof Steinibach – Zollikofen (Hübelistrasse)
- 5.L.3 – Zollikofen, Schösslistrasse
- 5.L.4 – Münchenbuchsee, Industriestrasse
- 5.L.5 – Urtenen-Schönbühl, Hindelbankstrasse
- 5.L.6 – Urtenen-Schönbühl - Bärswil, Hindelbankstrasse
- 5.L.7 – Zollikofen – Münchenbuchsee, Abschnitt Waldegg
- 5.L.8 – Waldegg - Münchenbuchsee
- 5.L.9 – Urtenen-Schönbühl, Querung Lysstrasse

Punktuelle Massnahmen

- 5.P.1 – Bahnhof Steinibach, Knoten Bern- / Alte Tiefenau- / Aarestrasse
- 5.P.2 – Zollikofen, Knoten Eichenweg / Länggasse / Kreuzstrasse
- 5.P.3 – Zollikofen, Unterführung Bahnhof

- 5.P.4 – Moosseedorf, Unterführung Laupenackerstrasse
- 5.P.5 – Moosseedorf, Anbindung Sandstrasse
- 5.P.6 – Moosseedorf, Anbindung Kirchstrasse
- 5.P.7 – Urtenen-Schönbühl, Knoten Holzgasse
- 5.P.8 – Moosseedorf, Überführung Autobahn
- 5.P.9 – Münchenbuchsee, Kurve Dammweg

Ortsdurchfahrten

- 5.O.1 – Ortsdurchfahrt Zollikofen
- 5.O.2 – Ortsdurchfahrt Münchenbuchsee

Zudem sind auf weiteren Abschnitten und angrenzenden Gebieten Massnahmen resp. Projekte aus vorangehenden Studien vorhanden.

Tabelle 3 – Bestehende Massnahmen / Projekte im Korridor 5

Grundlage	M-Nr.	Massnahmenbeschreibung	Bemerkungen
VM-Bern-Nord	Diverse Massnahmen	Bern-Nord: Mit dem Projekt Verkehrsmanagement Bern-Nord werden an verschiedenen Standorten im Korridor 5 Dosierstellen (Lichtsignalanlagen) eingerichtet, um das Verkehrsaufkommen zu regulieren und die Siedlungsgebiete und Ortsdurchfahrten vom stockenden Verkehr zu entlasten.	Nicht direkt eine Velomassnahme. Eine Regulierung des Verkehrsaufkommens kann aber auch dem Veloverkehr zugutekommen. Zudem ergeben sich bei einzelnen Massnahmen Möglichkeiten zur Verbesserung der Veloinfrastruktur.
RGSK 21	LV-Ü.21.24	Hindelbank – Bärswil: Verlängerung Fuss- und Radweg Hindelbank bis Bärswil	Projekt ausserhalb des Projektperimeter, aber als direkte Weiterführung der Hauptverbindung zu unterstützen (mit 5.L.6 abzustimmen)
RGSK 21	LV-Ü.21.23	Moosseedorf: Fuss- und Veloverbindung Unterweg – Sandstrasse, Moosseedorf (inkl. Personenunterführung Sandstrasse). Verbesserung Durchwegung und Beseitigung der Sicherheitslücke.	Projekt nicht auf regionalem Netz, jedoch als Teil des kommunalen Basisnetzes eine gute Ergänzung zum übergeordneten Netz und wird deshalb begrüsst.
RGSK 21	LV-S-6	Zollikofen – Moosseedorf: Sanierung Fahrbahn Zürich- / Bernstrasse, Zollikofen – Moosseedorf und Erstellung von beidseitigen Radstreifen.	Im Bau resp. umgesetzt

Grundlage	M-Nr.	Massnahmenbeschreibung	Bemerkungen
RGSK II (2016) / RGSK 21	MIV-O-7 / MIV-Auf.5.6	Zollikofen: Verkehrssicherheit Kirchlindachstrasse (Vorprojekt soll eruieren, wo eine Verbreiterung der Strasse für die Anordnung von Radstreifen machbar ist).	Eine Verbesserung der Veloführung auf der Kirchlindachstrasse wird begrüsst.
RGSK II (2016) / Richtplan Zollikofen / RVNP 14	LV-S-4 / 361- 362-1 und 362-2 / M-V- 03	Ittigen – Zollikofen: Länggasse, Ittigen – Zollikofen. Qualitative Aufwertung des Gehweges mit zugelassenem Veloverkehr sowie Schaffung von Radstreifen im Bereich mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h.	Eine Verbesserung für den Veloverkehr entlang der Länggasse wird begrüsst. Eine koordinierte Herangehensweise der zwei Gemeinden läuft (gemäss Auskunft Ittigen).
OIK III	Ausführungs- projekt	Münchenbuchsee: Bushaltestelle / FG-Streifen Waldegg, Münchenbuchsee – Anordnung von UHR-konformen Bushaltestellen	Nicht direkt eine Velomassnahme. Aber Möglichkeit zur Verbesserung der Veloinfrastruktur in diesem Bereich. Abstimmung mit 5.P.10 gefordert.
OIK III	-	Münchenbuchsee: Sanierung Ortsdurchfahrt Münchenbuchsee	Nicht direkt Velomassnahme. Fördert aber Verträglichkeit und wird daher begrüsst.
OIK III	Vorprojekt	Jegenstorf: Sanierung Ortsdurchfahrt Jegenstorf inkl. allfälliger Temporeduktion in einem Teilabschnitt.	Nicht direkt Velomassnahme. Fördert aber Verträglichkeit und wird daher begrüsst.

Die folgenden Massnahmen wurden im Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP 4G) als Teil der Massnahme BM.LV-Ü.21.32: Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen, Etappe 1 (A-Horizont) aufgenommen:

- 5.L.1
- 5.L.2
- 5.P.1
- 5.P.6
- 5.P.9

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 5: Tiefenau / Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf – Schönbühl – Jegenstorf

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)

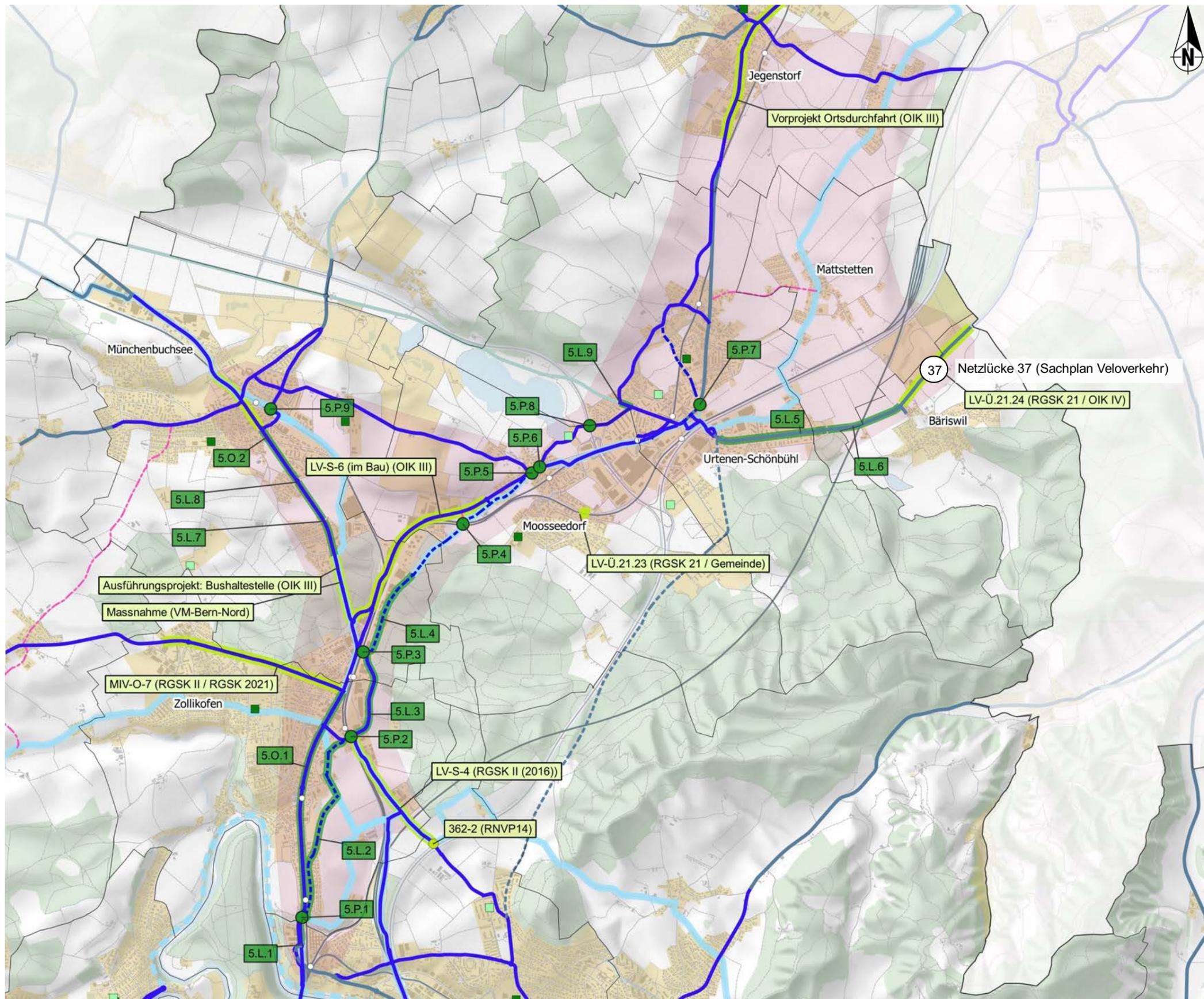
● punktuelle Massnahme (existierende Planung, z.B. RGSK)

wichtige punktuelle Alltagsziele

■ Oberstufenschulhaus

■ Schwimmbad / Sportanlage

○ Bahnhaltstellen



Massstab :
0 0.5 1 km

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

Massnahmenkonzept mit Zuordnung der Zuständigkeiten - Korridor 5: Tiefenau / Wankdorf – Zollikofen – Münchenbuchsee / Moosseedorf – Schönbühl – Jegenstorf

Legende:

Bearbeitungsperimeter des Korridors

Velonetz

Zuständigkeiten Netz Alltagsverkehr

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

Zuständigkeiten auf Strecken mit empfohlener Änderung der Klassifikation

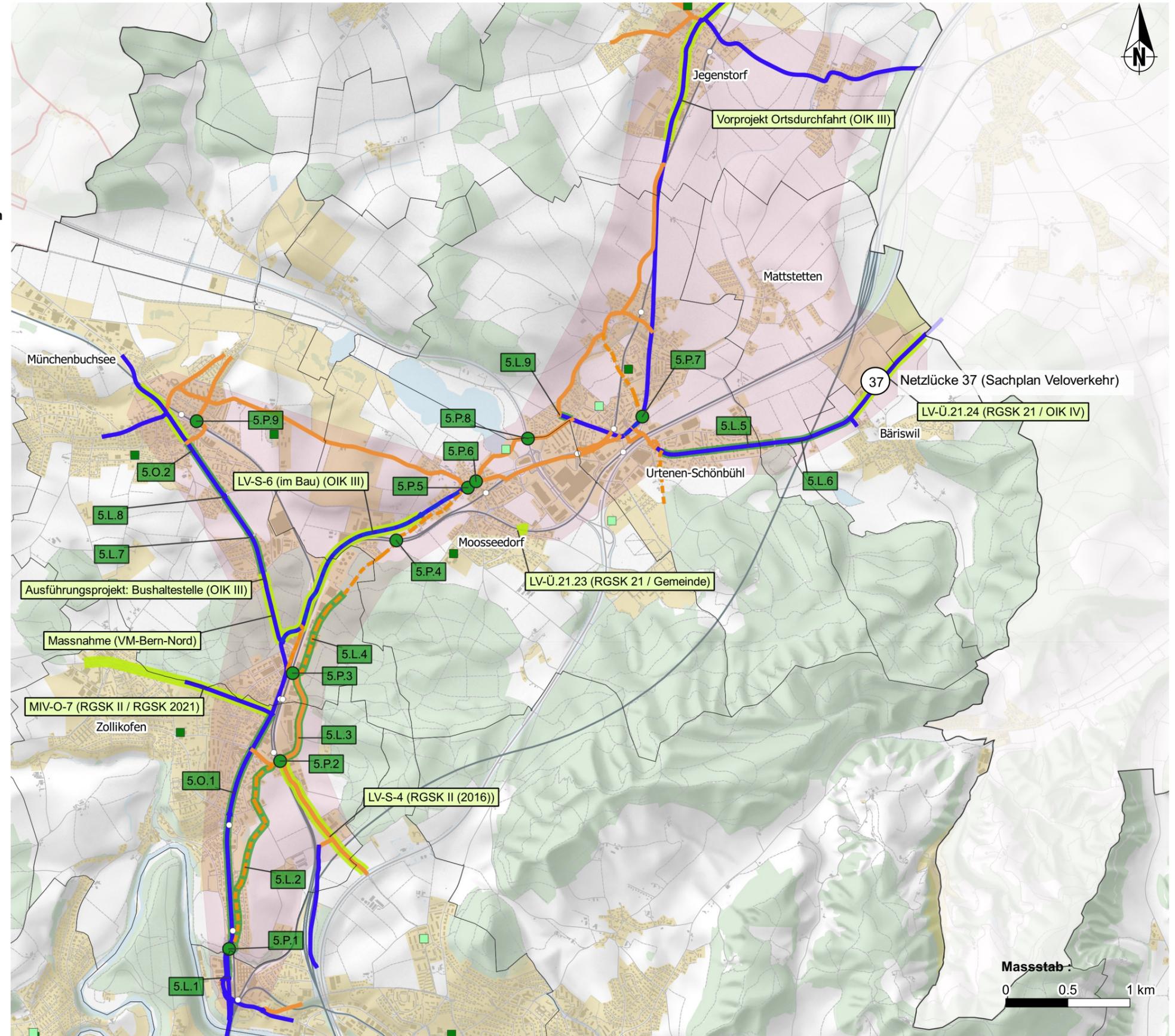
- Bund
- Kanton (Basis- und Hauptnetz)
- Gemeinde- oder Privateigentum
- Aufheben der Linienführung

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

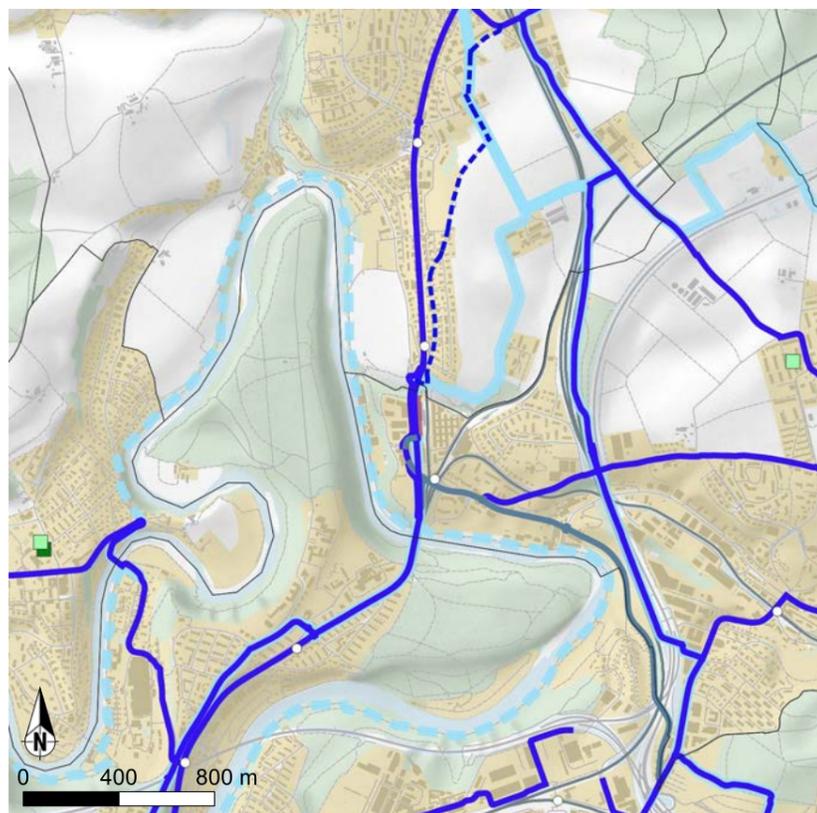


Hintergrund: UZP, MOPUBE, OEVP © AGR des Kantons Bern / Strassen und Wege © swisstopo

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.1 Worblaufen - Bahnhof Steinbach

