

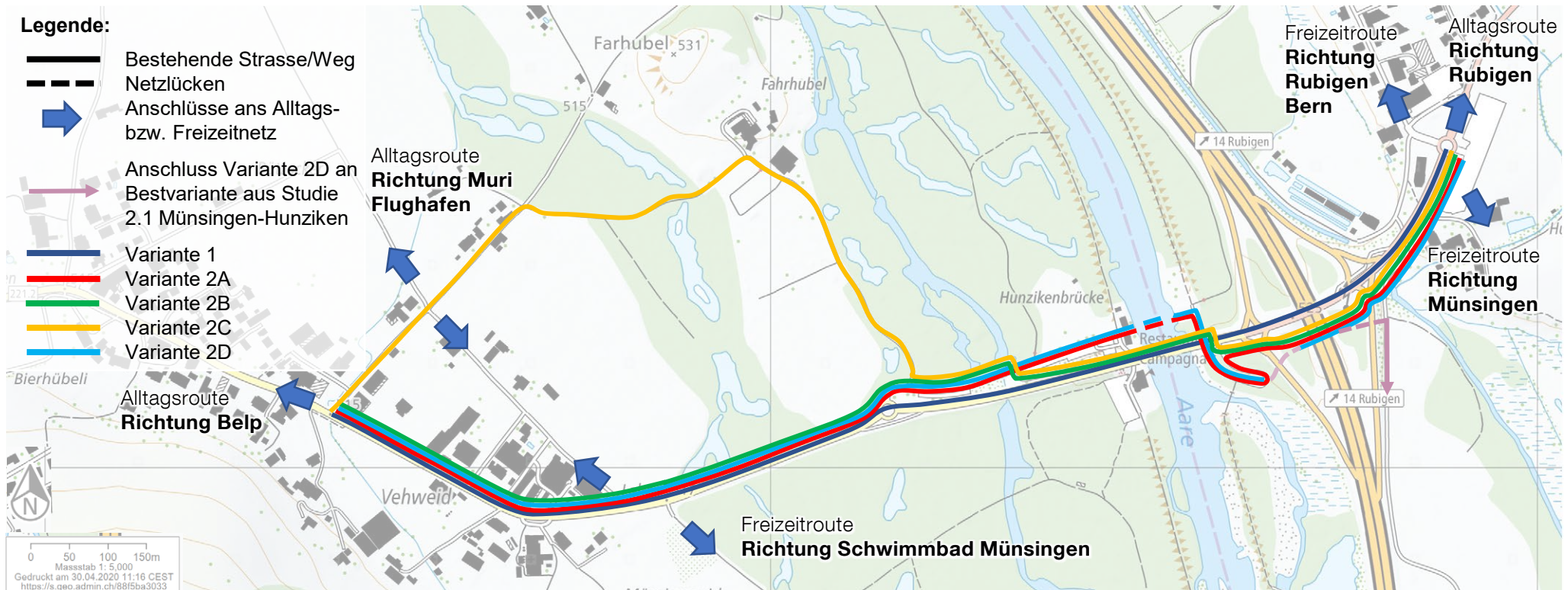
Variantenstudium – Korridor 2: Hunzigen - Vehweid

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

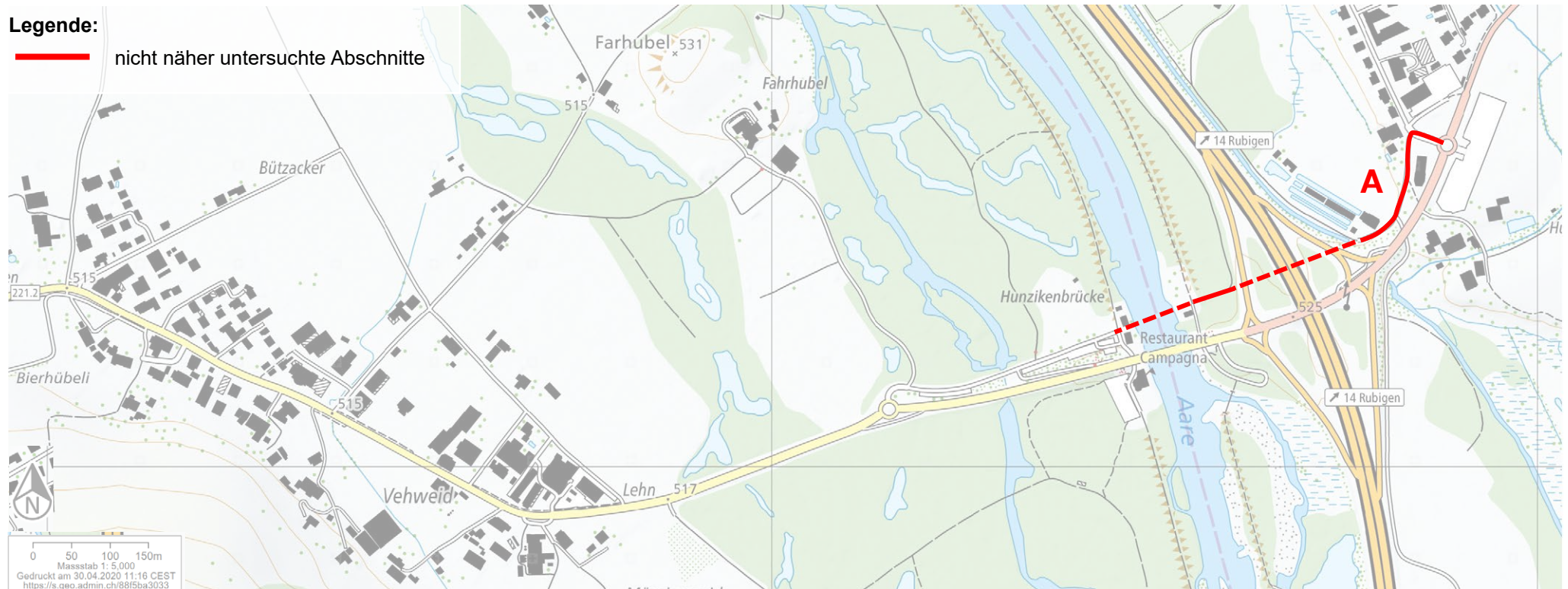
betrachtete Varianten:



Variantenstudium – Korridor 2: Hunzigen - Vehweid

Nicht näher untersuchte Abschnitte

- **Abschnitt A:** Historischer Bezug, jedoch sehr teuer (neue Brücke über Aare sowie neue Unter- oder Überführung unter/über Autobahn). Eine grobe Überprüfung zeigt, dass die in der Norm definierten maximalen Neigungen nicht eingehalten werden können aufgrund der erforderlichen Überdeckung der Unterführung unter die Autobahn. Bei einer Überführung können diese auch nicht eingehalten werden.



