

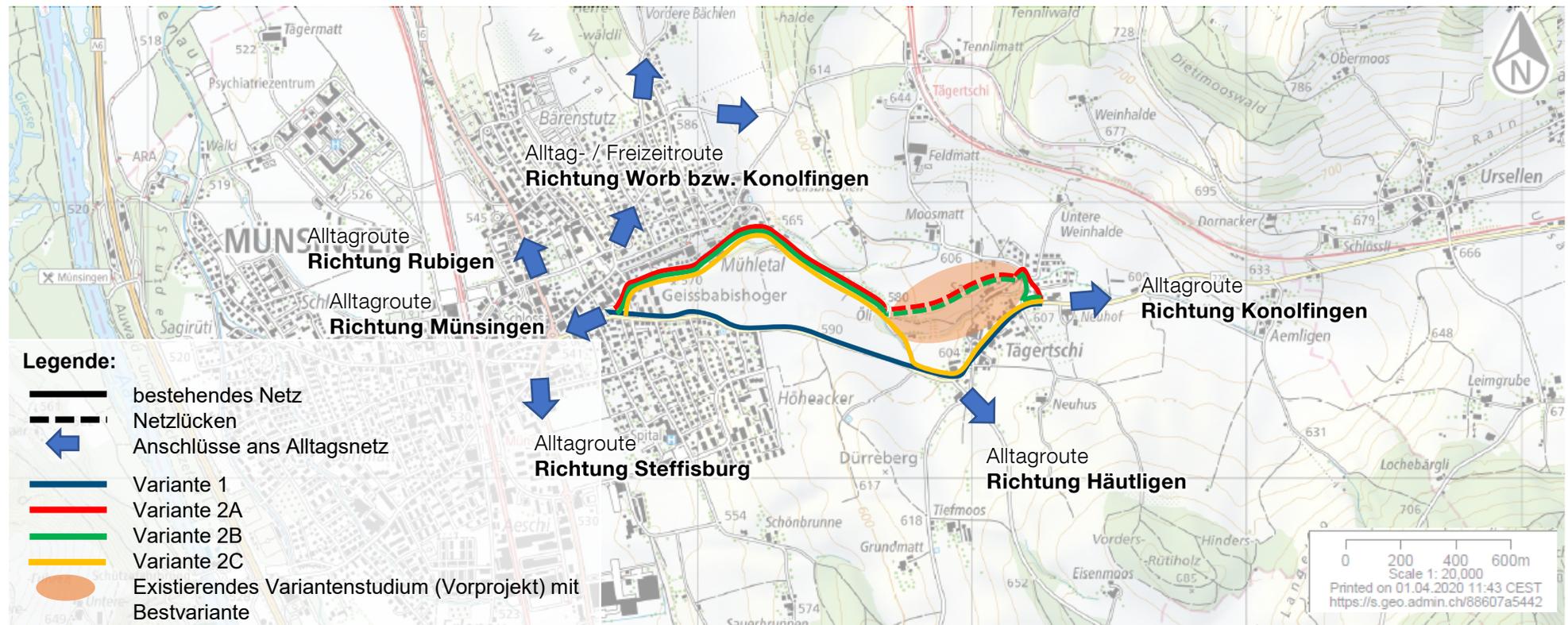
Variantenstudium – Korridor 3: Münsingen - Tägertschi

Fokus: Veloschulverkehr und Alltagsveloverkehr Richtung Münsingen

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min 3 - 4 m Breite - ermöglicht den Schülern nebeneinander zu fahren, und bei 4 m ist genügend Platz für Gegenverkehr resp. zum überholen / **Innerorts:** 2m Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW – Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

betrachtete Varianten:



Variantenbewertung – Korridor 3: Münsingen - Tägertschi

	Variante 1 über Kantonsstrasse	Variante 2A über Im Mösli, Mühletalstrasse	Variante 2B über Bahnhofstrasse, Mühletalstrasse	Variante 2C über Kantonsstrasse, Mühletalstrasse
Kundensicht:				
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Red	Yellow	Yellow	Red
Direktheit Umwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Green	Yellow	Yellow	Green
Kohärenz / Nutzungsfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Green	Yellow	Yellow	Green
Potential	Yellow	Green	Green	Green
Behördensicht:				
Investitionsaufwand	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Unterhaltsaufwand	Yellow	Yellow	Yellow	Green
Genehmigungsfähigkeit	Yellow	Yellow	Yellow	Green
Umsetzbarkeit (Risiken)	Yellow	Green	Green	Yellow
	MÖGLICH	MÖGLICH	MÖGLICH	MÖGLICH