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Ittigen / Zollikofen

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

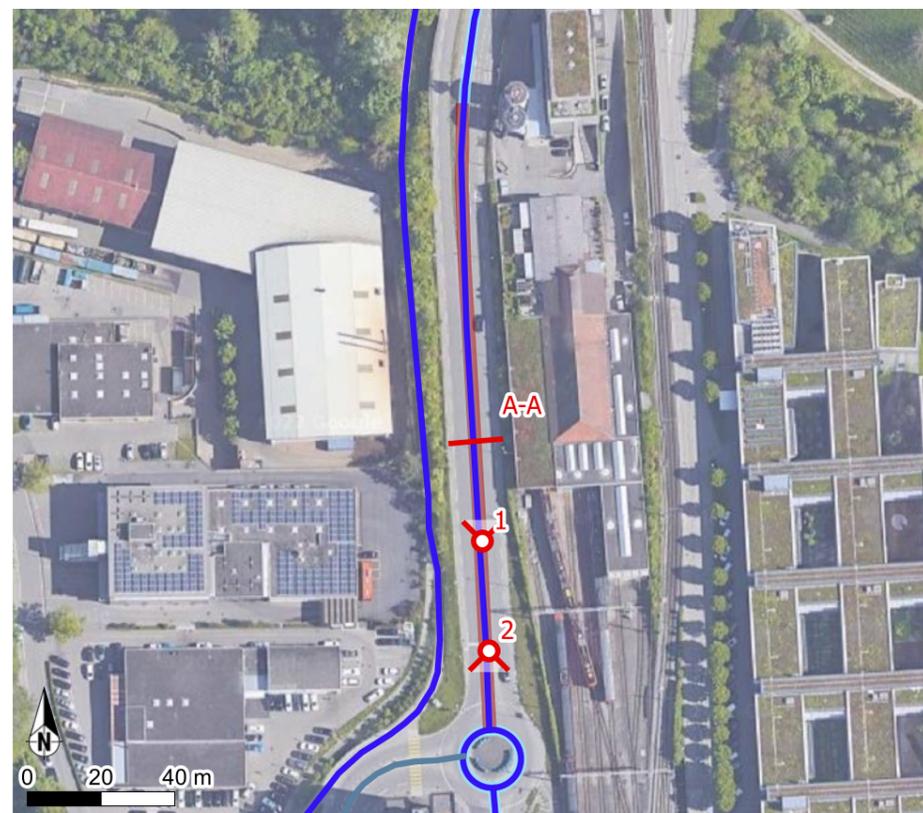
- Lineare Massnahmen

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 Veloinfrastruktur ist für den stark befahrenen Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV über 15'000) ungenügend dimensioniert v.a. auch für den angestrebten Standard (Vorrangroute).

Massnahmenbeschreibung

Verbreiterung der bestehenden Radstreifen auf 2.5 m (mit ununterbrochener Markierung).

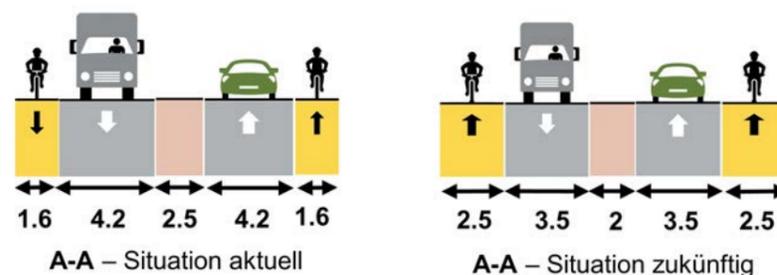
Kosten (+/- 50%)

ca. 25'000 - 40'000 CHF

Bemerkungen

Kosten im Knotenbereich sind in Massnahme 5.P.1 enthalten. Weitere Verbesserungen am Kreisell Bern-/Worblaufenstrasse (zB. Durch Bypass Ost, Anbindung Alte Tiefenaustrasse) sind zu prüfen.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Tiefenaustrasse Blick Richtung Steinbach



Bild 2: Tiefenaustrasse beim Kreisell

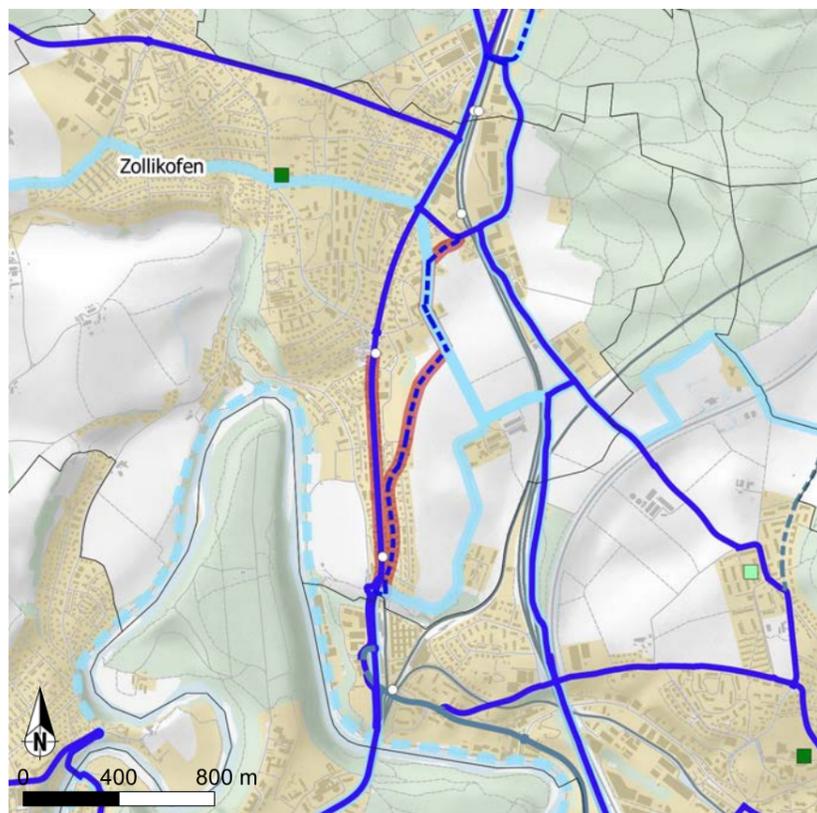
Visualisierung



Referenzbild eines 2.5m breiten Velostreifen in der Stadt Bern.

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.2 Bahnhof Steinibach - Zollikofen (Hübelistrasse)

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

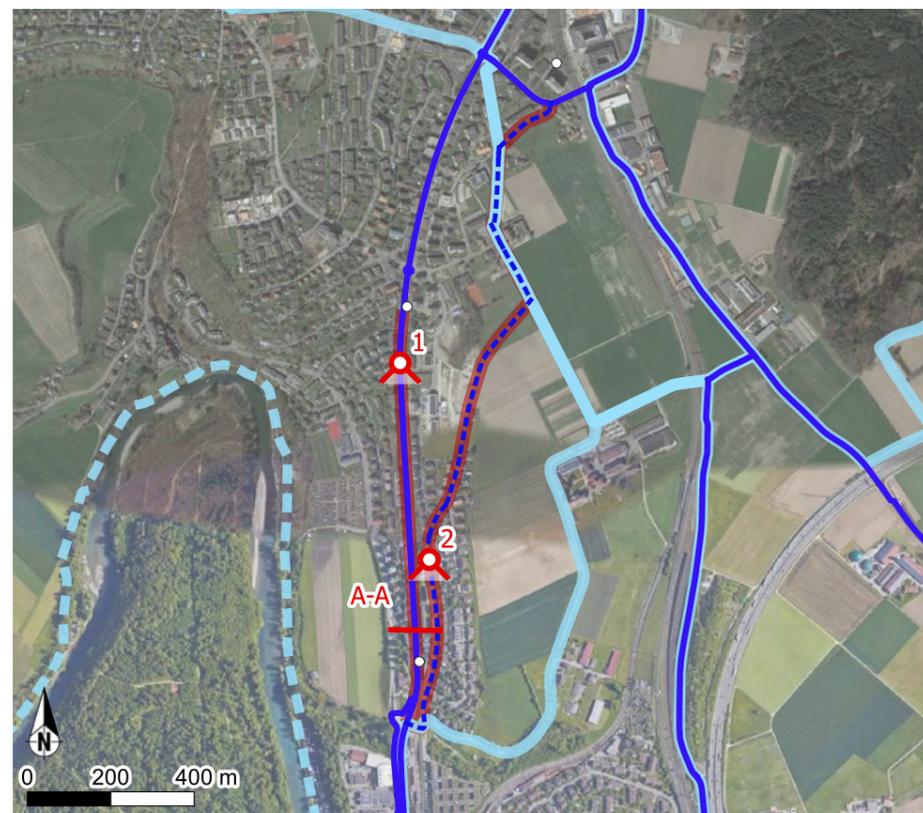
- Lineare Massnahmen

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 über 15'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Anbieten einer Alternative abseits der Kantonsstrasse über die Hübelistrasse (Signalisation als Velostrasse vorsehen). Die Anbindung an Unterzollikofen kann über die neue kommunale Veloverbindung Gurten-/ Hübeliweg sichergestellt werden.

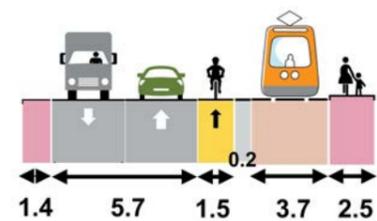
Kosten (+/- 50%)

ca. 15'000 - 25'000 CHF

Bemerkungen

Ein Ausbau der Bernstrasse mit beidseitiger Veloinfrastruktur ist in diesem Bereich aufgrund der beengten Platzverhältnisse (Bahninfrastruktur und Bebauung) in absehbarer Zukunft nicht möglich.

Querprofile



A-A – Situation aktuell

Bilder



Bild 1: Bernstrasse Blick Richtung Worblaufen



Bild 2: Hübelistrasse, Blick Richtung Bahnhof Steinibach

Visualisierung



Prinzipskizze der Führung

Alternative Veloführung in Richtung Zollikofen und Bern über Hübeliweg (Ausgestaltung als Velostrasse prüfen)

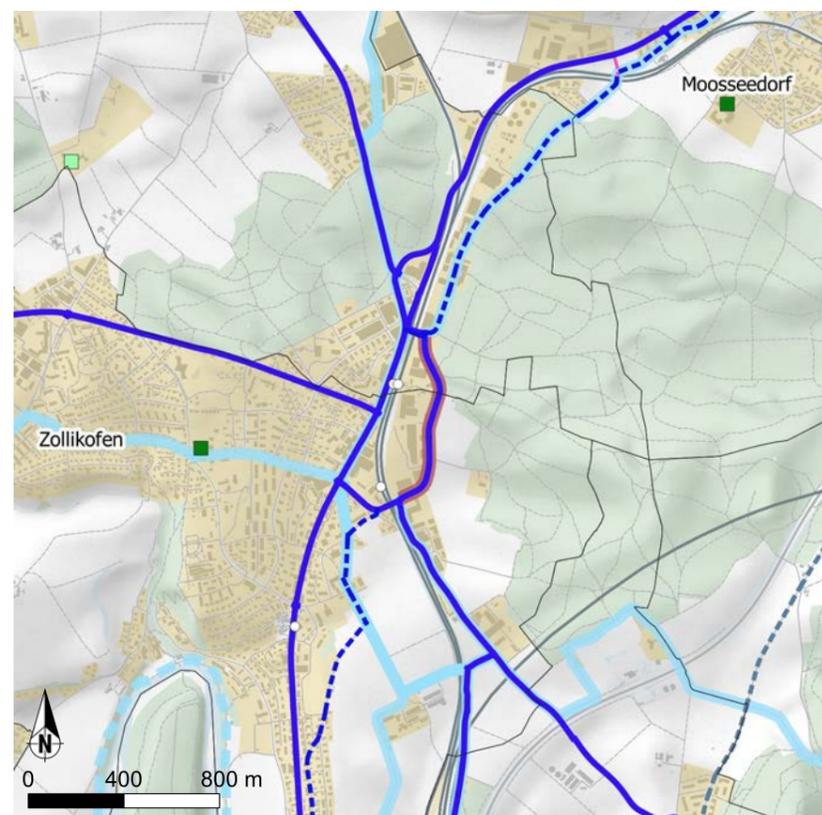


Referenzbild Velostrasse Bern

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.3 Zollikofen, Schösslistrasse

Strasseneigentümer: Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Zollikofen / Münchenbuchsee

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

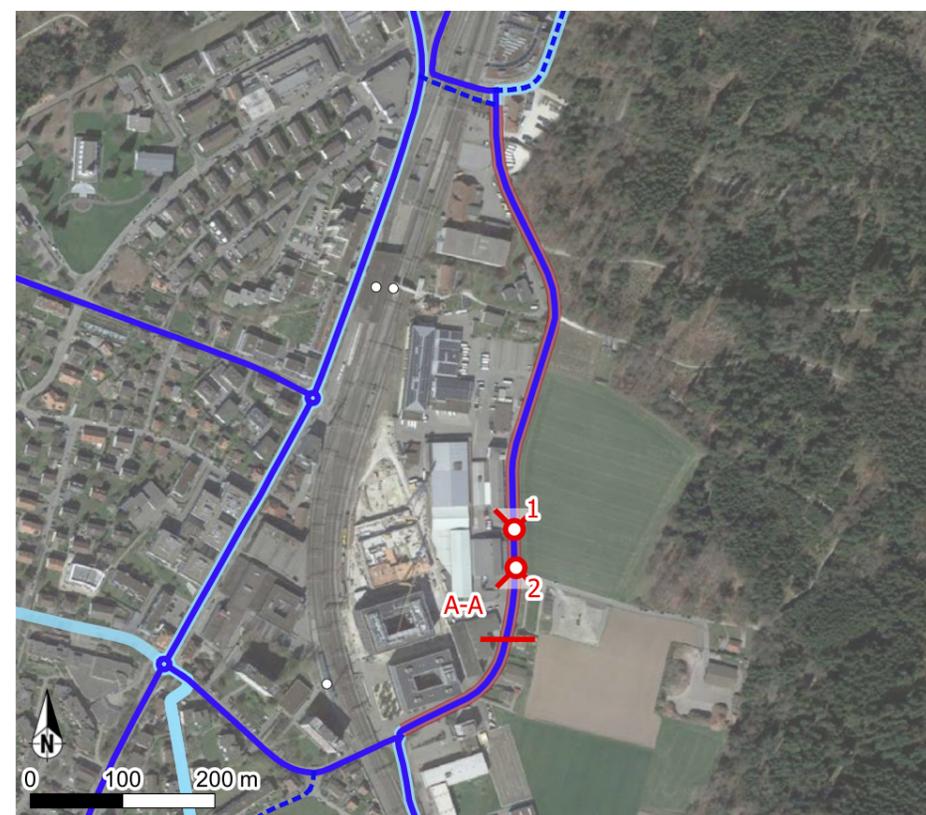
- Lineare Massnahmen

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 Veloinfrastruktur entspricht nicht dem Standard. Ein Radstreifen ist aktuell nur bergwärts vorhanden und wird zudem bei diversen Einmündungen aufgehoben. Dies beeinträchtigt den Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs.

Massnahmenbeschreibung

Verbreiterung des bestehenden Radstreifens in der Steigung auf 2 m zu Lasten der MIV-Fahrspur. Der Radstreifen sollte punktuell gesichert werden - dies führt zu punktuellen Einengungen für den MIV. Abstimmung mit 5.P.2.