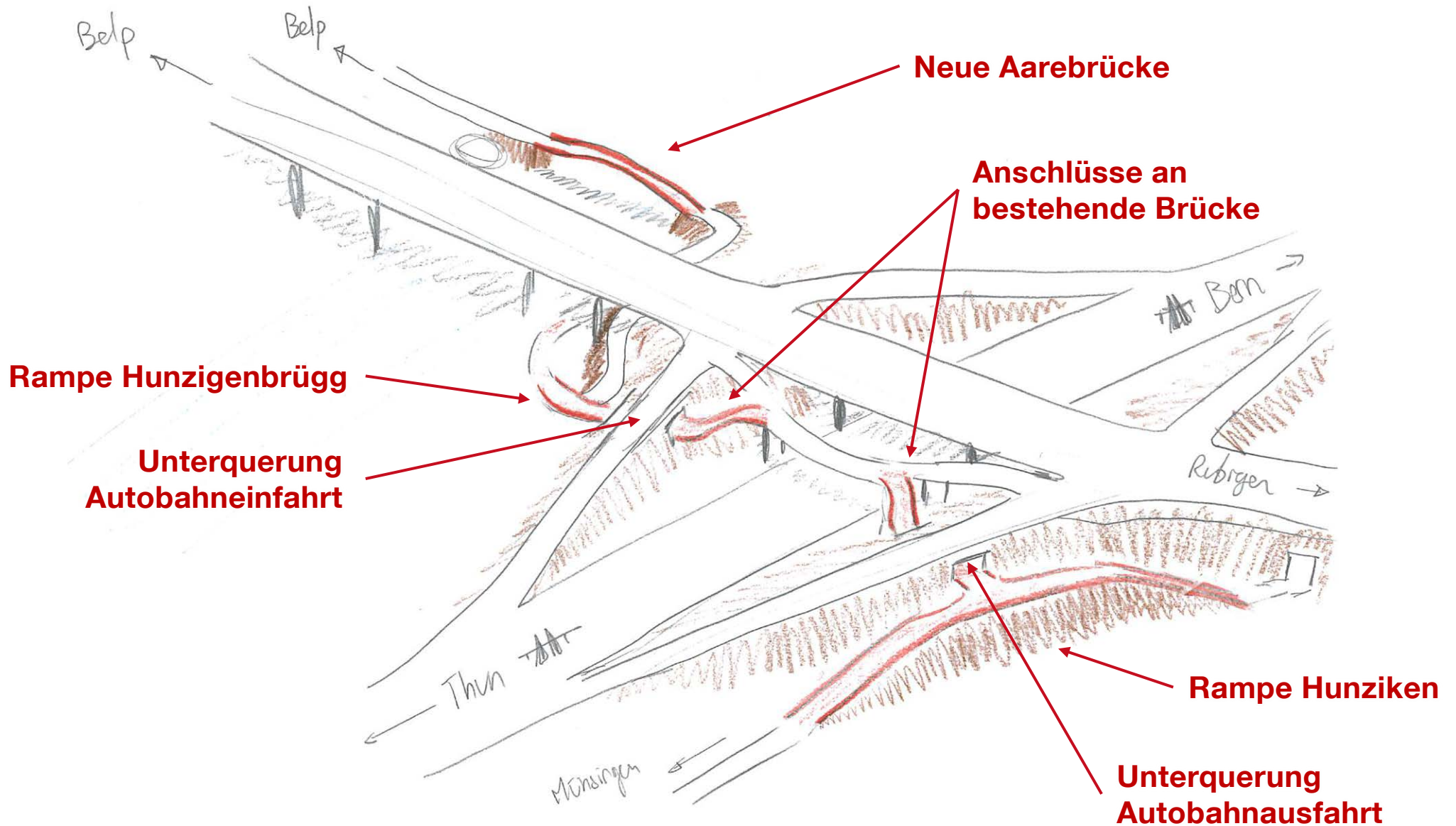
Beschreibung Variante 2D – Korridor 2: Hunzigen - Vehweid

Erläuterungen

- Variante 2D wurde nachträglich untersucht, nachdem die Bestvariante der Nachbarstudie Münsingen – Hunzigen (2.1) eruiert wurde.
- Sie zielt eine Verbesserung des Fahrflusses ab (keine Querung der Belpstrasse oder der Ein- und Ausfahrten).
- Sie bedingt eine neue Brücke an Ort und Stelle der ehemaligen Kantonsstrasse sowie eine Unterführung der Ein- und Ausfahrten. Nach der Unterführung wird sie an die bestehende Velo- und Fussgängerbrücke angeschlossen.
- Aufgrund der zulässigen Längsneigungen müssen die angrenzenden bestehenden Abschnitte erhöht werden.



Skizze Variante 2D – Korridor 2: Hunzigen - Vehweid



Variantenvergleich – Korridor 2: Hunzigen - Vehweid

	Variante 1 Über Kantonsstrasse	Variante 2A Abseits KS und über neue Brücke	Variante 2B Abseits KS und über bestehende Brücke und Rampe	Variante 2C Abseits KS und über bestehende Brücke, Rampe und Fahrhubel	Variante 2D Abseits KS, mit Unterquerung Ein-/Ausfahrten und über neue Brücke
Kundensicht:					
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Green	Red	Yellow	Yellow	Yellow
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Green
Potential	Green	Green	Green	Green	Green
Behördensicht:					
Investitionsaufwand	Red	Red	Red	Red	Red
Unterhaltsaufwand	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Genehmigungsfähigkeit	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Umsetzbarkeit (Risiken)	Yellow	Red	Yellow	Yellow	Red

Fazit	MÖGLICH	NICHT EMPFOHLEN	ZU VERTIEFEN	MÖGLICH	NICHT EMPFOHLEN
--------------	---------	-----------------	--------------	---------	-----------------