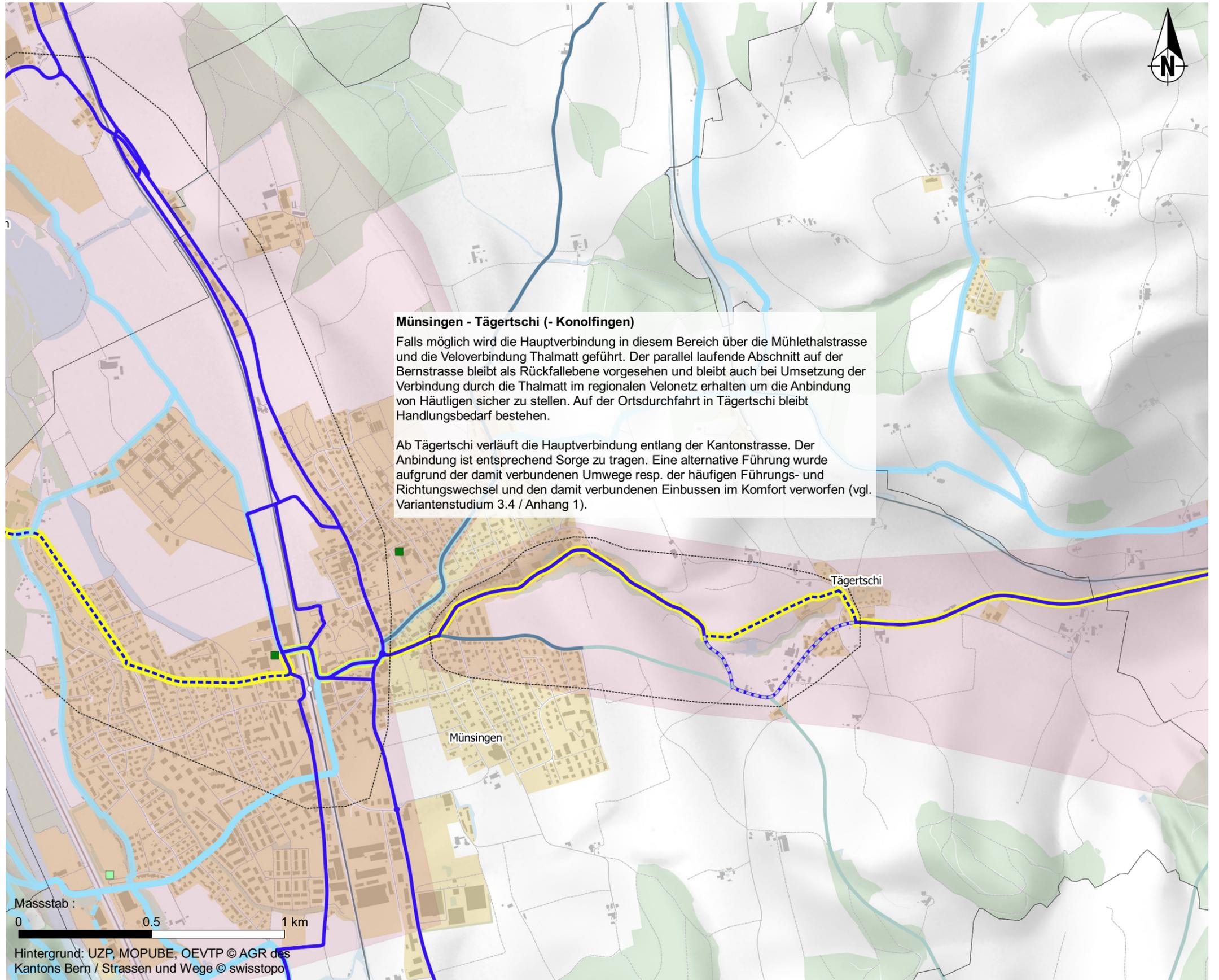
Fazit

- **Variante 1:** Aus Sicht der Nutzenden für Alltagsverkehr Richtung Spital direkteste Route. Ausbau der Kantonsstrasse jedoch zwingend um aus Sicht Komfort zu genügen. Schwierigkeit bei der Ortsdurchfahrt in Tägertschi.
 - **Varianten 2A, B :** attraktive Verbindung abseits der Hauptverkehrsachse mit gutem Anschluss an die Schule, im Projekt (Netzlücke) hat es jedoch ziemliche Steigungen drin, welche den Komfort stark beeinträchtigen (Gefahr des Nicht – Benützen).
 - **Variante 2C:** Entspricht Status-Quo der Führung für den Schülerverkehr - Ausbau auf Kantonsstrasse zur Verbesserung zwingend.
- **Keine eindeutige Bestvariante vorhanden. Sowohl Route über Mühletalstrasse (Schul- und Alltagsverkehr), wie auch die über Kantonsstrasse wichtig (Alltagsverkehr) für den Veloverkehr.**