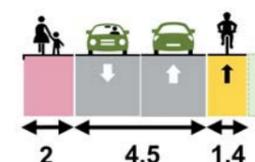
Kosten (+/- 50%)

ca. 40'000 - 60'000 CHF

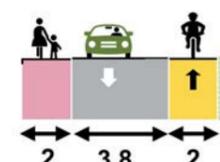
Bemerkungen

Als Sofortmassnahmen: durchgehende Markierung der Radstreifen und Belagsunebenheiten im Bereich des Radstreifens ausbessern.
Alternative zur vorgeschlagenen Massnahme: Verbreiterung der Strasse in Kombination mit Arealentwicklung Meilen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder

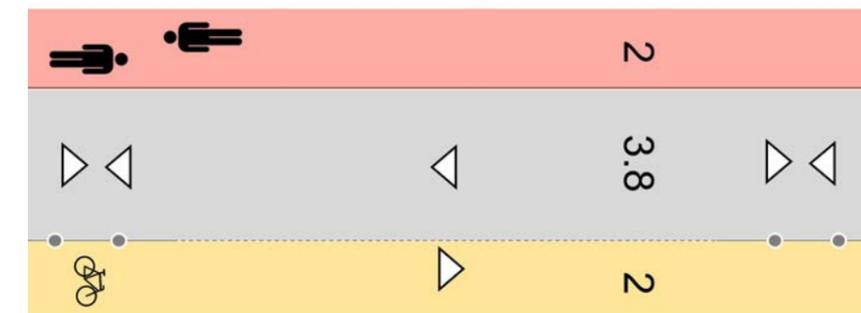


Bild 1: Bestehender einseitiger Radstreifen bergwärts



Bild 2: Aufgehobener Radstreifen bei untergeordneter Einmündung

Visualisierung



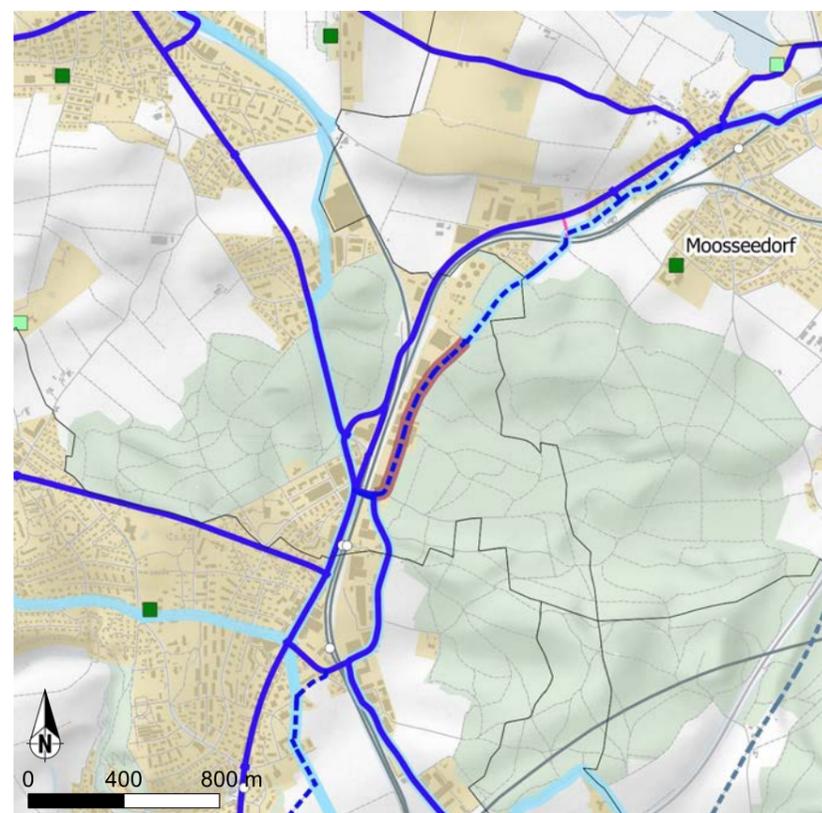
Ausweichstelle für PW-
PW oder PW - LKW

Prinzipskizze der Massnahme mit punktuellen Engstellen.

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.4 Münchenbuchsee, Industriestrasse

Strasseneigentümer: Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Münchenbuchsee

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

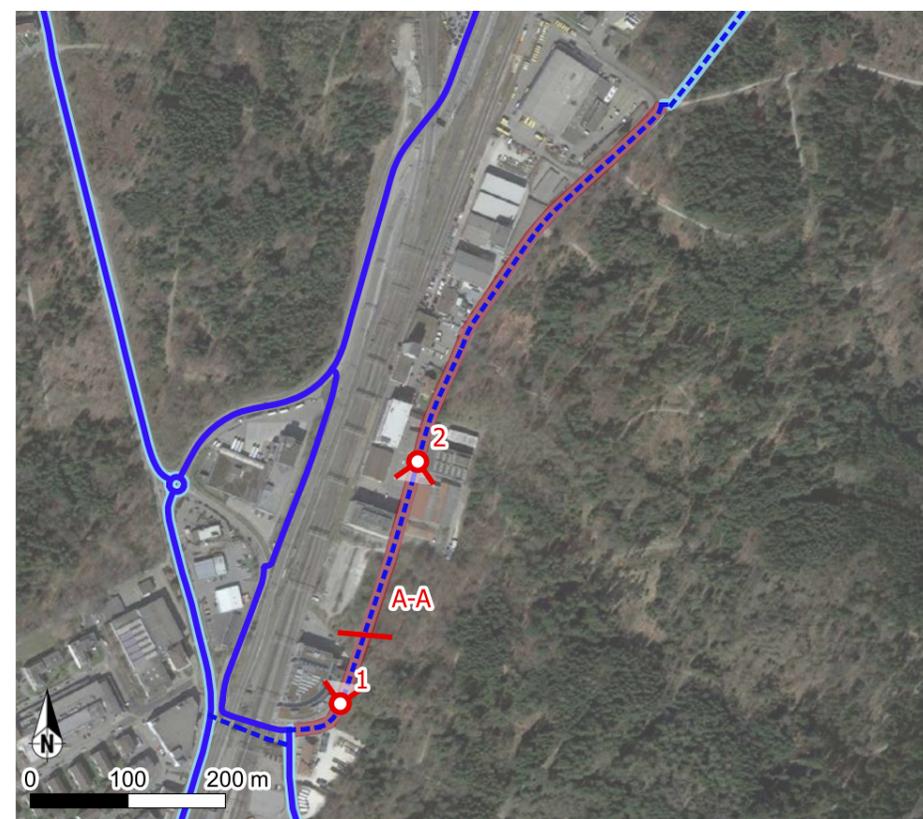
- Lineare Massnahmen

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 Erkennbarkeit der Veloroute für andere Verkehrsteilnehmende ist mangelhaft. Punktuell sind Engstellen mit Längsparkierung entlang der Fahrbahn vorhanden.

Massnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Verträglichkeit zwischen den Verkehrsträgern ist ein Ausbau des Fusswegs, die Signalisation und Markierung als Velostrasse inkl. Temporeduktion auf 30 km/h sowie eine verbesserte Wegweisung vorzusehen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 460'000 - 690'000 CHF

Bemerkungen

Massnahme mit grossem Nutzen auch für den Fussverkehr. Ausbau Trottoir kann mit nächster Strassensanierung durchgeführt werden. Temporeduktion und Verbesserung der Erkennbarkeit können vorgezogen werden.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Industriestrasse Blick Richtung Moosseedorf



Bild 2: Industriestrasse Blick Richtung Zollikofen

Visualisierung

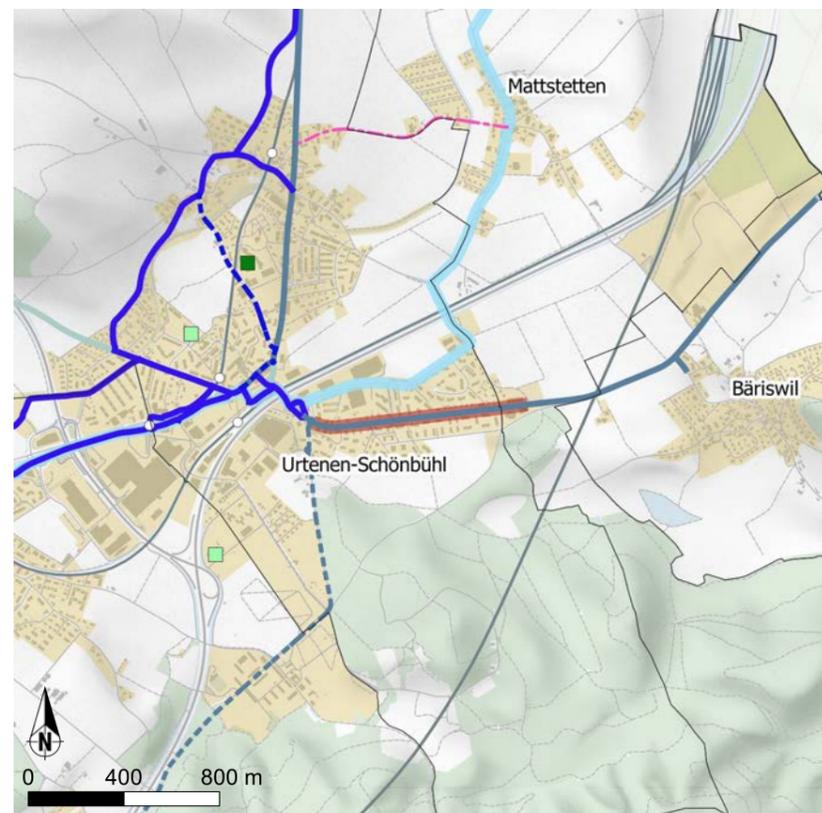


Referenzbild Velostrasse in Bern

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.5 Urtenen-Schönbühl, Hindelbankstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK III)
Betroffene Gemeinde(n): Urtenen-Schönbühl / Mattstetten

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
- × × aufzuhebende Linienführung
- × × 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 über 10'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Radstreifen vorhanden). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse und beidseitige Anordnung von Radstreifen, ggf. ergänzende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung prüfen. Variabler Querschnitt von 10.5 bis 15.5m mit beidseitiger Bebauung. Zudem teilweise Lärmschutzwände vorhanden.

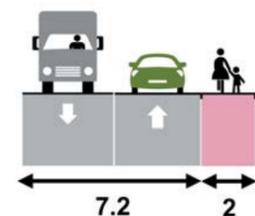
Kosten (+/- 50%)

ca. 2.1 - 3.2 Millionen CHF

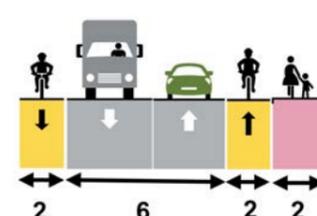
Bemerkungen

Da ein Ausbau dieses Abschnittes mit grossem Aufwand verbunden ist, ist kurz- bis mittelfristig eine Verbesserung der Anbindungen an die Freizeitroute auf der Grubenstrasse empfohlen (siehe auch Machbarkeitsstudie: S.Rutishauser, Stand Juni 2021).

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder

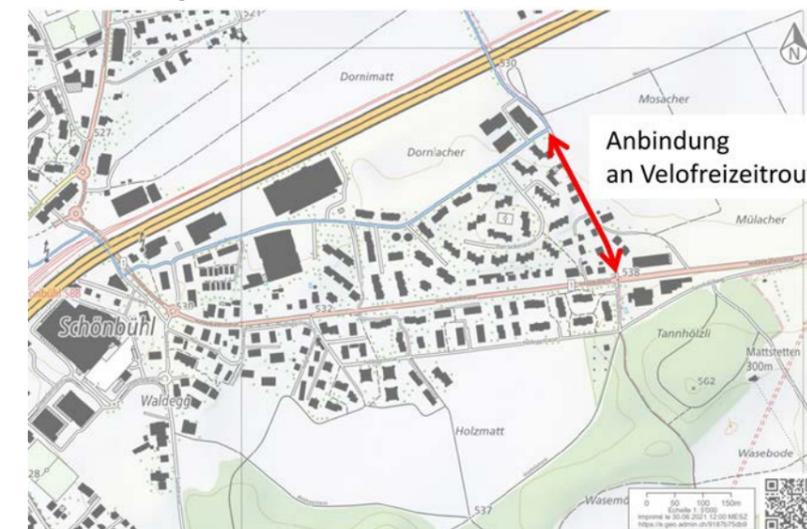


Bild 1: Hindelbankstrasse Blick Richtung Bärswil



Bild 2: Hindelbankstrasse Blick Richtung Schönbühl

Visualisierung

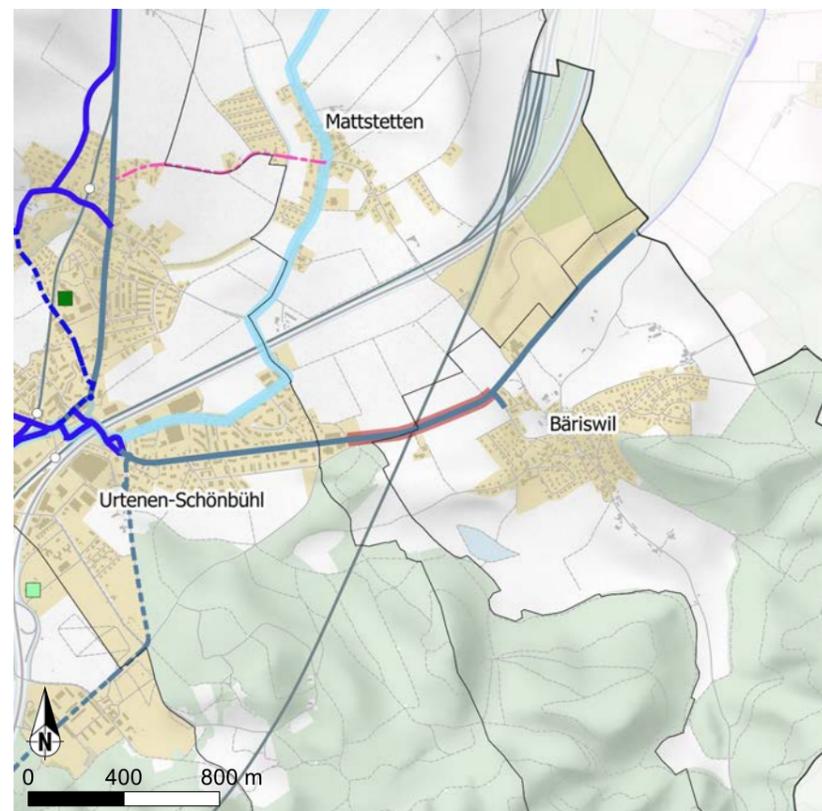


Darstellung der möglichen kurz- bis mittelfristigen Alternativen.

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.6 Urtenen-Schönbühl - Bärswil, Hindelbankstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK III)
Betroffene Gemeinde(n): Mattstetten / Bärswil

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

- Lineare Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Abschnitt



Heutige Situation

Der stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV über 10'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (zu schmale Radstreifen in Anb. des angestrebten Standards). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt

Massnahmenbeschreibung

Verlängerung des bestehenden resp. auf einem weiteren Abschnitt projektierten Radweges (rund 3.5 m) der von Hindelbank her kommt. Anknüpfung in Abstimmung mit 5.L.5 und den Massnahmen des VM-Nord unter der Berücksichtigung der Anbindung an Bärswil.

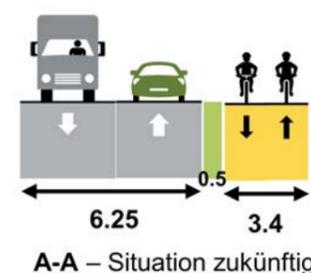
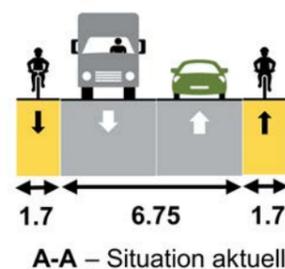
Kosten (+/- 50%)

ca. 480'000 - 710'000 CHF

Bemerkungen

Der Radweg könnte kurzfristig mit leicht reduzierter Breite und reduziertem Trennstreifen / resp. Trennelementen im bestehenden Querschnitt realisiert werden. Abstimmung mit Radweg-Projekt (OIK IV) notwendig.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Hindelbankstrasse mit Schwerverkehr



Bild 2: Hindelbankstrasse Blick Richtung Schönbühl

Visualisierung

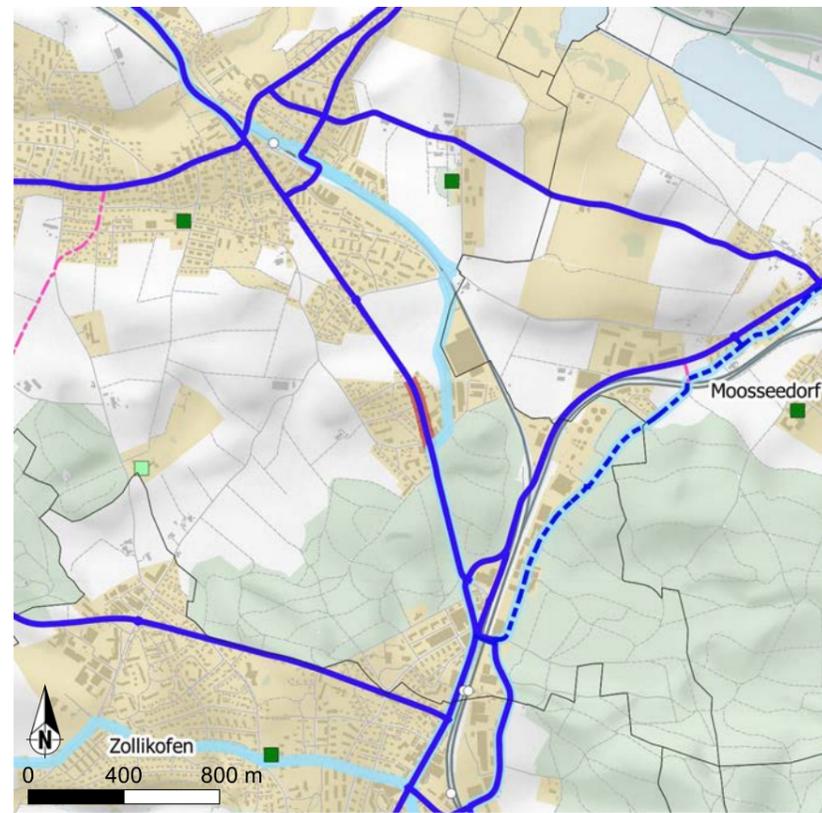


Referenzbild: Radweg mit reduzierter Abtrennung zur Fahrbahn (Kanton Aargau)

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.7 Zollikofen - Münchenbuchsee, Abschnitt Waldegg

Strasseneigentümer: Kanton (OIK III)
Betroffene Gemeinde(n): Münchenbuchsee

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: 9'000 - 10'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine Radstreifen vorhanden). Der Komfort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse und Anordnung von Radstreifen resp. Ausbau Trottoir zu Fuss- und Radweg (Weiterführung in Massnahme 5.L.8). Ggf. ergänzende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung vorsehen.