- **Bemerkungen:** Alle Varianten setzen entweder einen Ausbau der bestehenden Brücke (1, 2B, 2C) oder eine neue Querung (2A, 2D) voraus. Neue Abschnitte, Asphaltierung und/oder Verbreiterung sind kritisch, da das Aaregebiet ein Schutzgebiet ist (BLN, kantonal, usw.).
- **Variante 1:** Direkt, jedoch hohe Verkehrsbelastung. Für geübte Velofahrende befriedigend.
- **Variante 2A:** Zu wenig direkt und die Erstellung einer neuen Aarequerung ist mit Risiken verbunden.
- **Variante 2B:** Kurze Linienführung jedoch viele Fahrflussunterbrechungen. Intuitiver als 2C, jedoch dem Verkehr etwas mehr ausgesetzt.
- **Variante 2C:** Weniger direkt als 2B, dafür länger abseits des Verkehrs. Asphaltierung schwierig, daher nur als Rückfallebene zu Variante 2B.
- **Variante 2D:** Intuitiver als 2A und weniger Fahrtunterbrechungen als 2A, 2B und 2C. Allerdings hohe Baukosten und risikoreiche Elemente der Linienführung sowohl beim Autobahnanschluss wie auch die neue Aarequerung aus gestalterischer Sicht.