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



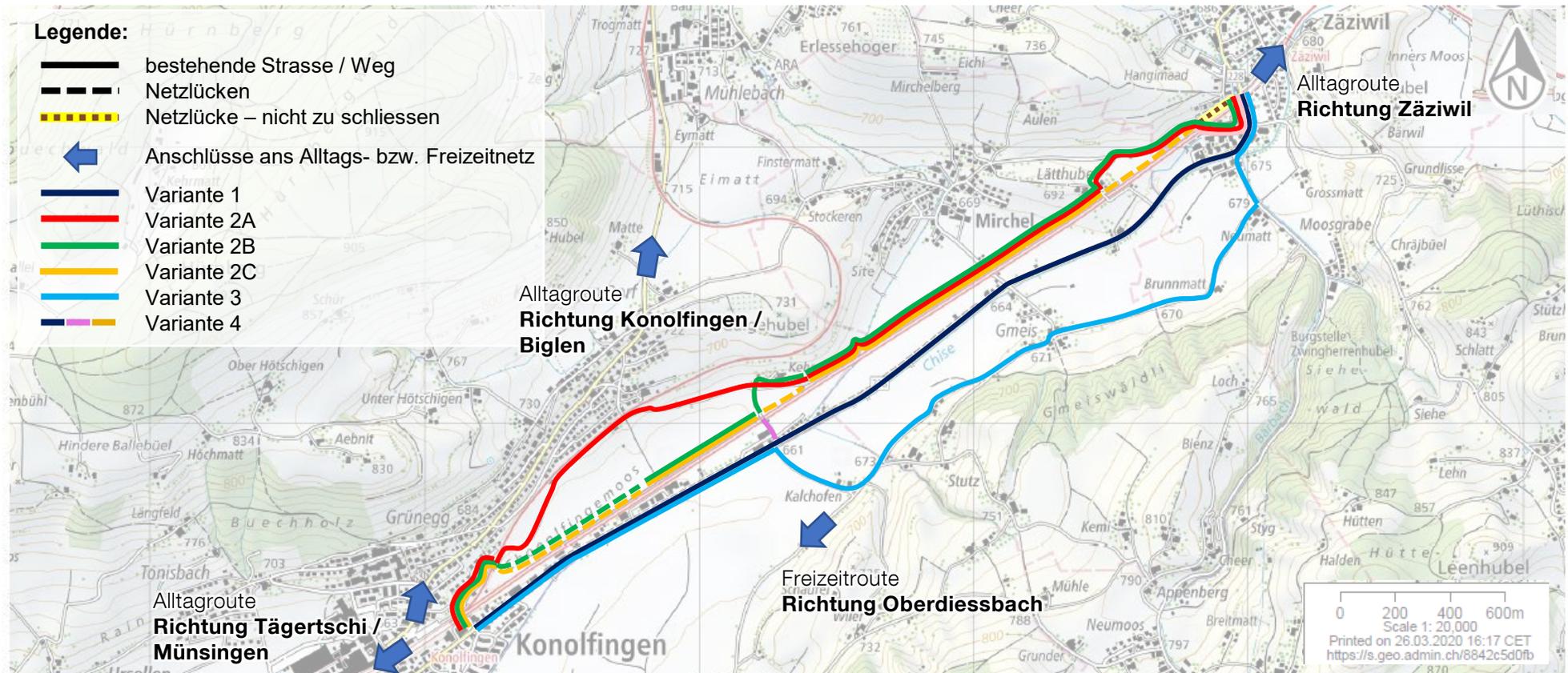
Variantenstudium – Korridor 3: Konolfingen - Zäziwil

Fokus: Veloschülerverkehr und Alltagsveloverkehr Richtung Münsingen

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min 3 - 4 m Breite bei Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zufahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2m pro Richtung bei Einrichtungradweg / **Innerorts:** 2m Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW – Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

betrachtete Varianten:



Variantenbewertung – Korridor 3: Konolfingen - Zäziwil

	Variante 1 über Kantonsstrasse	Variante 2A über Chonolfingenmoos, Kehr und Lätthubel	Variante 2B entlang Bahn, über Kehr und Lätthubel	Variante 2C entlang Bahn	Variante 3 über Kantonsstrasse, Gmeis
Kundensicht:					
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Orange	Orange	Grün	Grün	Orange
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Grün	Rot	Orange	Orange	Orange
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Grün	Orange	Orange	Grün	Orange
Potential	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün
Behördensicht:					
Investitionsaufwand	Rot	Grün	Orange	Rot	Orange
Unterhaltsaufwand	Orange	Grün	Rot	Rot	Orange
Genehmigungsfähigkeit	Rot	Orange	Orange	Orange	Rot
Umsetzbarkeit (Risiken)	Rot	Grün	Orange	Rot	Orange
Gesamtsicht:	ZU VERTIEFEN	MÖGLICH	NICHT EMPFOHLEN	ZU VERTIEFEN	NICHT EMPFOHLEN