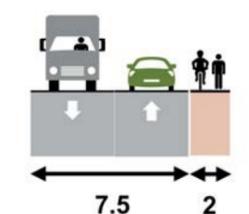
Kosten (+/- 50%)

ca. 640'000 - 960'000 CHF

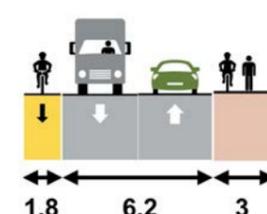
Bemerkungen

Variabler Querschnitt mit punktueller Engstelle im Bereich der Unterführung Waldeckweg. Rückbau der Unterführung und Anordnung einer oberirdischen Querungsstelle prüfen.

Querprofile



A-A – Situation aktuell



A-A – Situation zukünftig

Bilder

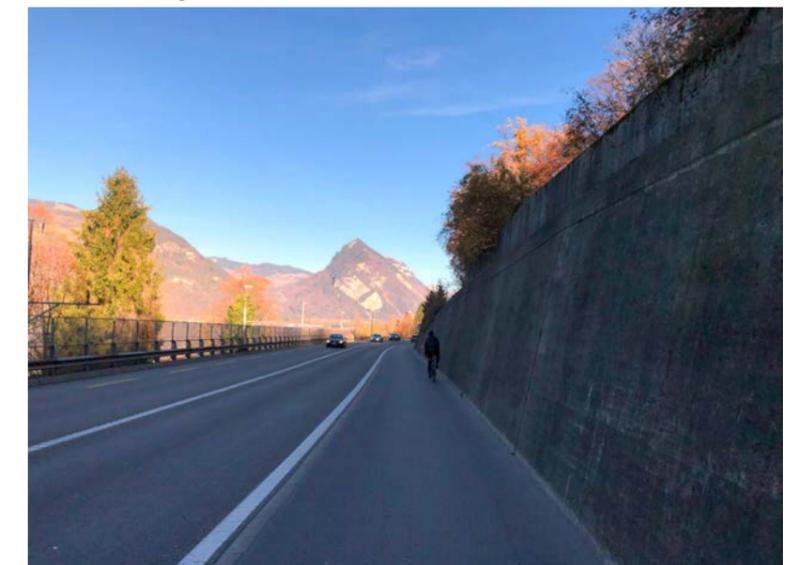


Bild 1: Bernstrasse Blick Richtung Zollikofen



Bild: Blick Richtung Münchenbuchsee

Visualisierung

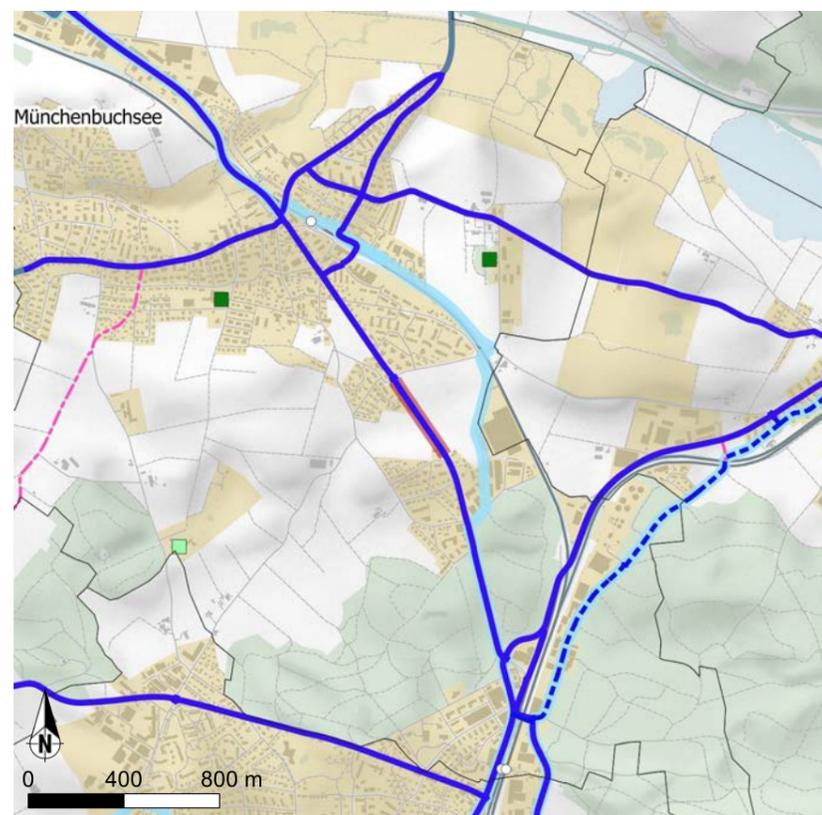


Referenzbild: Radweg mit baulicher Abtrennung zur Strasse (Interlaken)

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.8 Waldegg - Münchenbuchsee

Strasseneigentümer: Kanton (OIK III)
Betroffene Gemeinde(n): Münchenbuchsee

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

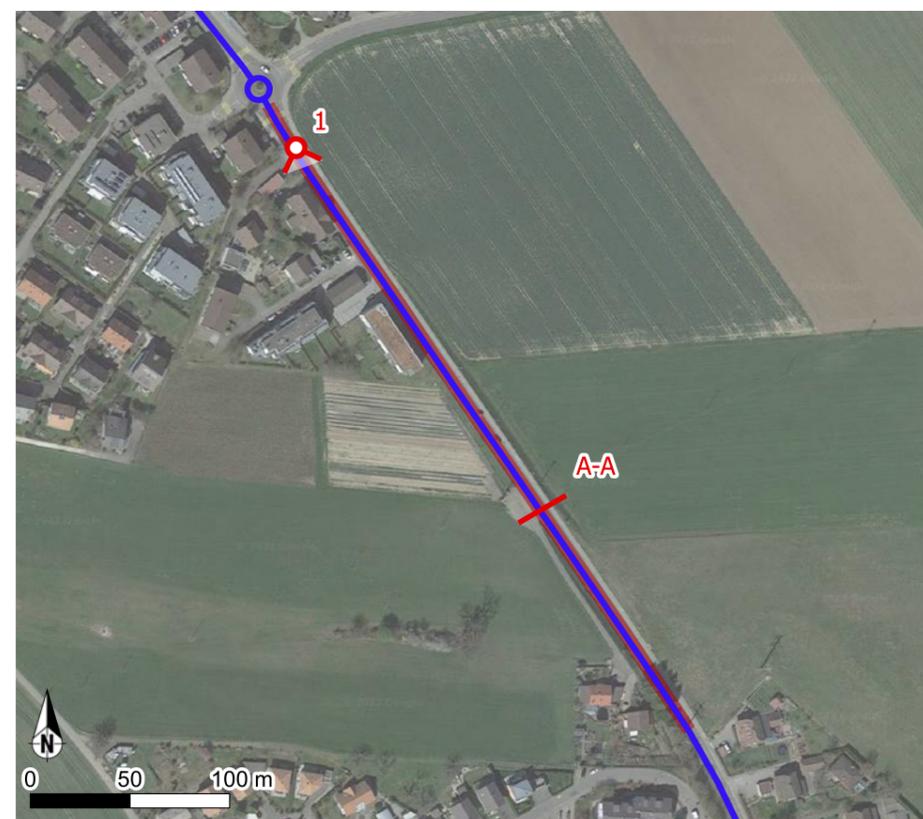
- Lineare Massnahmen

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: 9'000 - 10'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht. Der Komfort und die Sicherheit sind beeinträchtigt. (Begegnungsfall PW-LKW über Radstreifen, Fuss- und Radweg zu schmal).

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Kantonsstrasse und Anordnung von einem baulich abgetrennten Radstreifen in Richtung Zollikofen, baulich abgetrennter Fuss- und Radweg in Richtung Münchenbuchsee (Weiterführung der Massnahme 5.L.7).

Kosten (+/- 50%)

ca. 660'000 - 1 Million CHF

Bemerkungen

Kostenschätzung geht von kompletter Strassensanierung für die Massnahme aus.

Querprofile



Bilder



Bild 1: Bernstrasse Blick Richtung Zollikofen

Visualisierung

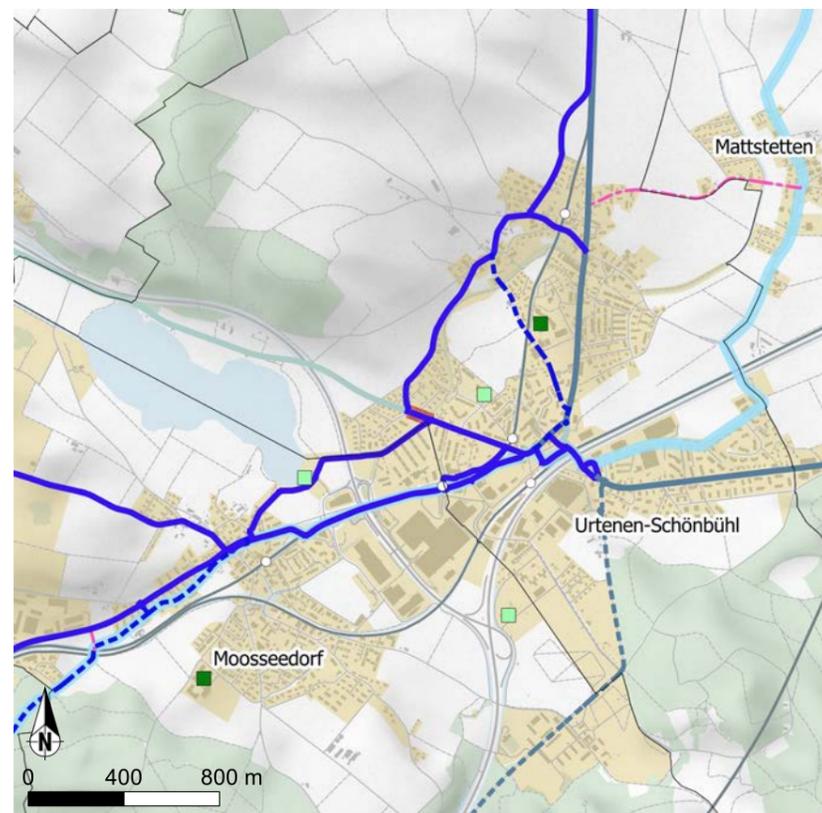


Referenzbild: Radweg mit baulicher Abtrennung zur Strasse (Interlaken)

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.L.9 Urtenen-Schönbühl, Querung Lysstrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK III)
Betroffene Gemeinde(n): Urtenen-Schönbühl

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
- × × aufzuhebende Linienführung
- × × aufzuhebende Freizeitverbindung

Massnahmen

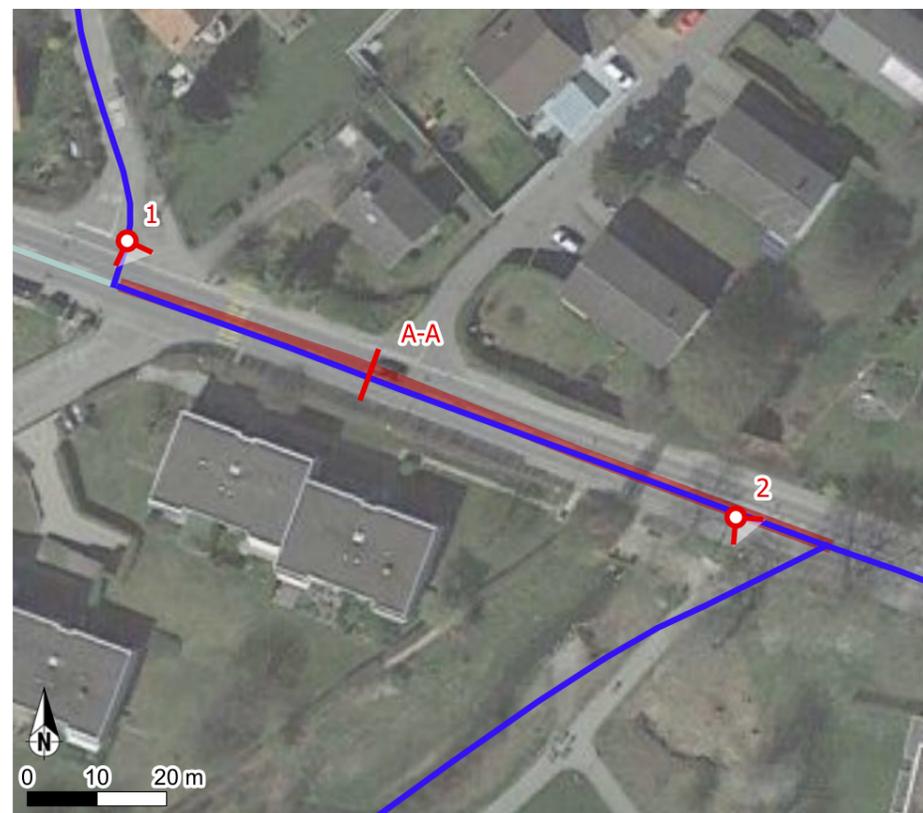
- Lineare Massnahmen

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: 4'500 - 5'000) genügt den Anforderungen des querenden Veloverkehrs noch nicht ganz (keine Querungshilfen oder sonstige Infrastruktur).

Massnahmenbeschreibung

Leichter Ausbau der Kantonsstrasse und Ausbildung einer Abbiegehilfe in Form eines Mehrzweckstreifens. Diese bietet auch Platz für eine markierte Insel mit Schutzpfosten beim Fussgängerstreifen.

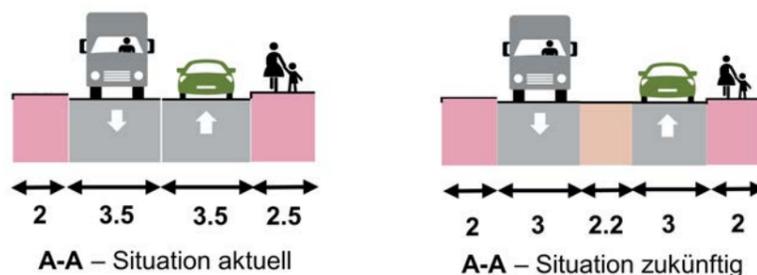
Kosten (+/- 50%)

ca. 270'000 - 400'000 CHF

Bemerkungen

Mehrheitlich innerhalb Strassenparzelle möglich. Verbesserung des Einmündungsradius des Badiwegs für die Beziehung Längenrूपstrasse - Lysstrasse - Badiweg erforderlich. Kosten gehen von kompletter Strassensanierung im Abschnitt aus.