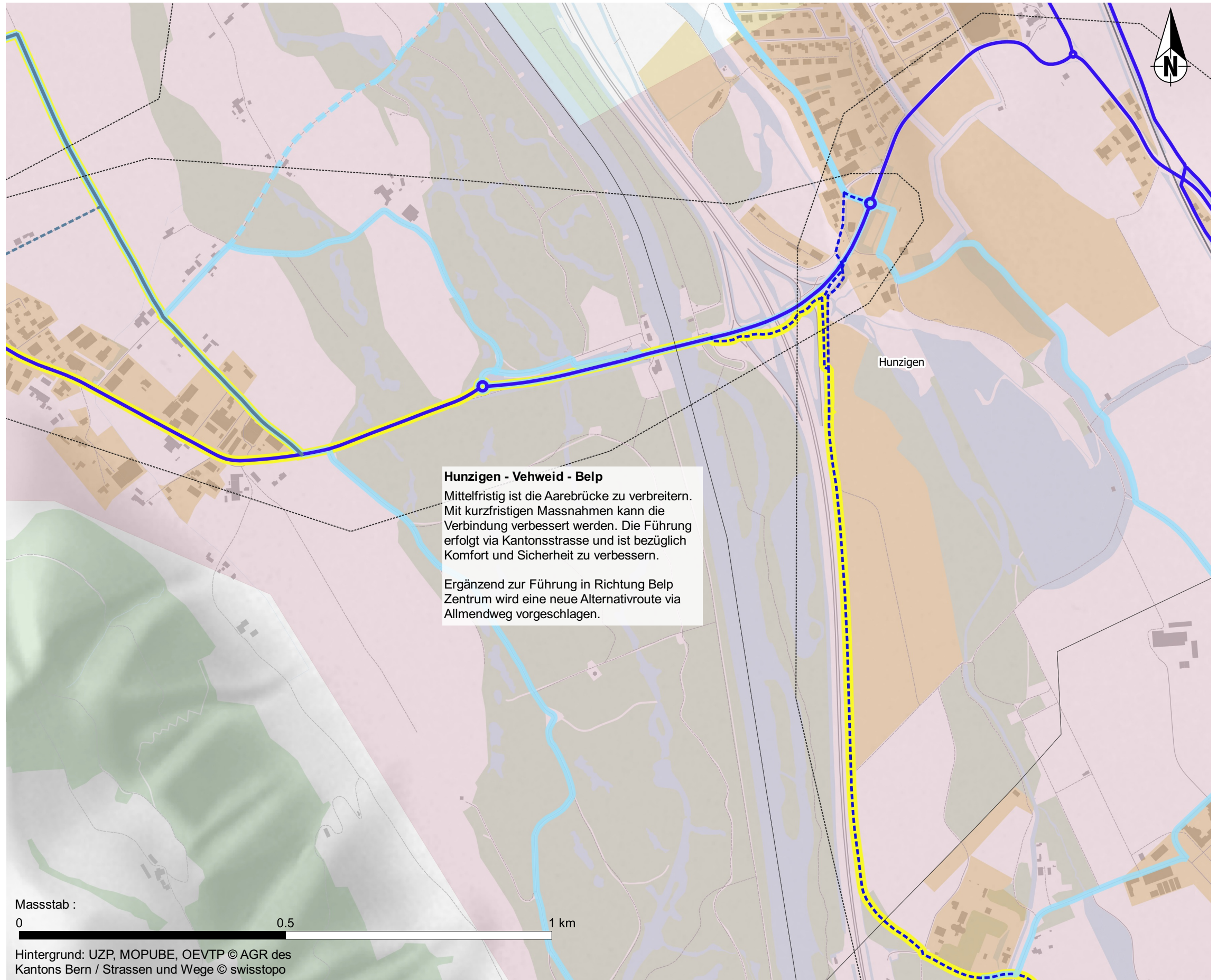
Variantenempfehlung

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



Variantenstudium – Korridor 2: Münsingen - Hunzigen









Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern und Thun

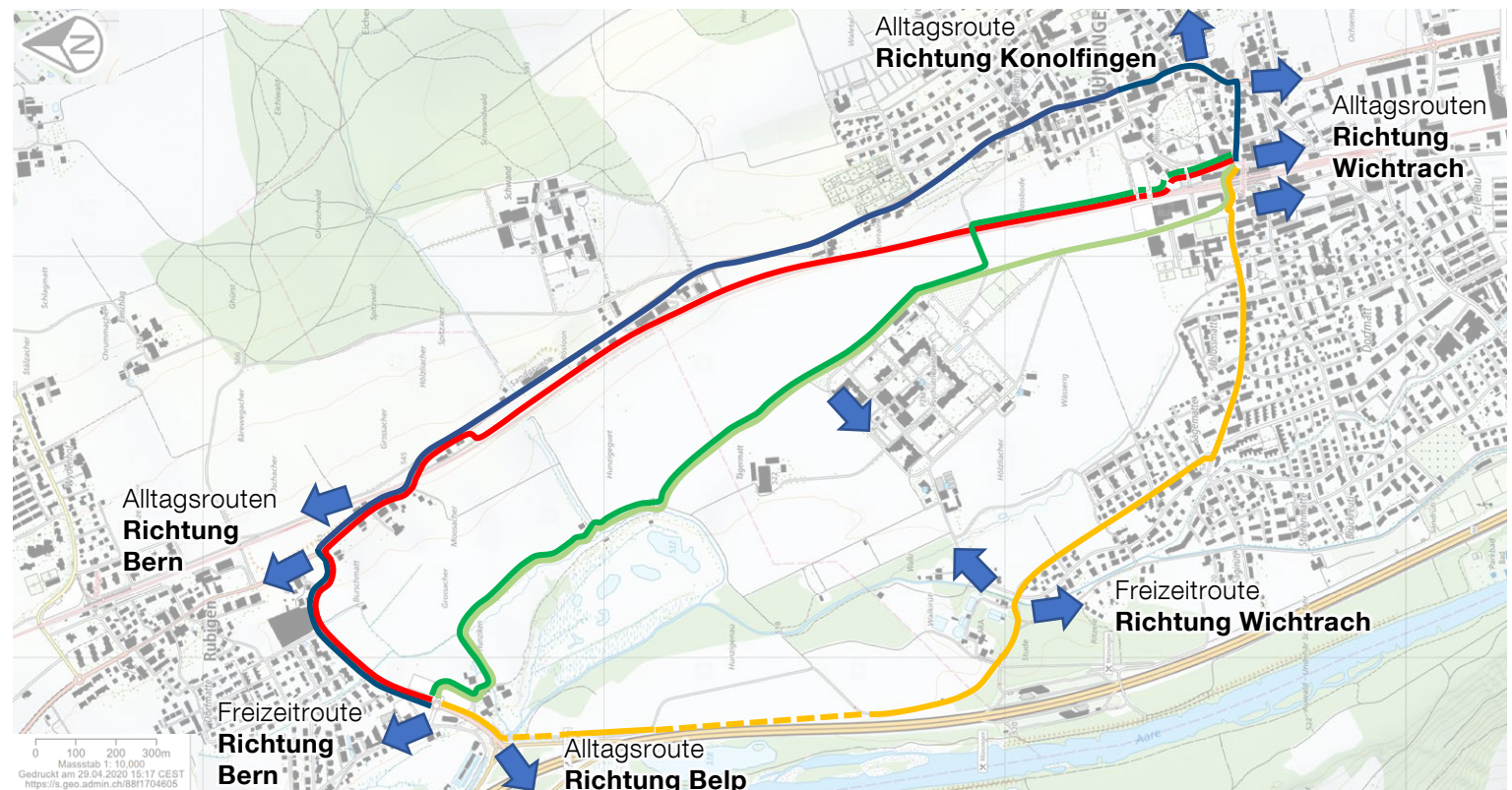
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

betrachtete Varianten:

Legende:

-  bestehende Strassen/Wege
-  Netzlücken
-  Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
-  Variante 1
-  Variante 2
-  Variante 3A
-  Variante 3B
-  Variante 4




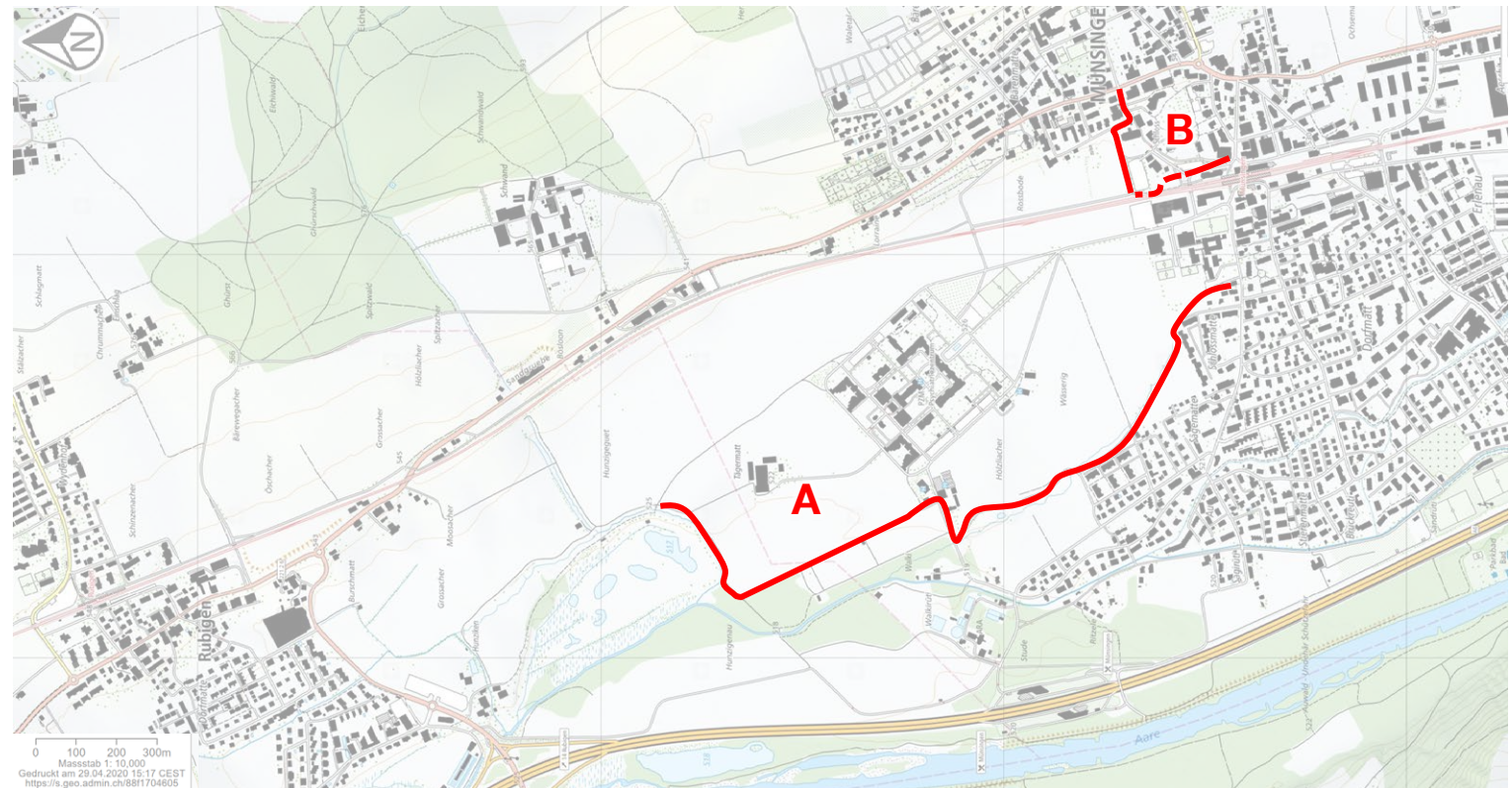
Variantenstudium – Korridor 2: Münsingen - Hunzigen