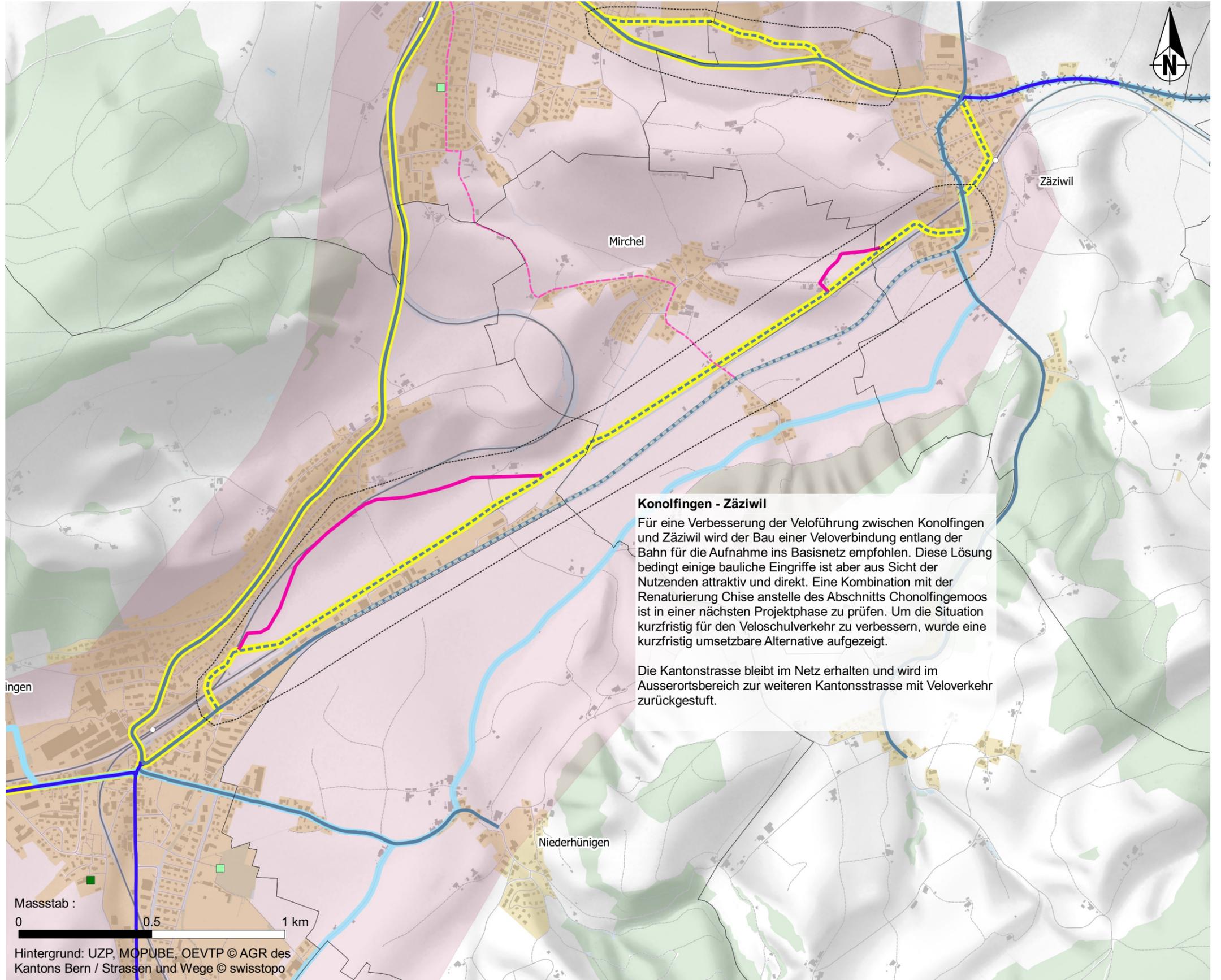
Fazit

- **Variante 1:** Lösung aus Nutzersicht in Kombination mit Renaturierung Chise sehr attraktiv, aus Behördensicht jedoch mit Schwierigkeiten verbunden und wahrscheinlich nur längerfristig umsetzbar. Die Variante 1 ist eine grosse Chance für die Attraktivierung des Veloverkehrs und deshalb zu vertiefen.
- **Variante 2C:** Lösung bedingt grössere Massnahmen ist aber aus Nutzersicht komfortabel und unabhängig von weiteren Projekten zu erreichen. Für die Förderung des Veloverkehrs neben Variante 1 die beste Option und deshalb zu vertiefen.
- **Variante 2A:** Lösung für Schülerverkehr vielleicht noch akzeptabel, für Alltagverkehr zu wenig direkt. Es besteht die Gefahr das sie nicht benützt wird. Längerfristig ist eine andere Lösung anzubieten. Als kurzfristige Alternative jedoch denkbar.
- **Varianten 2B und 3:** Lösungen zu wenig attraktiv für Alltagverkehr, aber trotzdem mit grösseren Massnahmen und Risiken verbunden. Sie werden deshalb nicht 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
- Bahnhaltestellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden



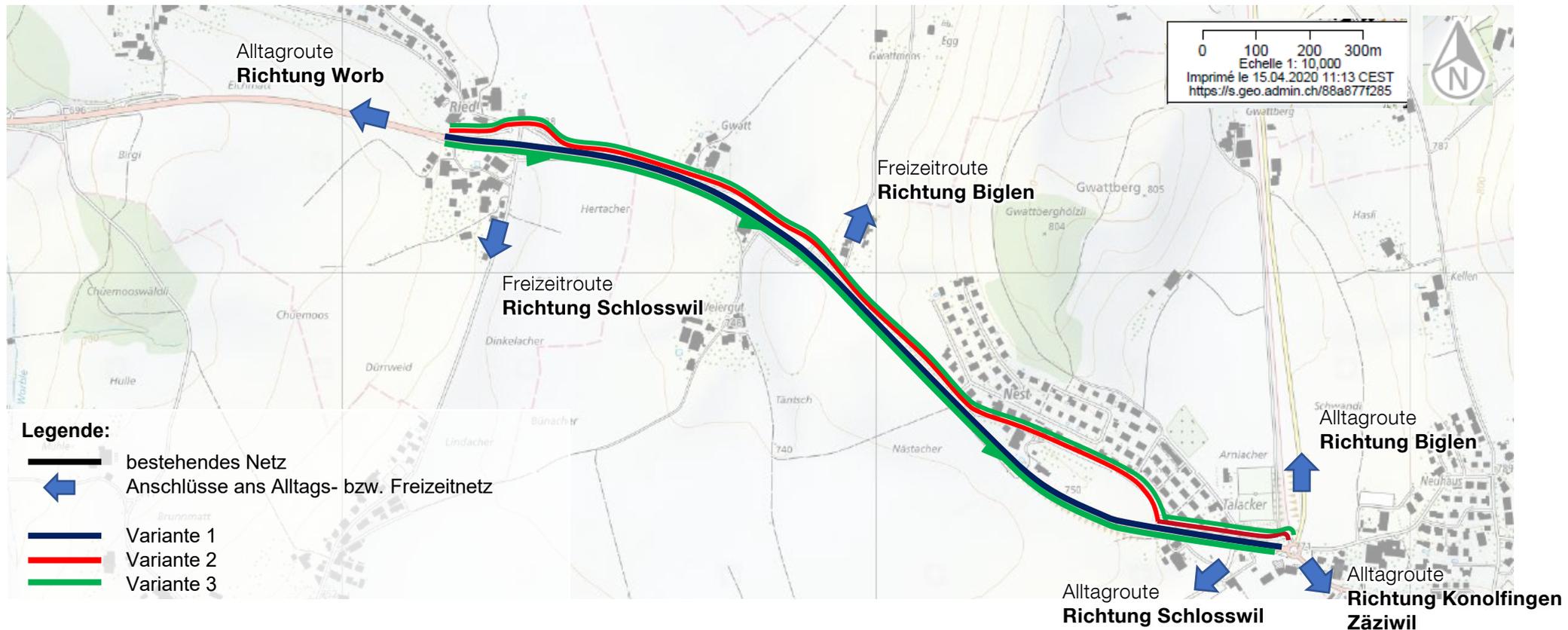
Variantenstudium – Korridor 3: Grosshöchstetten - Worb

Fokus: Alltagsveloverkehr Richtung Worb

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min 3 - 4 m Breite bei Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zufahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2m pro Richtung bei Einrichtungsradweg / **Innerorts:** 2m Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW – Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

betrachtete Varianten:



Variantenbewertung – Korridor 3: Grosshöchstetten - Worb

	Variante 1 über Kantonsstrasse	Variante 2 über alte Bernstrasse	Variante 3 Kombination: Richtung Grosshöchstetten auf V1, Richtung Worb auf V2
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)			
	MÖGLICH	MÖGLICH	ZU VERTIEFEN

Fazit

- **Variante 1:** direkte, homogene und gut lesbare Linienführung entlang der Kantonsstrasse. Jedoch nur mit Radstreifen ausgestattet und nur schwer (resp. mit grossem Investitionsaufwand) weiterausbaubar. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und dem Verkehr ohne Ausbau ungenügend für den Veloverkehr.
- **Varianten 2:** Führung abseits der Kantonsstrasse im Abschnitt Ried – Grosshöchstetten ist attraktiv für den Nutzer, jedoch mit reduzierter Erkennbarkeit für den Alltagsverkehr Richtung Worb verbunden.
- **Variante 3:** Kombination der Varianten 1 und 2 – ermöglicht abgetrennte Führung auf Kantonsstrasse von Worb nach Grosshöchstetten mit einfachen Massnahmen. Von Grosshöchstetten nach Worb wird die Verbindung über die Alte Bernstrasse abseits der Kantonsstrasse geführt.