Querprofile



Bilder

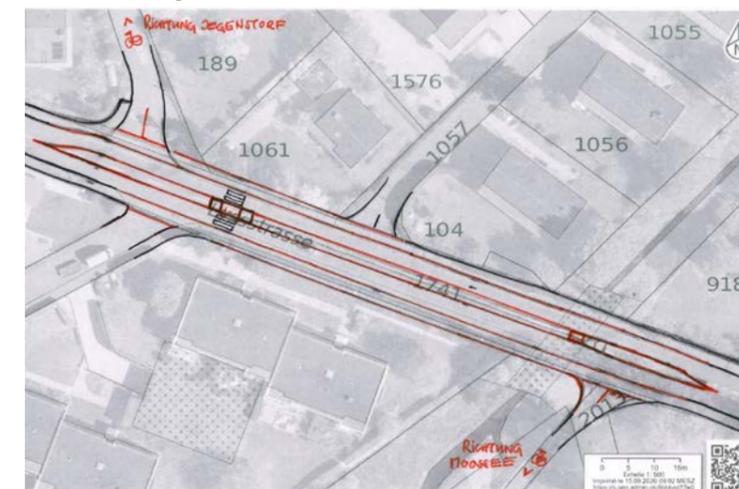


Bild 1: Einmündung Längenrूपstrasse mit Blick auf den Fussgängerstreifen



Bild 2: Einmündung Badiweg

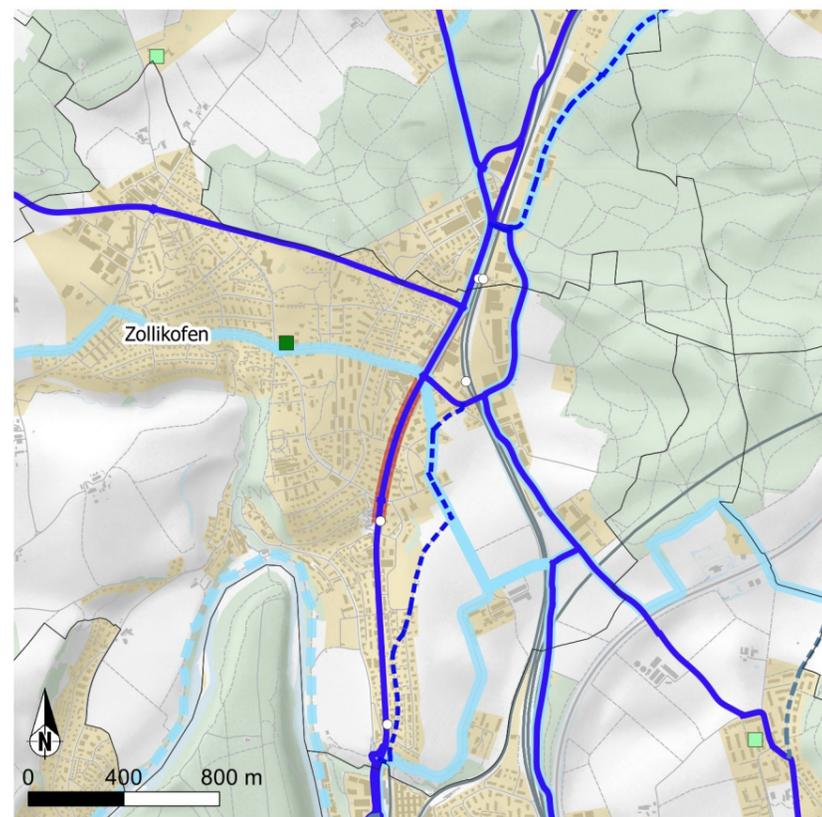
Visualisierung



Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.O.1 Ortsdurchfahrt Zollikofen

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: > 10'000) genügt heute insbesondere den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (Infrastruktur nur in eine Richtung vorhanden, Breite erfüllt Anforderungen an angestrebten Standard nicht). Sicherheit und Komfort sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Gesamtbetrachtung über alle Verkehrsträger in Form eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes. Neue Aufteilung des bestehenden Querschnittes (Aufhebung des Mehrzweckstreifens zugunsten von Velostreifen, Verengung der Fahrbahn).

Kosten

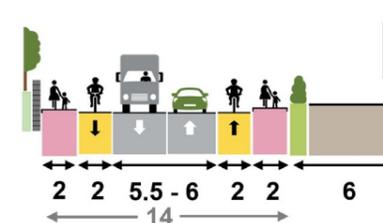
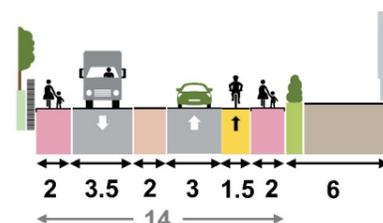
keine Angaben

Bemerkungen

Leicht variierender Querschnitt mit rund 14m Strassenraum, stellenweise beidseitig durch Bebauung (Mauern) begrenzt. Verkehrsmanagement Bern Nord wird die Verkehrsbelastung im Zentrum regulieren und schafft Spielräume die heute nicht vorhanden sind.

Querprofile

Option(en) Umgestaltung



A-A – Situation aktuell

Bilder



Bild 1: Bernstrasse Blick Richtung Bahnhof Zollikofen

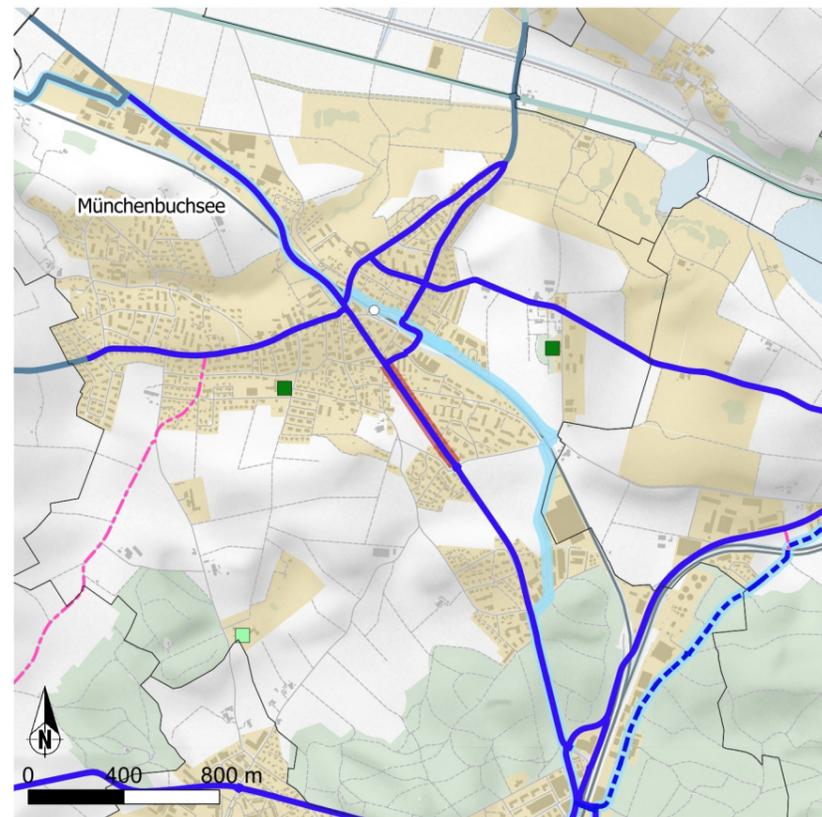


Bild 2: Blick Richtung Alte Post

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.0.2 Ortsdurchfahrt Münchenbuchsee

Strasseneigentümer: Kanton (OIK III)
Betroffene Gemeinde(n): Münchenbuchsee

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 (nur teilweise Veloinfrastruktur vorhanden, jedoch unterdimensioniert). Sicherheit, Komfort und Aufenthaltsqualität sind beeinträchtigt.

Massnahmenbeschrieb

Gesamtbeurteilung über alle Verkehrsträger in Form eines Betrieb- und Gestaltungskonzeptes. Aufgrund der Verkehrsbelastung ist die Anordnung von Veloinfrastruktur wo immer möglich anzubieten, ansonsten: Ausbau prüfen oder Geschwindigkeit reduzieren.

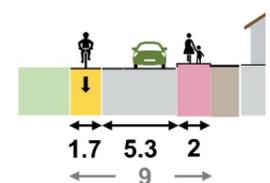
Kosten

keine Angaben

Bemerkungen

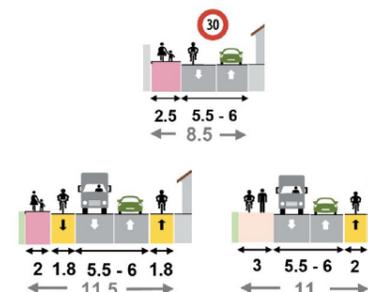
Verkehrsmanagement Bern Nord wird die Verkehrsbelastung im Zentrum regulieren. Die Linienführung in Münchenbuchsee soll im Rahmen einer Studie des OIK III zur Velovorrangroute präzisiert werden.

Querprofile



A-A – Situation aktuell

Option(en) Umgestaltung



Bilder



Bild 1: Abschnitt mit Mehrzweckstreifen auf Höhe Kantonspolizei (Querschnitt von rund 12.5m)

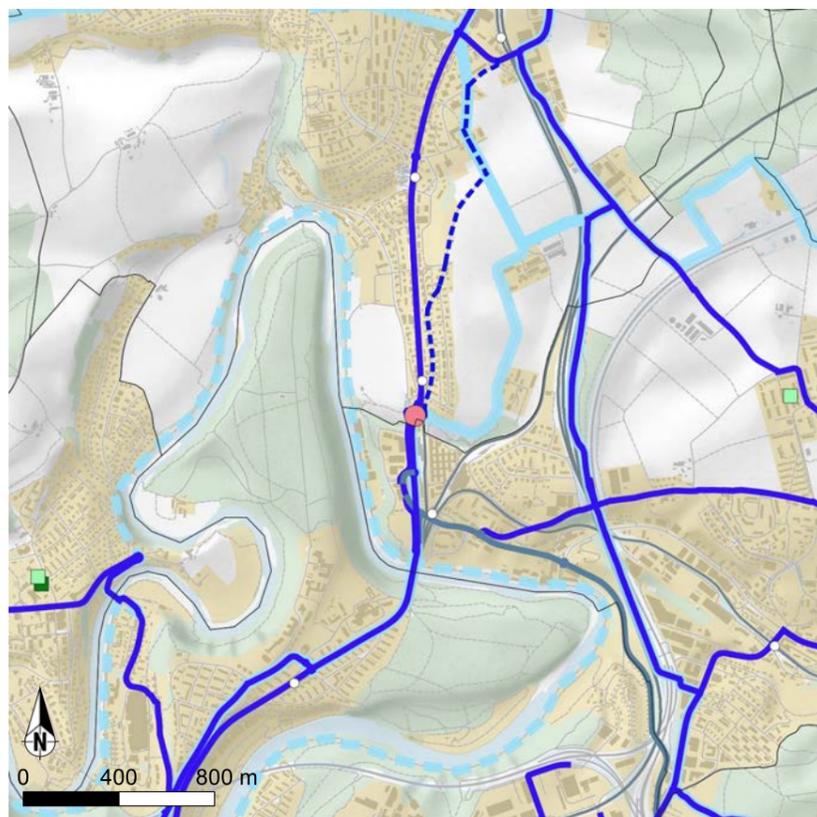


Bild 2: Abschnitt mit Kernfahrbahn und Radstreifen Richtung Moosseedorf (Querschnitt Strassenraum rund 9.5m)

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.1 Bahnhof Steinibach, Knoten Bern- / Alte Tiefenau- / Aarestrasse

Strasseneigentümer: Kanton (OIK II)
Betroffene Gemeinde(n): Ittigen / Zollikofen

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

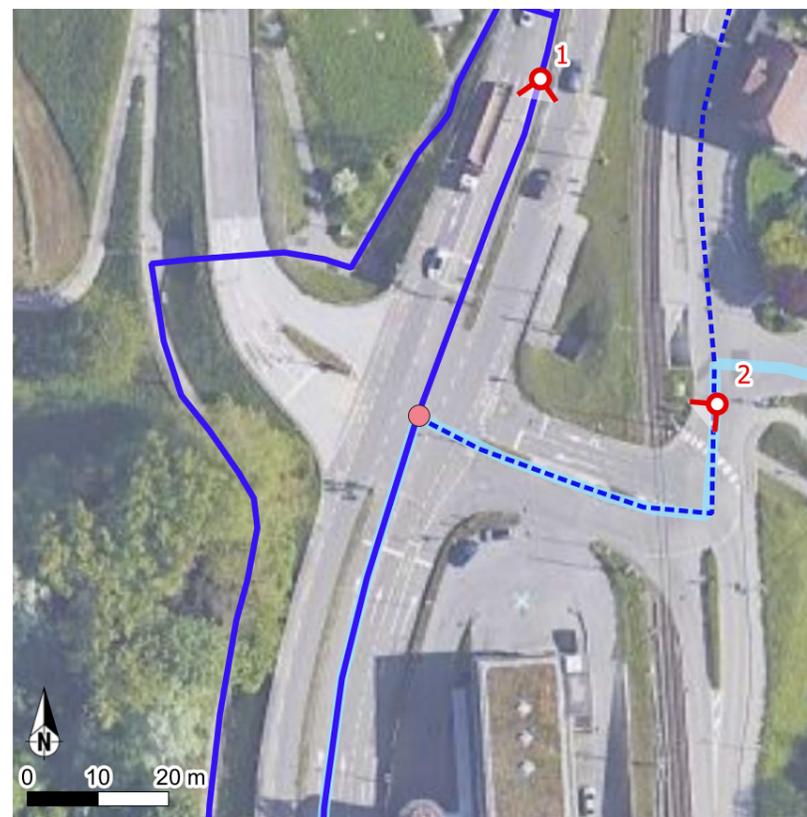
- punktuelle Massnahmen

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 (separate Rechtsabbiegespur Tiefenaustr. - Alte Tiefenaustrasse kreuzt Radstreifen, keine Radstreifen auf Einmündung Alte Tiefenaustrasse, DTV über 15'000).

Massnahmenbeschreibung

Aufhebung des separaten Rechtsabbiegers auf der Tiefenaustr. zu Gunsten von grösseren Radstreifen. Anordnung von vorgezogenen Haltebereichen auf allen Zufahrtsachsen. Weitere Optimierungen: zB. Abbiegen bei Rot, Ausgestaltung Bürgerweg sind zu prüfen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 90'000 - 130'000 CHF

Bemerkungen

Im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes ist die konkrete Umgestaltung sowie deren Auswirkungen (zB. Durch Bahnschranke) im Detail zu prüfen. Rückfallebene: direkte Anbindung an Alte Tiefenaustrasse in Worblaufen.