Nicht näher untersuchte Abschnitte

- **Abschnitt A:** Zu verwickelt und zu wenig direkt im Vergleich zu Varianten östlich von PZM
- **Abschnitt B:** Zu verwickelt und nicht intuitiv. Wer diesen Abschnitt in Richtung Belp benutzt, fährt weiter entlang des Bahnweges (Variante 2).

Legende:

-  nicht näher untersuchte Abschnitte



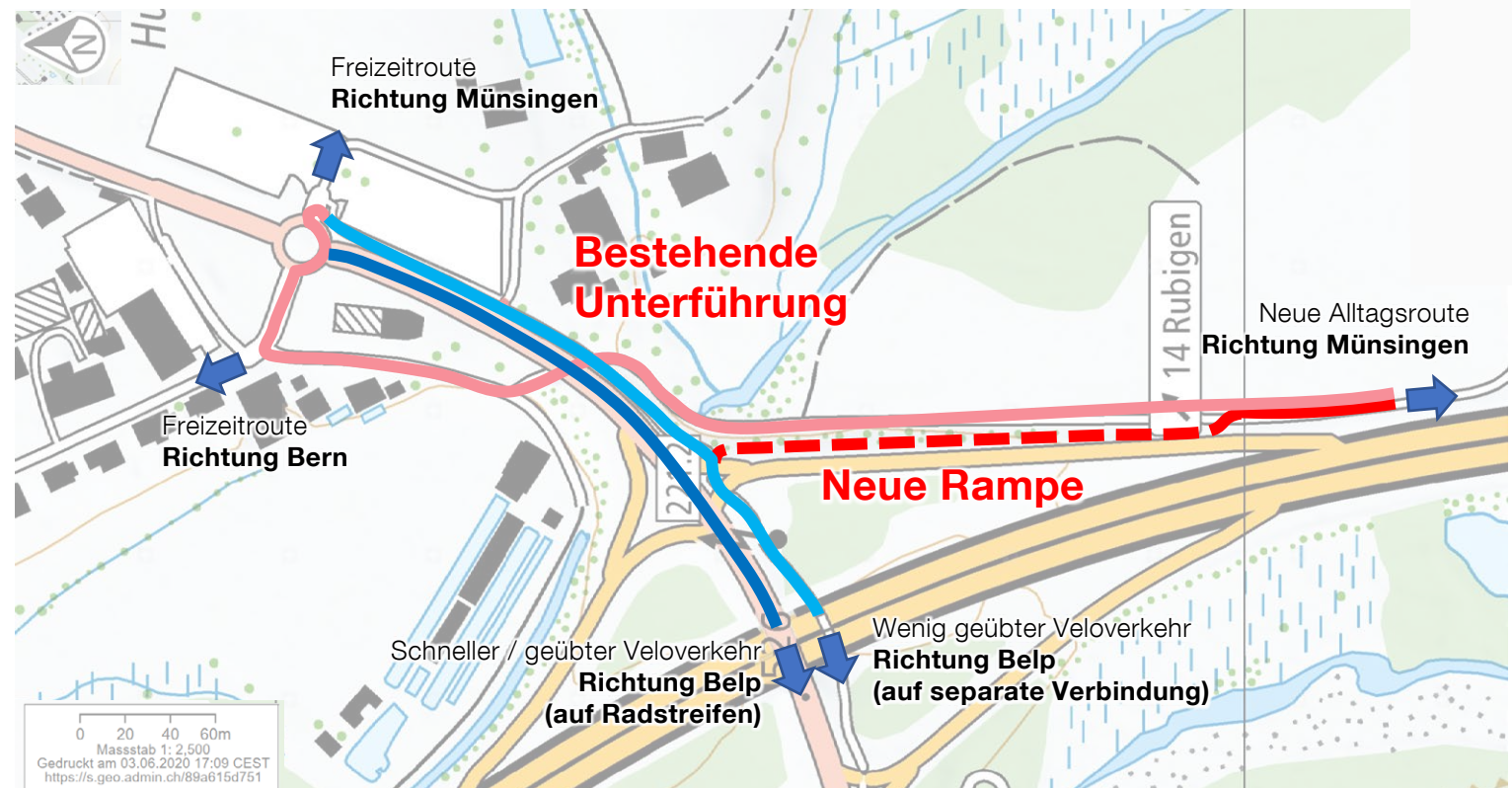
Detail Variante 4 – Korridor 2: Münsingen - Hunzigen

Erläuterungen

- Bei Variante 4 ermöglicht eine neue Anschlussrampe eine kürzere Verbindung von und nach Belp.
- Die bereits existierende Verbindung über die bestehende Unterführung bleibt erhalten und steht zur Verfügung.
- Für den Variantenvergleich müssen alle Varianten denselben Start- und Endpunkt haben. Somit wurde für Variante 4 die Linienführung über die Rampe und mit Endpunkt Mühlekreisel berücksichtigt.