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

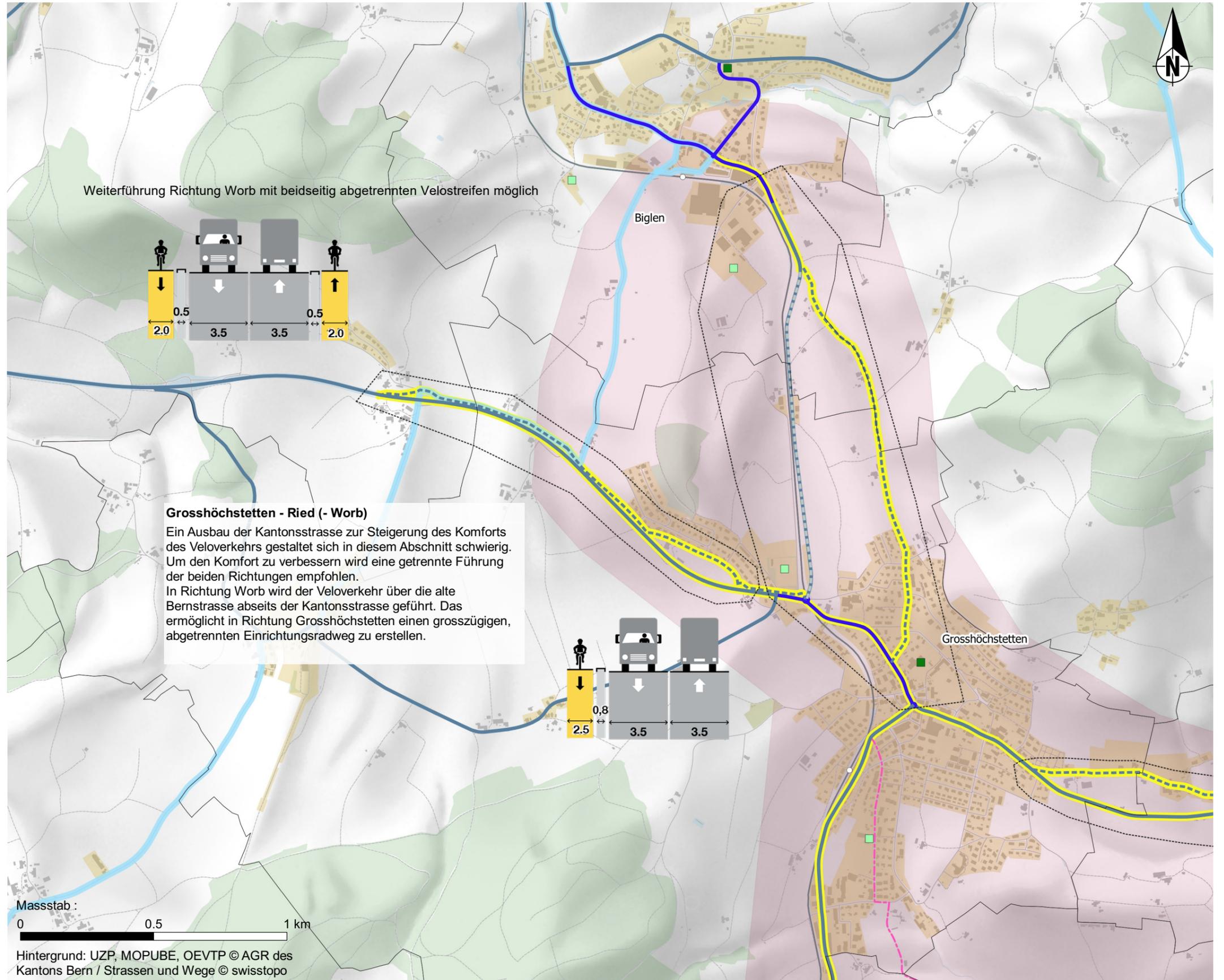
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn

Kartengrundlage

- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen

Grenzen

- Bern-Mittelland und Gemeinden



Variantenbewertung – Korridor 3: Tägertschi- Konolfingen

	Variante 1 über Bernstrasse	Variante 2A über Ursellen / Nestlé-Areal	Variante 2B Über Ursellen – Tönisbach	Variante 3 Über Aemligen / Sternen
Kundensicht:				
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung				
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen				
Kohärenz / Nutzungsfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit				
Potential				
Behördensicht:				
Investitionsaufwand				
Unterhaltsaufwand				
Genehmigungsfähigkeit				
Umsetzbarkeit (Risiken)				
	ZU VERTIEFEN	NICHT EMPFOHLEN	NICHT EMPFOHLEN	NICHT EMPFOHLEN

Gesamtsicht:

Fazit

- **Variante 1:** direkte, homogene und gut lesbare Linienführung mit Ausbaubedarf um aus Sicht Komfort, Attraktivität verbessert zu werden.
- **Variante 2A + B:** Lösung aus Sicht Alltagsverkehr aufgrund der vielen Richtungs- und Führungswechsel zu wenig Nutzungsfreundlich. Ein Ausbau der Kantonsstrasse ist auf einem längerem Abschnitt trotzdem notwendig.
- **Variante 3:** Lösung weist im Bereich Komfort/ Attraktivität Vorteile für die Velofahrenden auf, da sie mehrheitlich abseits der Kantonsstrasse verläuft. Sie ist aber mit einem beträchtlichen Umweg verbunden (> 500 m). Zudem sind grössere Massnahmen notwendig.