Bilder

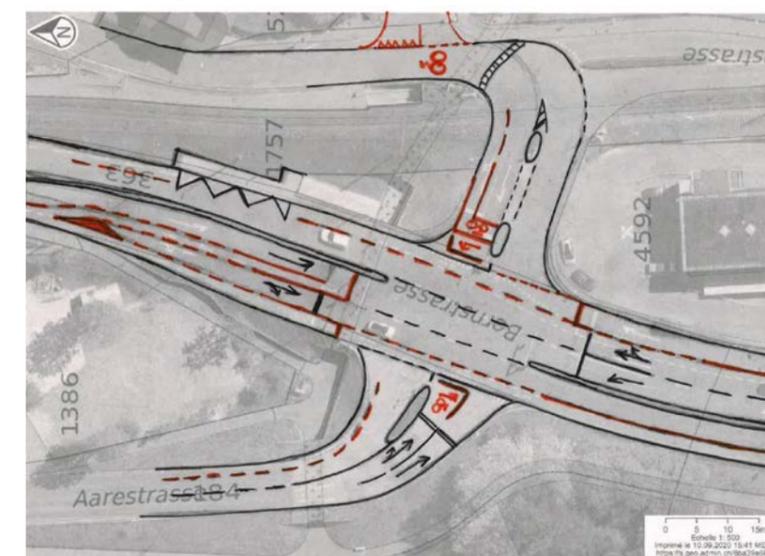


Bild 1: Blick Richtung Bern



Bild 2: Blick von der alten Tiefenaustrasse auf den Knoten

Visualisierung

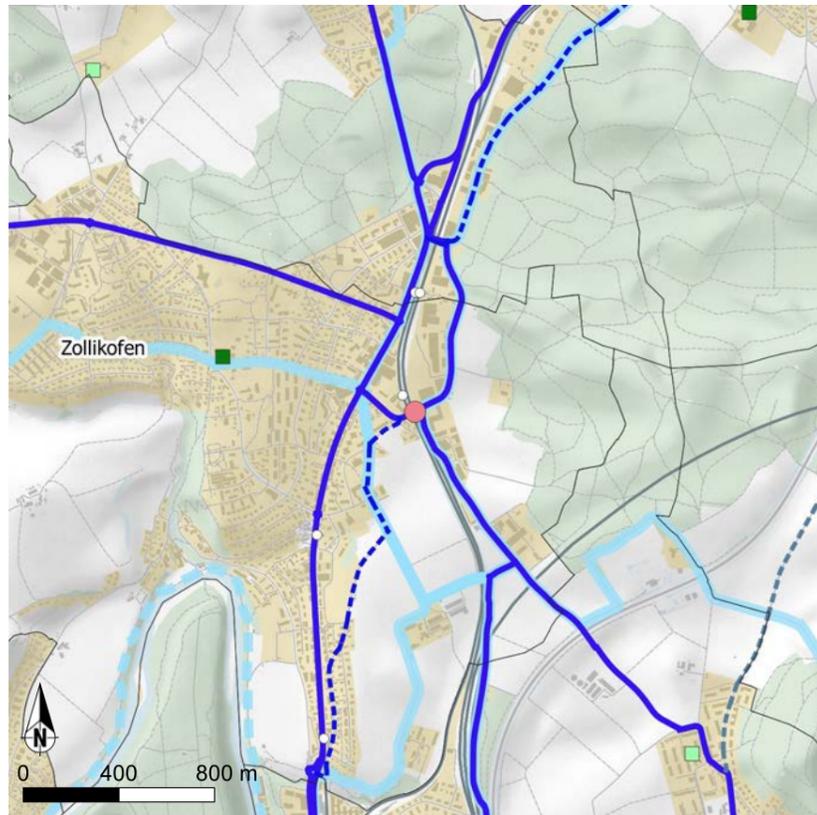


Skizze der Massnahme

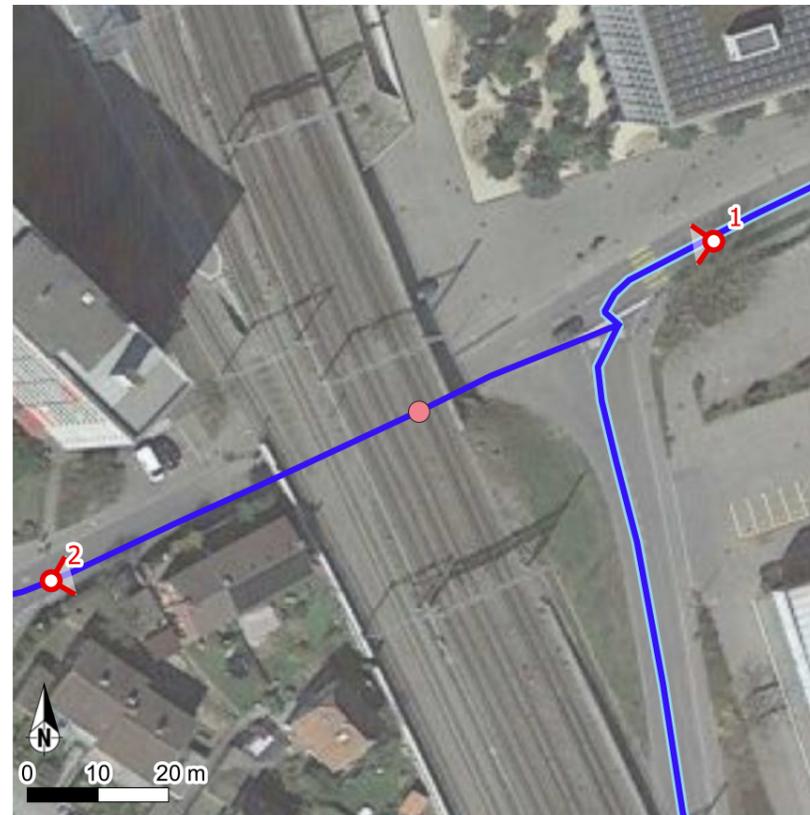
Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.2 Zollikofen, Knoten Eichenweg / Länggasse / Kreuzstrasse

Strasseneigentümer: Gemeinde / RBS / SBB
Betroffene Gemeinde(n): Zollikofen

Situation im Korridor



Orthofoto



Heutige Situation

Die Sichtverhältnisse am Knoten sind aufgrund der Engstelle unter dem Bahntrasse für alle Verkehrsträger ungenügend. Die Sicherheit ist beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Unterführung und Anordnung eines separierten Radweges in Richtung Zollikofen. Änderung der Vortrittsbeziehung am Knoten (neu Vortritt Länggasse - Eichenweg) zur Verbesserung der Sicht und ggf. Anordnung einer Abbiegehilfe.

Kosten (+/- 50%)

ca. 1.5 - 2.3 Millionen CHF

Bemerkungen

Abstimmung mit 5.L.3. Der Ausbau der Unterführung ist auf Seiten der Gleise RBS bereits vorbereitet. Umgestaltung Knoten kann erst mit dem Ausbau der Unterführung erfolgen.

Bilder



Bild 1: Knoten mit Blick Richtung Unterführung



Bild 2: Blick aus der Schützenstrasse auf Unterführung

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

Visualisierung



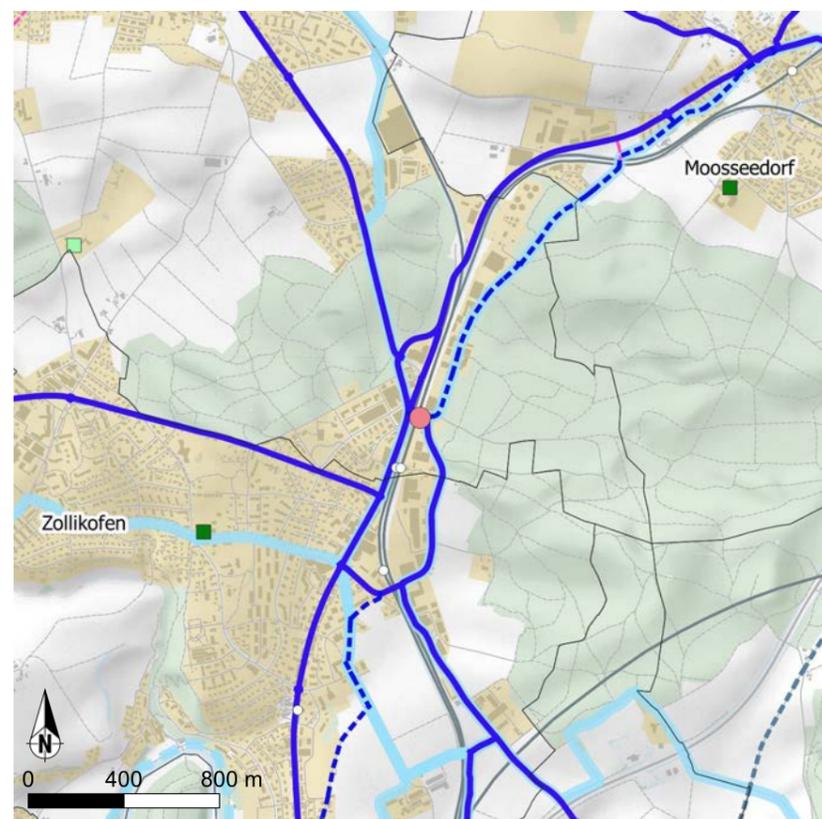
Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.3 Unterführung Bahnhof Zollikofen

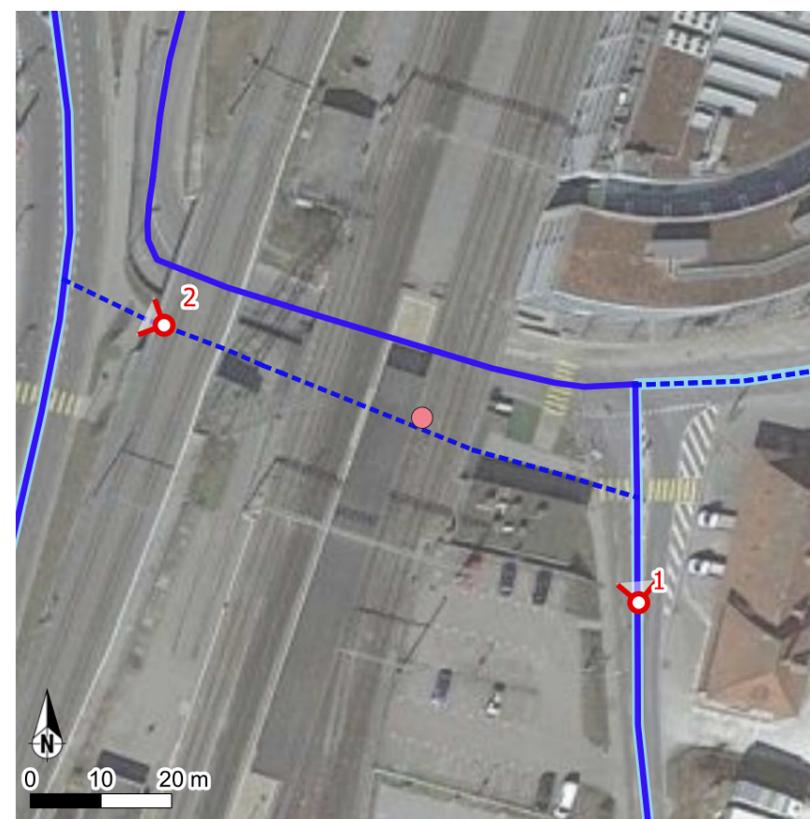
Strasseneigentümer: Gemeinde / Kanton (OIK III)

Betroffene Gemeinde(n): Münchenbuchsee

Situation im Korridor



Orthofoto



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Heutige Situation

Der Knoten genügt den Anforderungen des abbiegenden Veloverkehrs von der Industriestrasse in die Schösslistrasse (Führung nicht klar) sowie von der Bernstrasse in die Unterführung (fehlende Signalisation) nicht. Die Orientierung ist erschwert.

Massnahmenbeschreibung

Anordnung einer markierten Abbiegehilfe für den Veloverkehr (Industrie - Schösslistrasse) und Verbesserung der Signalisation / Ausgestaltung (v.a. Randstein) auf der Beziehung Bernstrasse - Unterführung, aber auch Industrie - Schösslistrasse.

Kosten (+/- 50%)

ca. 30'000 - 50'000 CHF

Bemerkungen

Anordnung einer einfachen Abbiegehilfe (markiert) im bestehenden Querschnitt möglich. Für gebaute Schutzinseln wäre eine punktuelle Verbreiterung notwendig.

Bilder



Bild 1: Östliche Seite der Unterführung

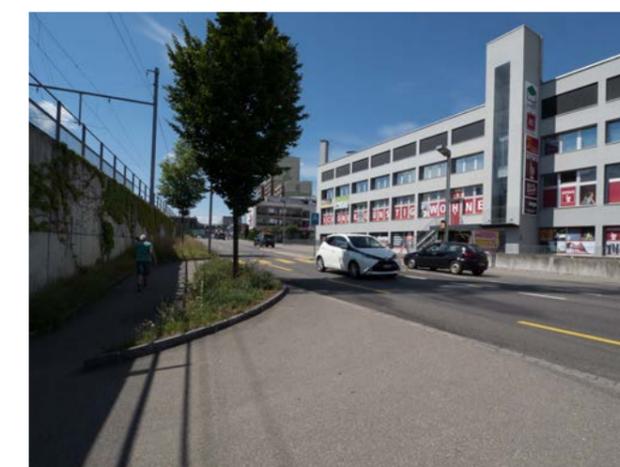
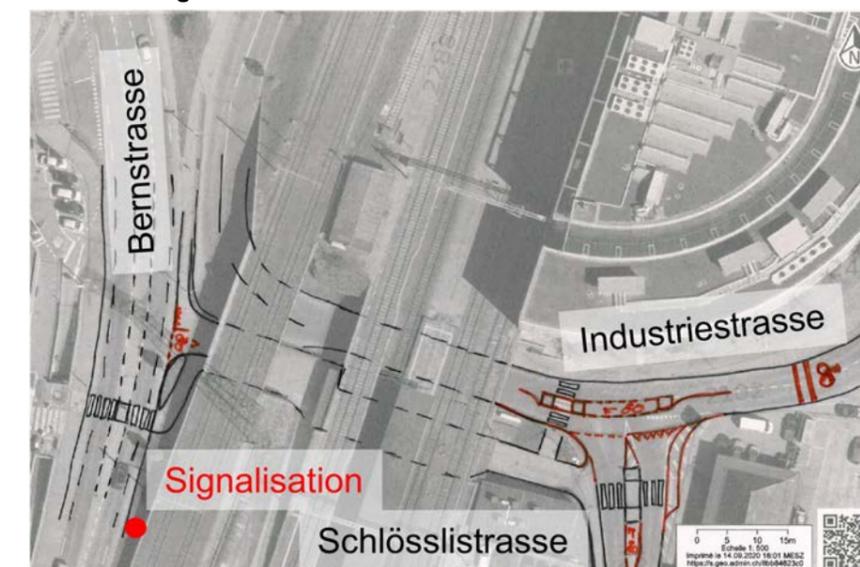


Bild 2: Blick aus der Unterführung auf die Bernstrasse

Visualisierung



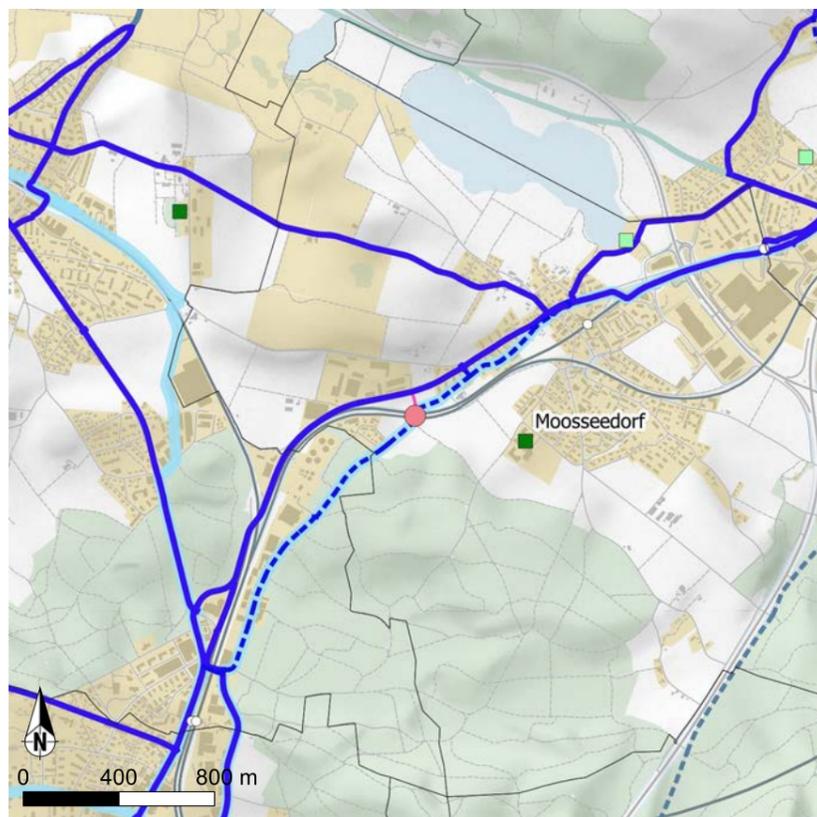
Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.4 Moosseedorf, Unterführung Laupenackerstrasse

Strasseneigentümer: Gemeinde / RBS / SBB

Betroffene Gemeinde(n): Moosseedorf

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

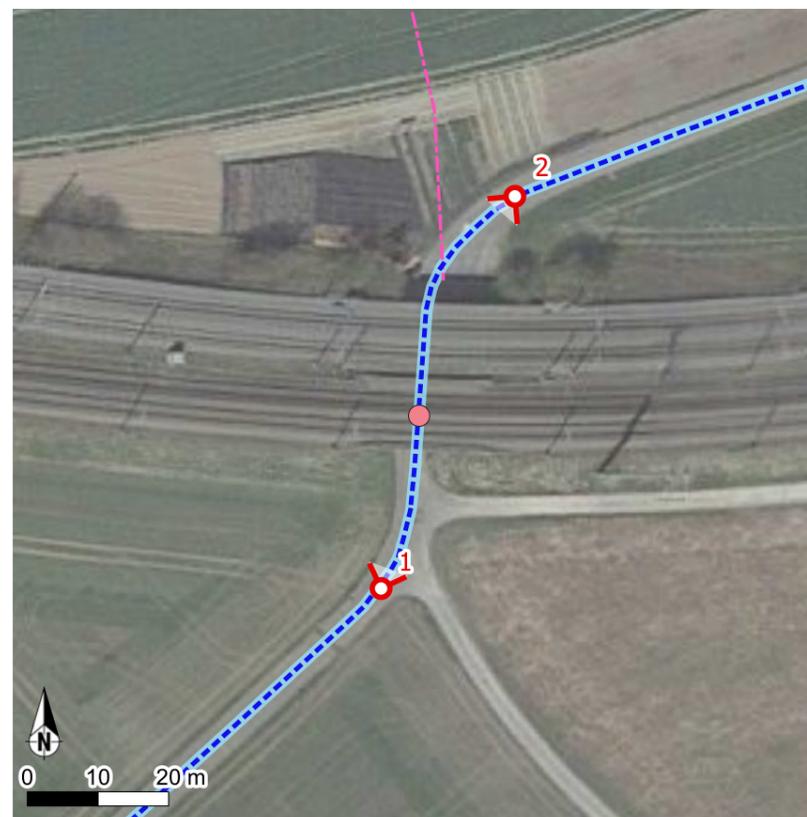
- punktuelle Massnahmen

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

Die Sichtverhältnisse am Knoten sind aufgrund der Engstelle unter dem Bahntrasse für alle Verkehrsträger ungenügend. Die Sicherheit ist beeinträchtigt.