Legende:

-  bestehende Strassen/Wege
-  Netzlücken
-  Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
-  Variante 4 ohne Rampe
-  Variante 4 mit Rampe
-  Fortsetzung nach Belp (Radstreifen)
-  Fortsetzung nach Belp (getrennter Fuss- und Radweg)



Variantenbewertung – Korridor 2: Münsingen - Hunzigen

	Variante 1 Über Kantonsstrasse	Variante 2 Entlang Bahn	Variante 3A Entlang Bahn und über Hunzigenstrasse	Variante 3B Über die ganze Hunzigenstrasse	Variante 4 Über Sägegasse und entlang Autobahn
Kundensicht:					
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Red	Yellow	Green	Yellow	Green
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Red	Red	Green	Green	Green
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Yellow	Yellow	Green	Green	Green
Potential	Yellow	Yellow	Green	Green	Green
Behördensicht:					
Investitionsaufwand	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Red
Unterhaltsaufwand	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Genehmigungsfähigkeit	Green	Green	Red	Red	Yellow
Umsetzbarkeit (Risiken)	Green	Green	Yellow	Yellow	Green
	NICHT EMPFOHLEN	NICHT EMPFOHLEN	MÖGLICH	MÖGLICH	ZU VERTIEFEN

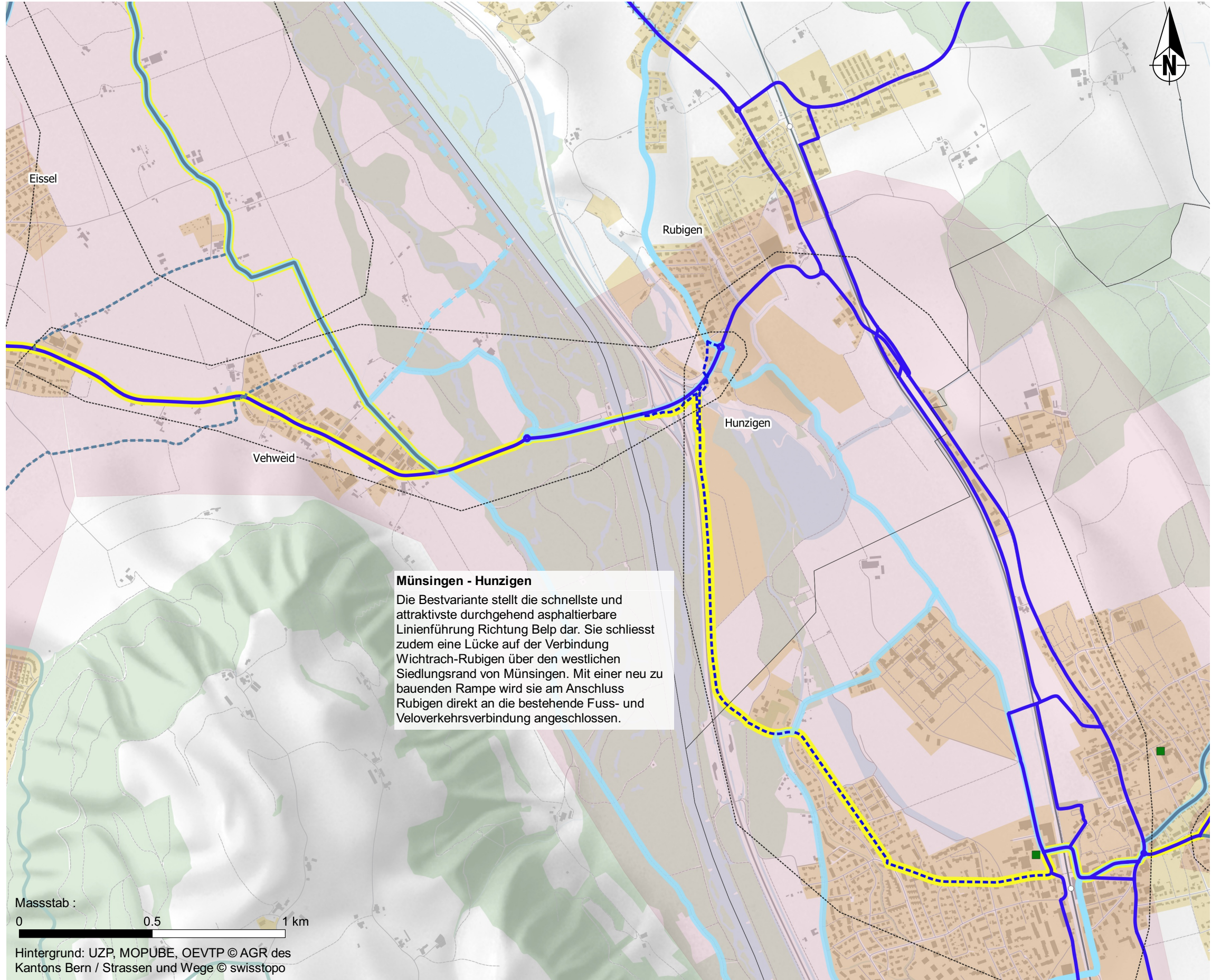
Fazit

- **Variante 1:** Für den Benutzende unattraktiv aufgrund der Verkehrsbelastung und der schlechten Direktheit.
- **Variante 2:** Zwar dem Verkehr weniger ausgesetzt als 1, jedoch bleiben der Abschnitt auf der Belpstrasse und die schlechte Direktheit.
- **Variante 3A und 3B:** Attraktive und direkte Linienführungen. 3A hat weniger Verkehr als 3B, dafür ist letztere direkter ab dem Unterdorf. Für beide Varianten kann der Abschnitt PZM – Hunziken wegen dem Gewässerraum nicht vollständig asphaltiert werden.
- **Variante 4:** Attraktive (bis auf Autobahnlärm) und direkte Linienführung ohne Konflikt mit Spaziergehenden. Im Vergleich zu 3A und 3B sicher asphaltierbar. Der Investitionsaufwand ist wegen der Rampe in Hunziken (ermöglicht eine direktere Fortsetzung nach Belp) erhöht.

Variantenempfehlung

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



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

Variantenstudium – Korridor 2: Vehweid - Belp Neumatt

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

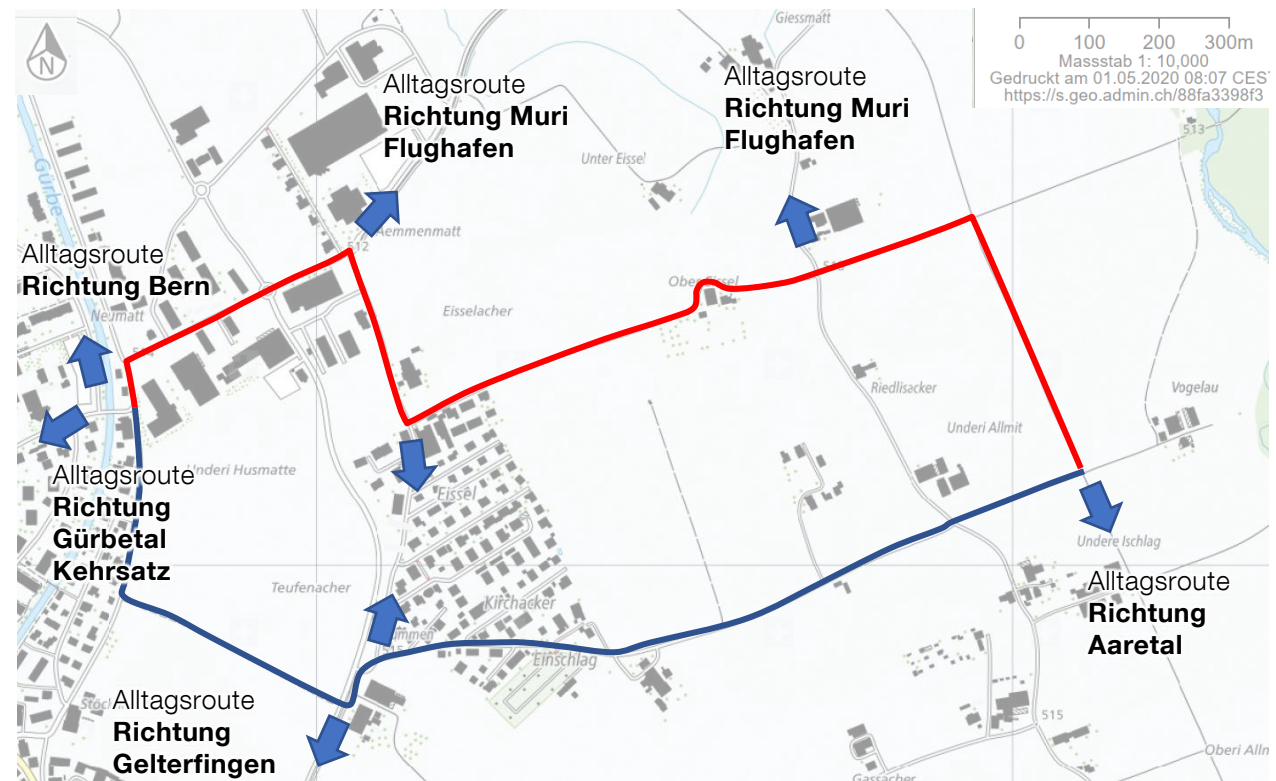
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

betrachtete Varianten:

Legende:

- Bestehende Strasse/Weg
- ➔ Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
- Variante 1
- Variante 2



Variantenbewertung – Korridor 2: Vehweid - Belp Neumatt

	Variante 1 über Einschlagweg und Muristrasse	Variante 2 über Ober Eissel und Aemmenmattstrasse
Kundensicht:		
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung		
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen		
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit		
Potential		
Behördensicht:		
Investitionsaufwand		
Unterhaltsaufwand		
Genehmigungsfähigkeit		
Umsetzbarkeit (Risiken)		
	ZU VERTIEFEN	MÖGLICH