Massnahmenbeschreibung

Ausbau der Unterführung zur Verbesserung der Sichtverhältnisse und der Koexistenz zwischen Fuss- und Veloverkehr.

Kosten (+/- 50%)

ca. 1.1 - 1.7 Millionen CHF

Bemerkungen

Der Ausbau / die Verbreiterung der Unterführung ist auf Seiten der Gleise RBS bereits erstellt.
Aufhebung der Schwellen ist im nächsten Projektierungsschritt zu prüfen.

Bilder

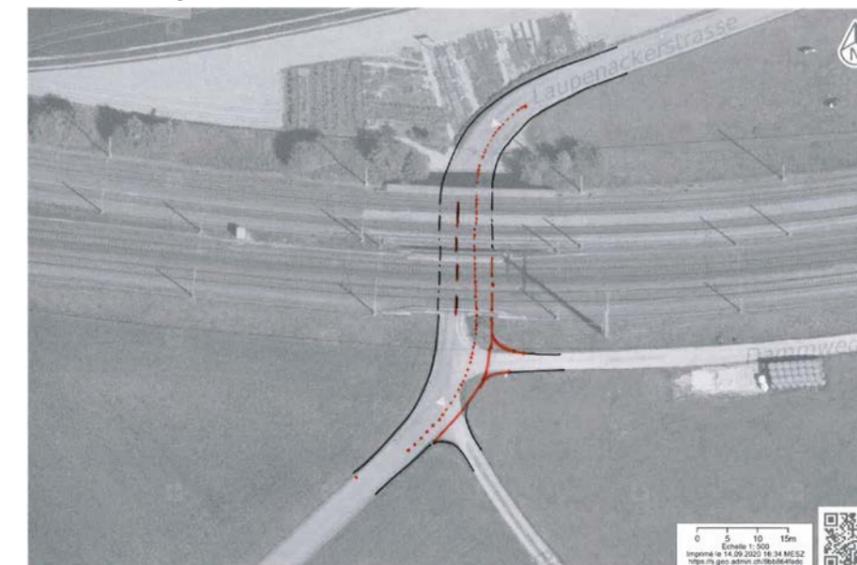


Bild 1: Unterführung Blick Richtung Moosseedorf



Bild 2: Unterführung Blick Richtung Zollikofen

Visualisierung

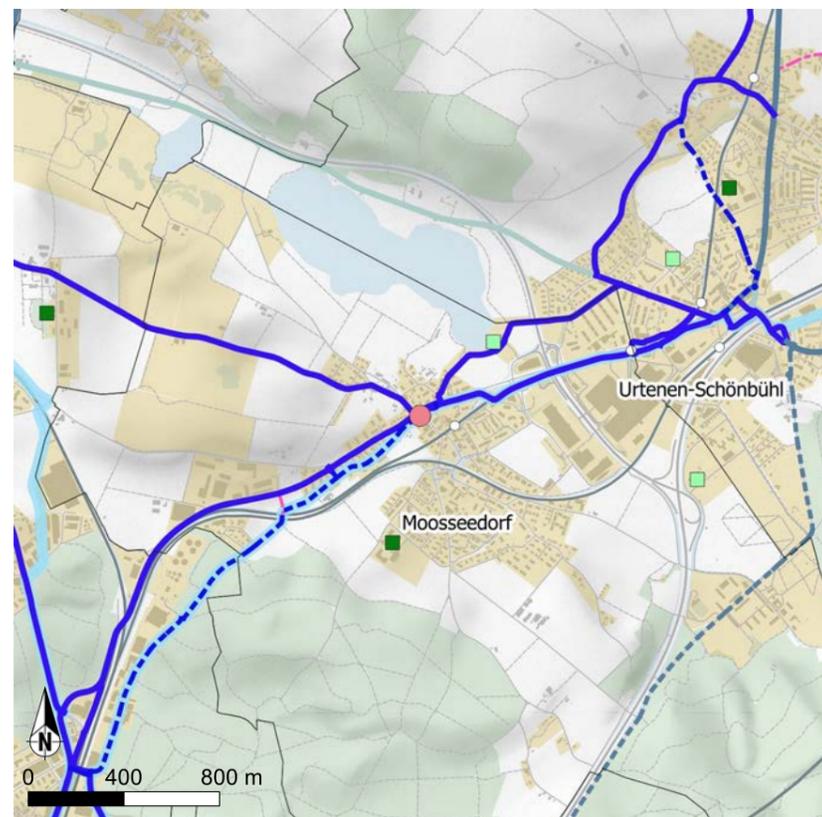


Skizze der Massnahme

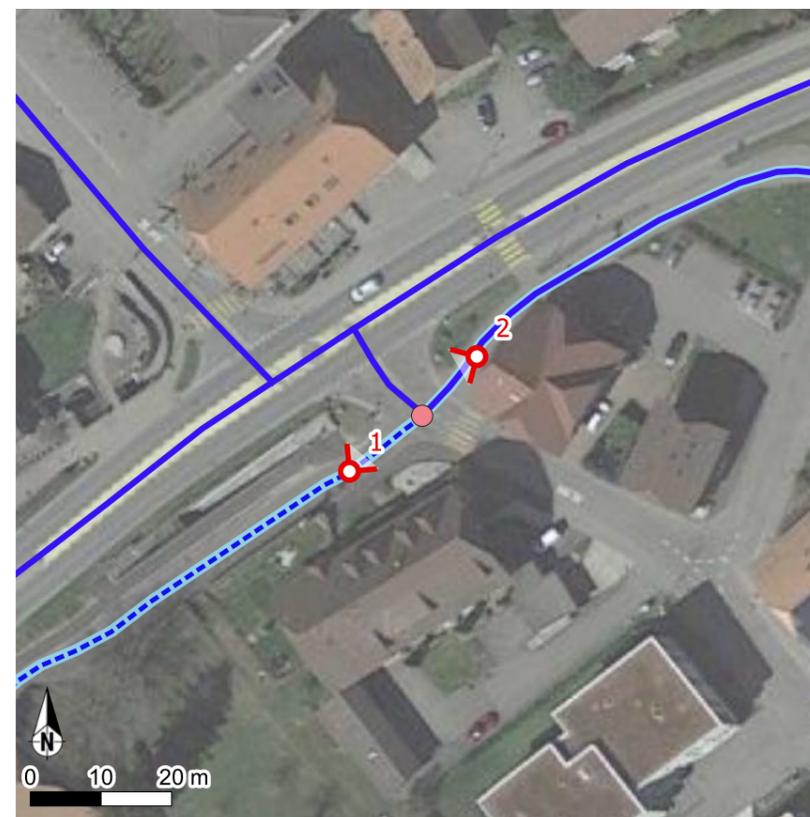
Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.5 Moosseedorf, Anbindung Sandstrasse

Strasseneigentümer: Gemeinde
Betroffene Gemeinde(n): Moosseedorf

Situation im Korridor



Orthofoto



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

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

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Heutige Situation

Verschiedene Velobeziehungen kommen im Zentrum von Moosseedorf zusammen. Die Anbindungen genügen teilweise den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (eingeschränkte Sichtverhältnisse, Vorrittsverhältnisse).

Massnahmenbeschreibung

Schaffung einer sicheren Querungsstelle unter Wahrung der Sichtweiten durch die Ausbildung einer Engstelle für den MIV auf der Sandstrasse oder der Ausbildung eines Vertikalversatzes .

Kosten (+/- 50%)

ca. 17'000 - 25'000 CHF

Bilder



Bild 1: Querung Sandstrasse - Blick Richtung Jegenstorfer



Bild 2: Querung Sandstrasse - Blick Richtung Zollikofen

Visualisierung

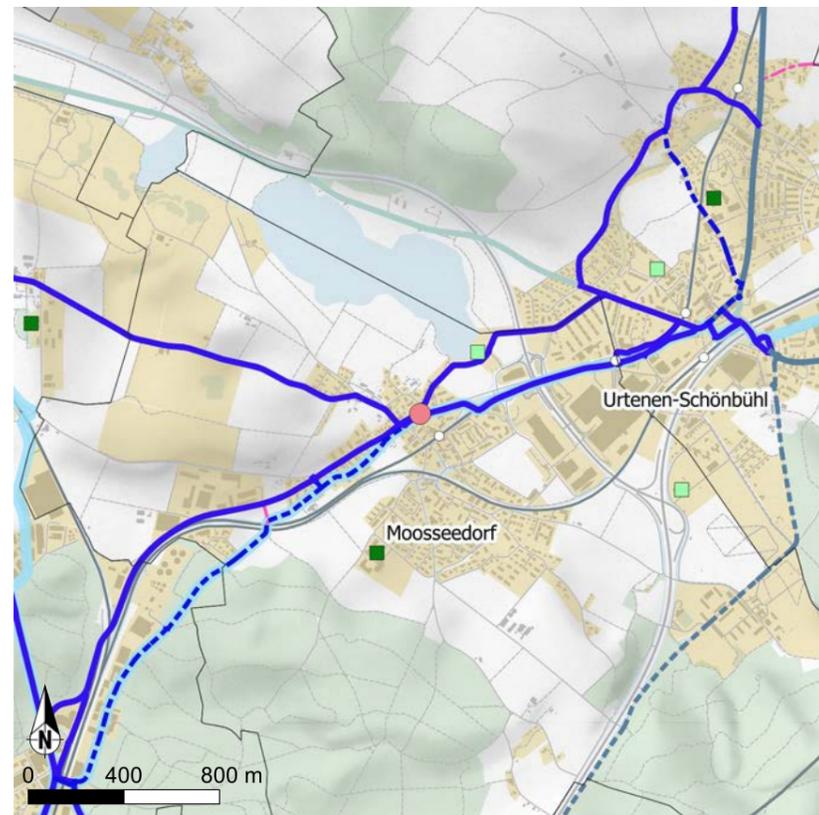


Skizze einer möglichen Massnahme

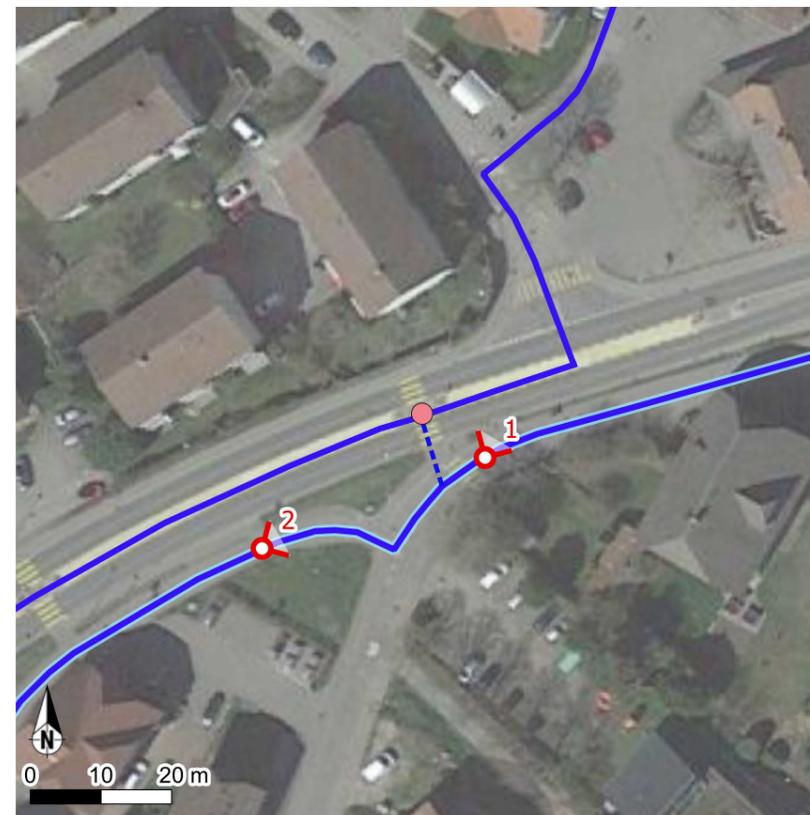
Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.6 Moosseedorf, Anbindung Kirchstrasse

Strasseneigentümer: Gemeinde / Kanton (OIK III)
Betroffene Gemeinde(n): Moosseedorf

Situation im Korridor



Orthofoto



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

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

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Heutige Situation

Verschiedene Velobeziehungen kommen im Zentrum von Moosseedorf zusammen. Der DTV auf der Kantonsstrasse liegt bei über 20'000 Fz. Die Anbindungen genügen teilweise den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (fehlende Aufstellfläche, steile Anrampung).

Massnahmenbeschreibung

Ausbildung eines geschützten Wartebereichs (velotaugliche Anrampung vorsehen) für die Querung Richtung Moosweg / Badi Moossee durch Anordnung einer Engstelle auf der Moosstrasse. Umgestaltung unter Berücksichtigung der Führung des Fussverkehrs.

Kosten (+/- 50%)

ca. 35'000 - 50'000 CHF

Bemerkungen

Verbesserung der Signalisation auch für Beziehung Jegenstorf - Richtung Münchenbuchsee vorsehen.

Bilder

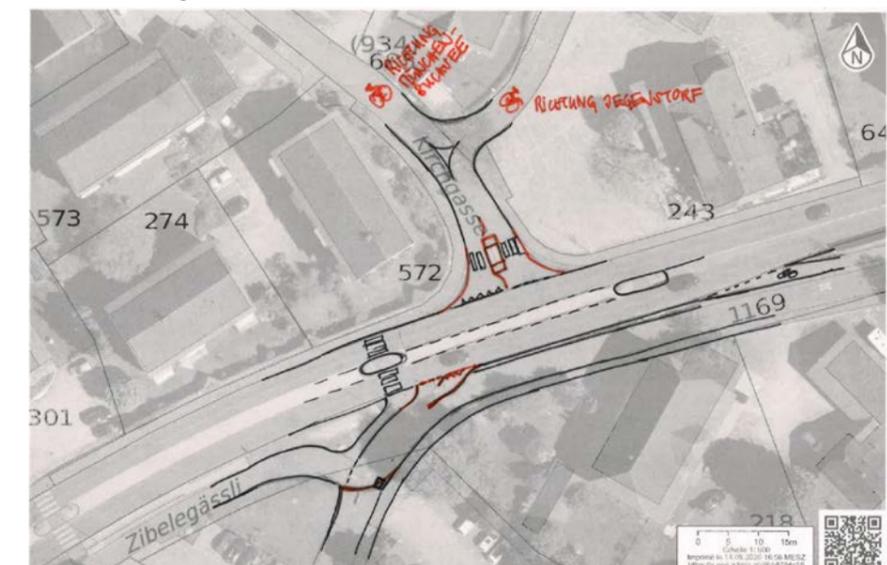


Bild 1: Querungsstelle Richtung Moosweg



Bild 2: Übersicht der Situation

Visualisierung



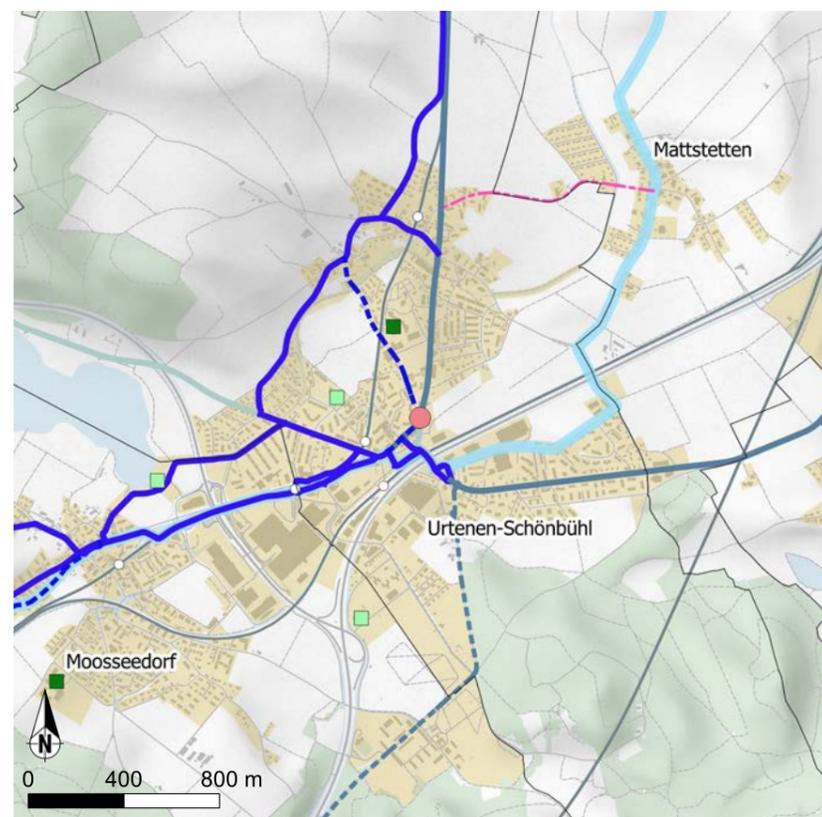
Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.7 Urtenen-Schönbühl, Knoten Holzgasse