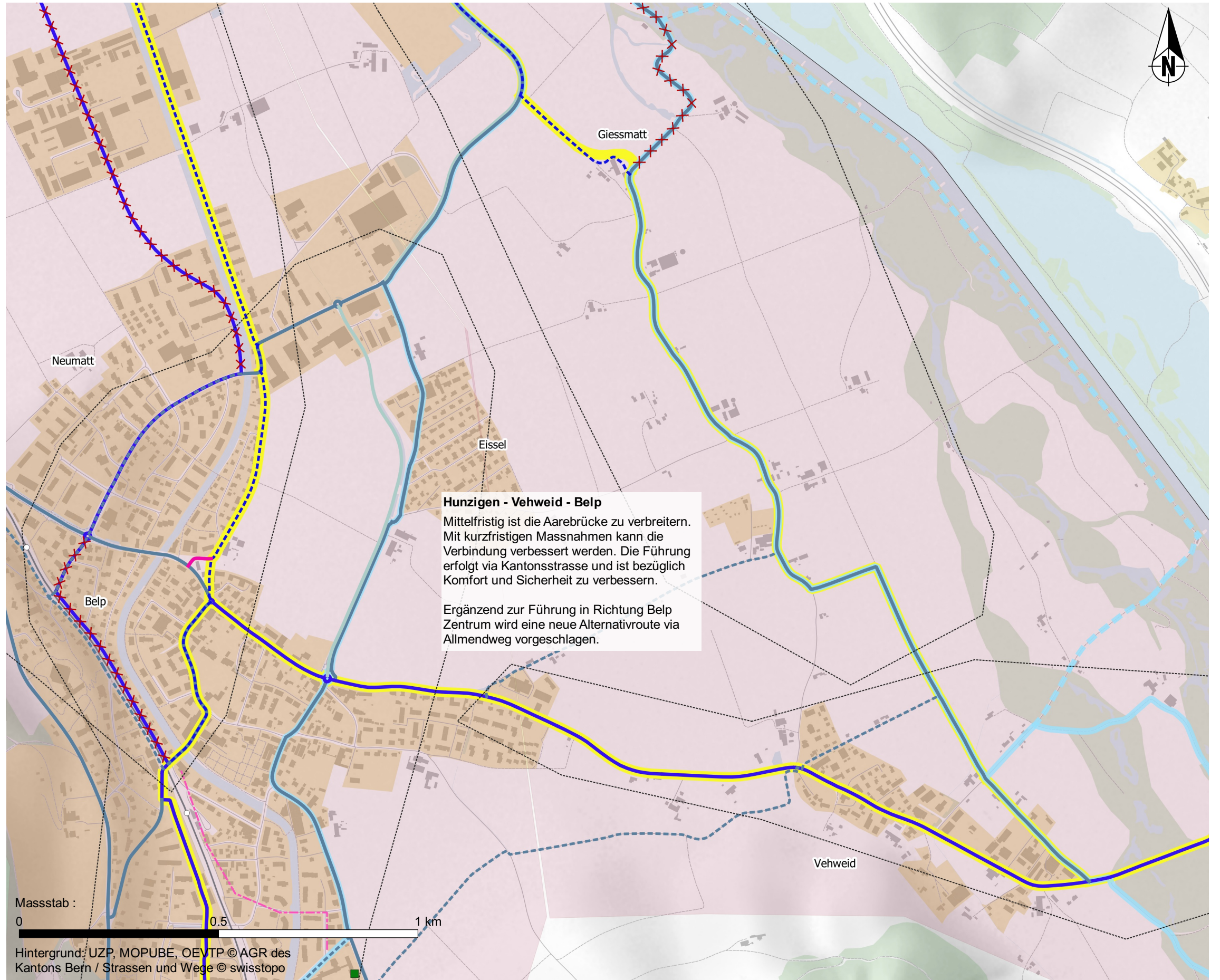
Fazit

- Beide Varianten sind denkbar, die Vor- und Nachteile sind nicht sehr ausgeprägt.
- Aufgrund der Fortsetzung nach Wabern via Hühnerhubelstrasse, des Risiko bezüglich der Durchfahrterlaubnis bei Ober Eissel und des Abschnitts auf der Aemmenmattstrasse der Variante 2 wird Variante 1 empfohlen.

Variantenempfehlung

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



Variantenstudium – Korridor 2: Vehweid - Flughafen

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

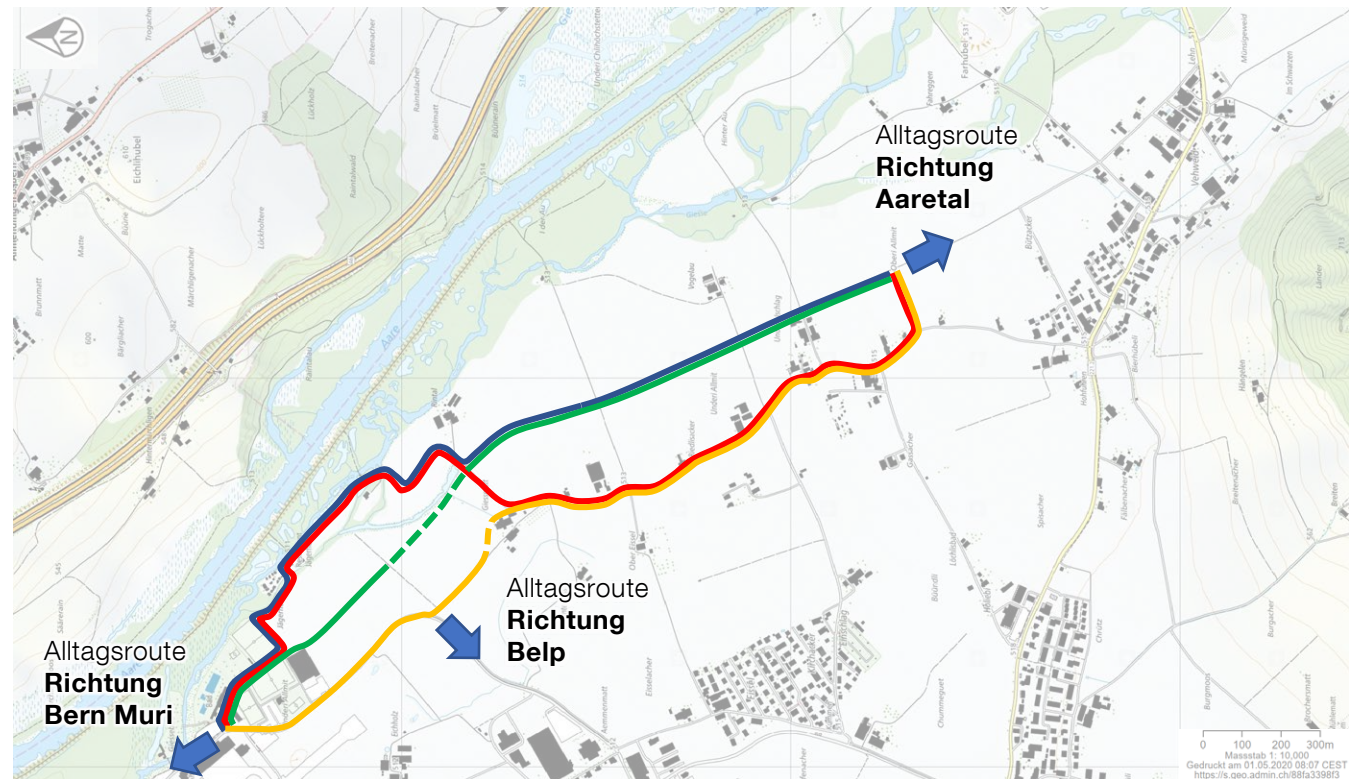
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

betrachtete Varianten:

Legende:

- Bestehende Strasse/Weg
- - - Netzlücken
- ➔ Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4



Variantenbewertung – Korridor 2: Vehweid - Flughafen

	Variante 1 Über Lehnweg, Jägerheimweg und Schwimmbad	Variante 2 Über Jägerheimweg und Schwimmbad	Variante 3 Über Lehnweg und Flugplatzstrasse	Variante 4 Über Jägerheimweg und Flugplatzstrasse
Kundensicht:				
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung				
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen				
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit				
Potential				
Behördensicht:				
Investitionsaufwand				
Unterhaltsaufwand				
Genehmigungsfähigkeit				
Umsetzbarkeit (Risiken)				
	NICHT EMPFOHLEN	NICHT EMPFOHLEN	MÖGLICH	ZU VERTIEFEN

Fazit

- **Varianten 1 und 2:** Mässige Direktheit und Führung nicht sehr intuitiv, Konflikte mit Wanderweg. Diese Varianten kommen nur in Frage, falls sich die anderen zwei Varianten nicht realisieren lassen. Dann wäre 1 im Vergleich zu 2 kürzer und länger abseits des MIV, dafür länger entlang des Wanderweges.
- **Variante 3:** Sehr direkt und intuitiv, jedoch hohe Kosten und fragwürdige Genehmigungsfähigkeit des neuen Abschnittes.
- **Variante 4:** Auch relativ direkt und intuitiv, allerdings Risiko Machbarkeit Durchfahrt Giessmatt. Preisgünstiger und genehmigungsfähiger als 3.

Variantenempfehlung

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