Strasseneigentümer: Gemeinde / Kanton (OIK III)

Betroffene Gemeinde(n): Urtenen-Schönbühl

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- - - geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

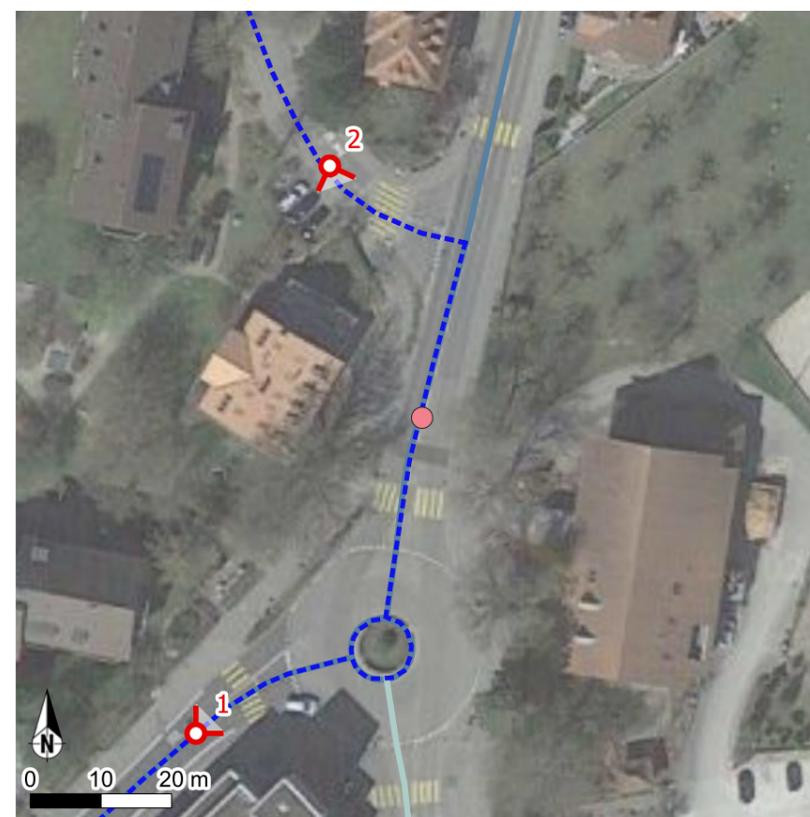
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Orthofoto



Heutige Situation

Die Situation mit der Mischverkehrsfläche (Fuss- und Veloverkehr) ist für den Veloverkehr unübersichtlich und die Orientierung ist schwierig. Der DTV im Zentrum ist bei rund 4'500 Fz und auf der Solothurnstrasse bei 8-9'000 Fz.

Massnahmenbeschreibung

Verbreiterung der Mischverkehrsfläche in der Holzgasse und in der Kurve. Anordnung einer Abbiegehilfe und klare Markierung der Aufhebung der Mischverkehrsfläche in den Tempo 30 Zonen (Beginn / Ende).

Kosten (+/- 50%)

ca. 15'000 - 25'000 CHF

Bemerkungen

Reduktion des Kreiseldurchmessers auf 26m prüfen (aktuell 28.5m)

Bilder



Bild 1: Blick vom Zentrum auf Kreisell und Mischverkehrsfläche



Bild 2: Einmündung Holzgasse

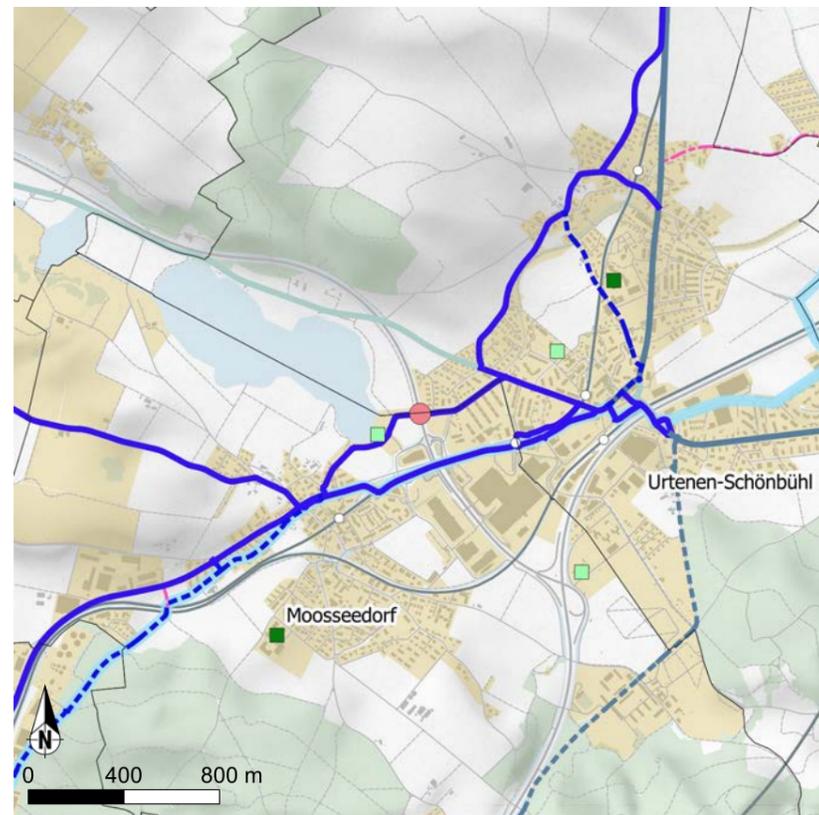
Visualisierung



Skizze der Massnahme

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.8 Moosseedorf, Überführung Autobahn

Situation im Korridor



Legende

Velonetz Alltagsverkehr

- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr

Velonetz Freizeitverkehr

- Linienführung Freizeitroutes
- geplante Freizeitroutes

empfohlene Anpassungen der Klassifikation

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

Massnahmen

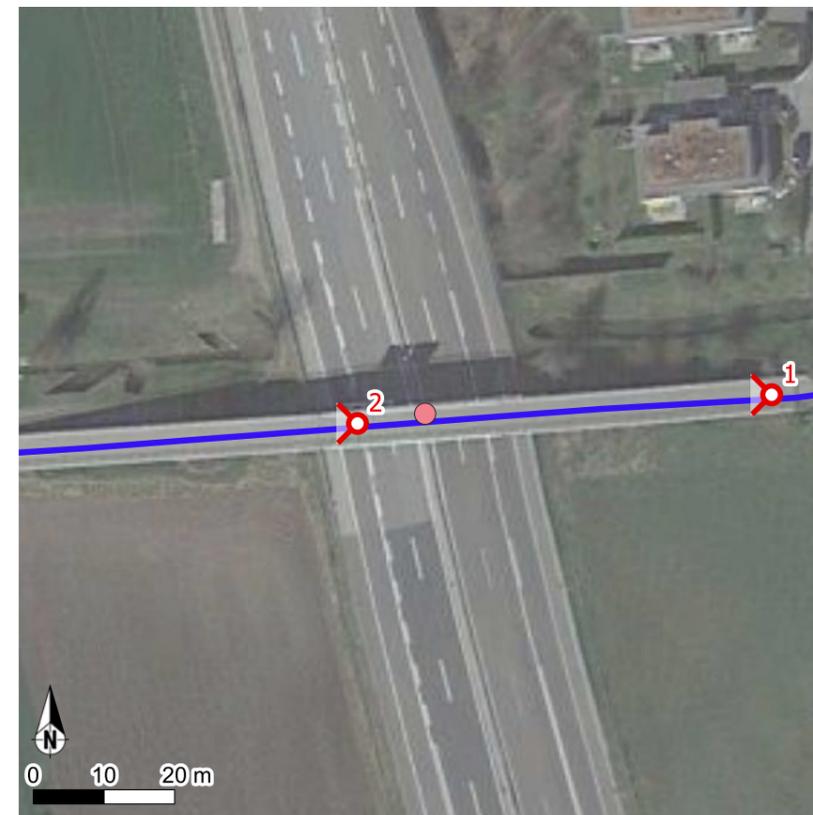
- punktuelle Massnahmen

Alltagsziele

- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage

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

Orthofoto



Heutige Situation

Die Rampen der Brücke über die Autobahn entsprechen den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (Steigung zT. > 12%).

Massnahmenbeschreibung

Langfristig: Anpassen der Rampenneigung im Rahmen der nächsten Totalrevision. Kurzfristig: allenfalls Ersatz der Schwellen durch velofreundlichere Alternativen (zB. Rüttelstreifen) prüfen.

Kosten (+/- 50%)

ca. 1.3 bis 2.0 Millionen CHF

Bilder



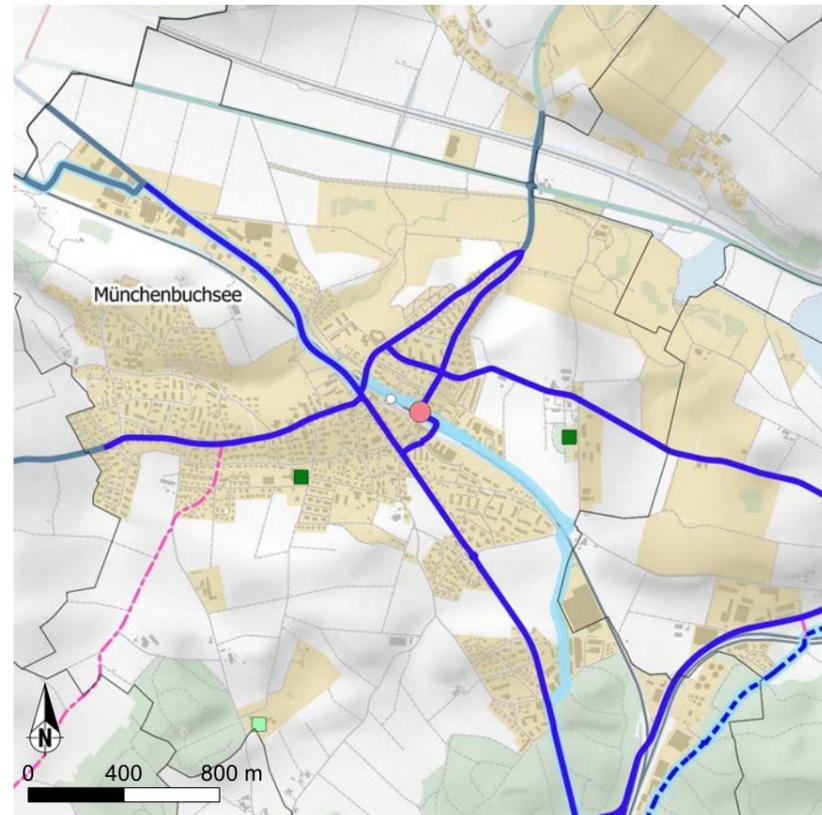
Bild 1: Blick auf die Brücke über die Autobahn



Bild 2: Blick von der Brücke

Massnahmenkonzept - Massnahme 5.P.9 Münchenbuchsee, Kurve Dammweg

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

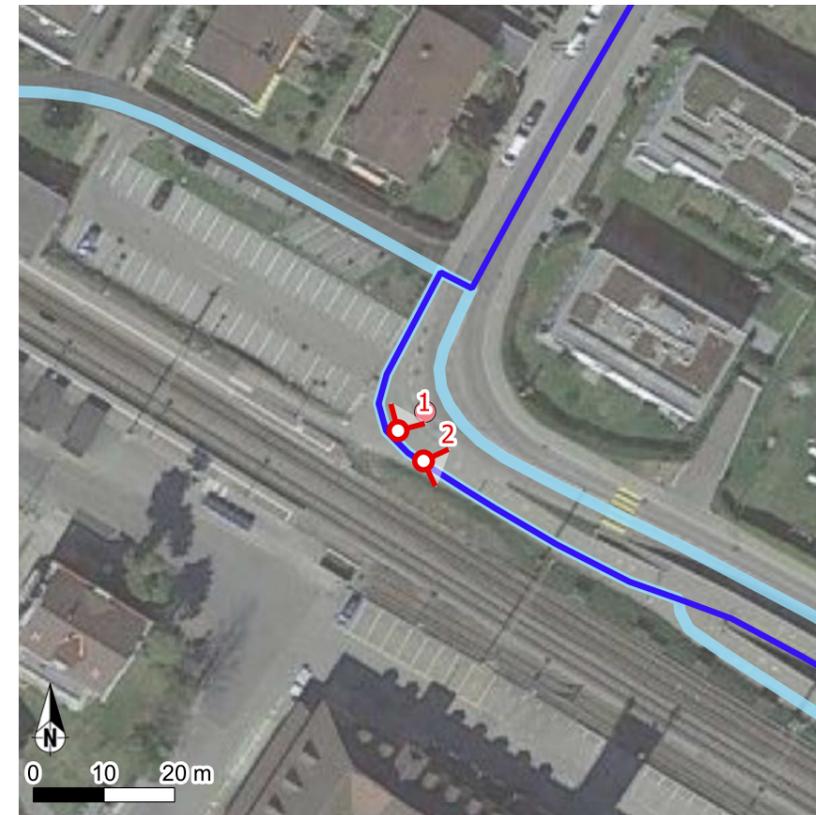
- punktuelle Massnahmen

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

Die Sicht in der Kurve auf den einmündenden Veloverkehr ist ungenügend. Die Abbiegebeziehung auf die Freizeitroute ist nicht gelöst.

Massnahmenbeschreibung

Verbreiterung des Trottoirbereichs bis zur Einmündung Bahngässli um Mischverkehr um die Kurve zu ermöglichen. Erschliessung Park&Rail neu lösen (evtl. durch Neuordnung der Mobility-Parkplätze und Verschiebung der Einfahrt).

Kosten (+/- 50%)

ca. 25'000 - 35'000 CHF

Bilder

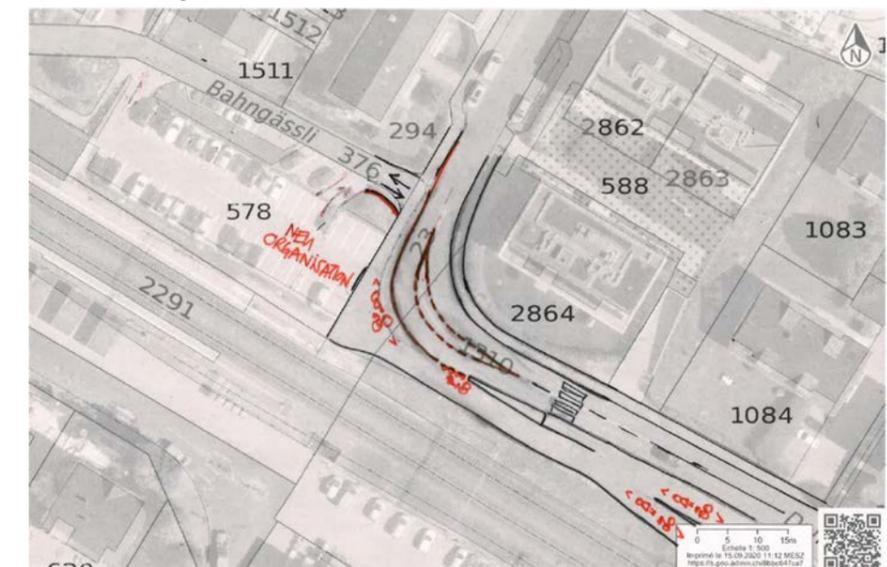


Bild 1: Kurve mit Einmündung Freizeitroute 54



Bild 2: Blick zurück in die Senke

Visualisierung



Skizze der Massnahme

6. Ausblick

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

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

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

Transitec / B+S AG



A. Renard
Projektleitung



O. Dreyer
Koreferat



E. Vontobel
Projektbearbeitung

Bern, 13. April 2022