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

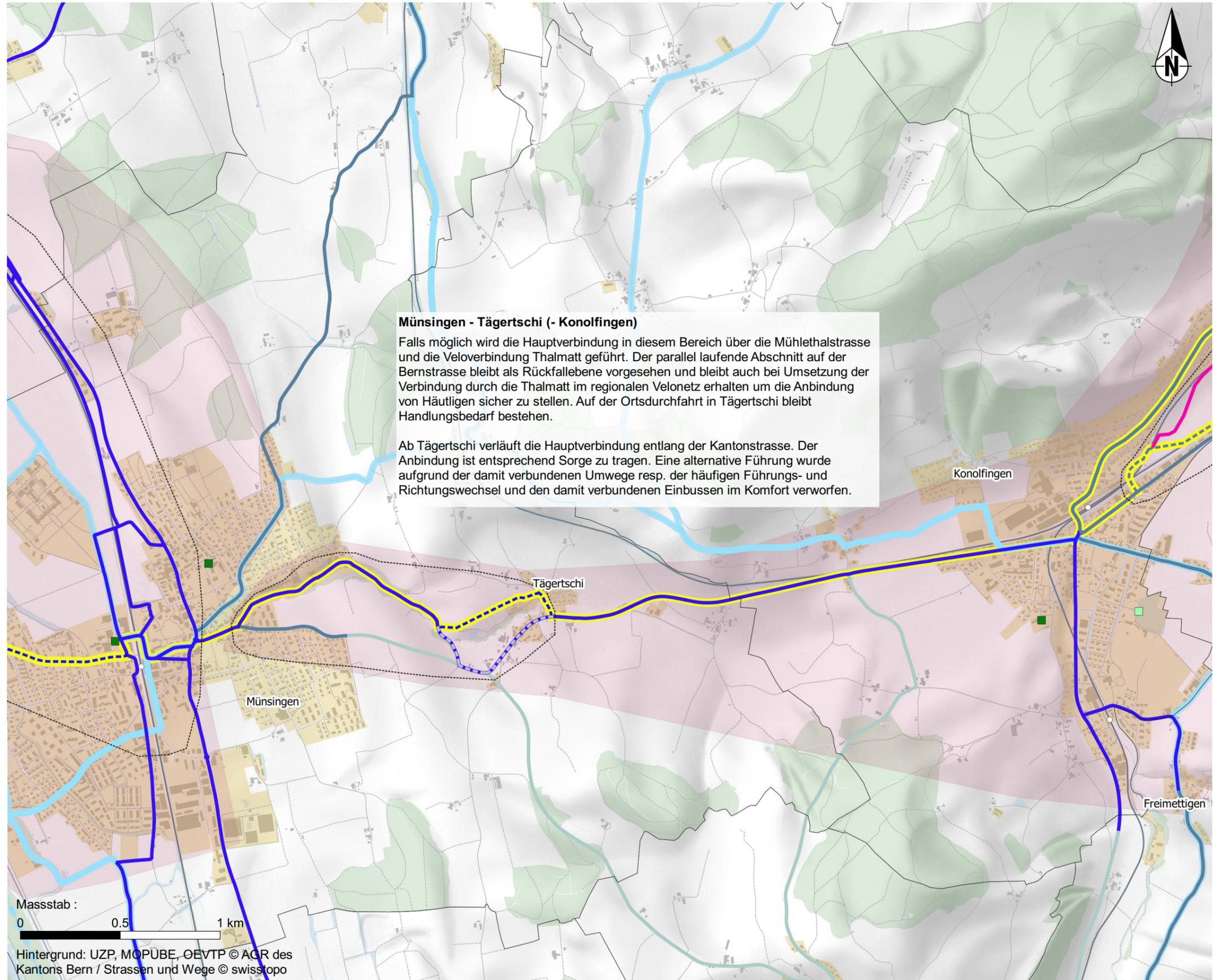
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn

Kartengrundlage

- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen

Grenzen

- Bern-Mittelland und Gemeinden



Variantenstudium – Korridor 3: Grosshöchstetten – Biglen

Fokus: Veloschulverkehr und Alltagsveloverkehr Richtung Biglen

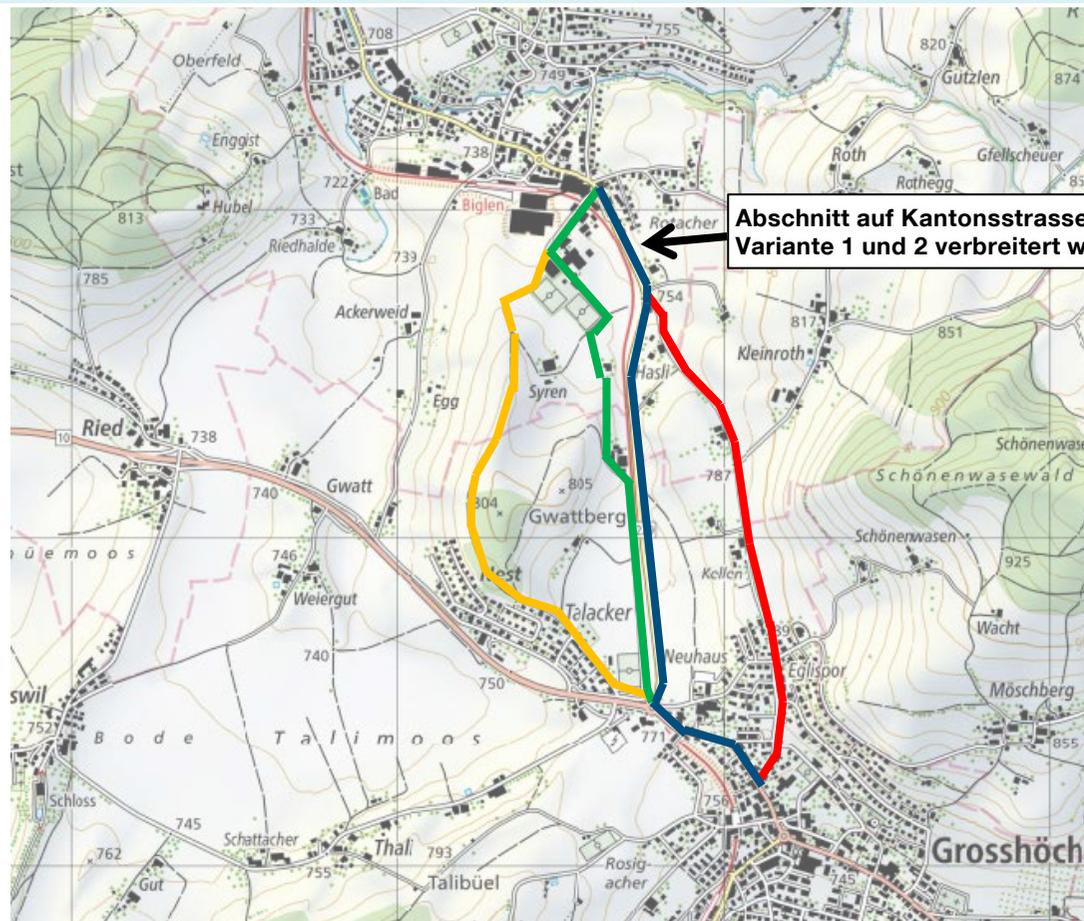
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min 3 - 4 m Breite bei Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zufahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2m pro Richtung bei Einrichtungsradweg / **Innerorts:** 2m 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:

- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4



Variantenbewertung – Korridor 3: Grosshöchstetten Biglen

	Variante 1 über Biglenstr.	Variante 2 über Neuhausweg / Kellen	Variante 3 entlang Bahnlinie zum Sportplatz Biglen	Variante 4 über Talacker, hinter Gwattberghölzli zum Sportplatz Biglen
Kundensicht:				
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	langfristig umsetzen	zu vertiefen	zu vertiefen	langfristig umsetzen
Direktheit Umwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	zu vertiefen	langfristig umsetzen	langfristig umsetzen	nicht empfohlen
Kohärenz / Nutzungsfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	zu vertiefen	langfristig umsetzen	langfristig umsetzen	langfristig umsetzen
Potential	langfristig umsetzen	langfristig umsetzen	zu vertiefen	zu vertiefen
Behördensicht:				
Investitionsaufwand	nicht empfohlen	langfristig umsetzen	nicht empfohlen	nicht empfohlen
Unterhaltsaufwand	langfristig umsetzen	zu vertiefen	nicht empfohlen	nicht empfohlen
Genehmigungsfähigkeit	langfristig umsetzen	langfristig umsetzen	langfristig umsetzen	langfristig umsetzen
Umsetzbarkeit (Risiken)	langfristig umsetzen	zu vertiefen	langfristig umsetzen	langfristig umsetzen
	langfristig umsetzen	zu vertiefen	nicht empfohlen	nicht empfohlen

Gesamtsicht:

Fazit

- **Variante 1:** Direkte, homogene und gut lesbare Linienführung mit grossem Ausbaubedarf um aus Sicht Komfort und Sicherheit zu genügen.
- **Variante 2:** Komfortable Route abseits der Kantonsstrasse, die grösstenteils bereits vorhanden ist. Ausbau der Kantonsstrasse auf kurzem Abschnitt (Ortseingang Biglen) trotzdem notwendig.
- **Variante 3:** Komfortable Route abseits der Kantonsstrasse, die teilweise bereits vorhanden ist. Grösserer Massnahmenbedarf um Netzlücke zu schliessen. Erschliessungspotential Sportplatz Biglen.
- **Variante 4:** Route auf Wanderweg mit grossem Umweg, Erschliessungspotential Talacker und Sportplatz Biglen

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
- Bahnhaltestellen

Hintergrund

Strassennetz

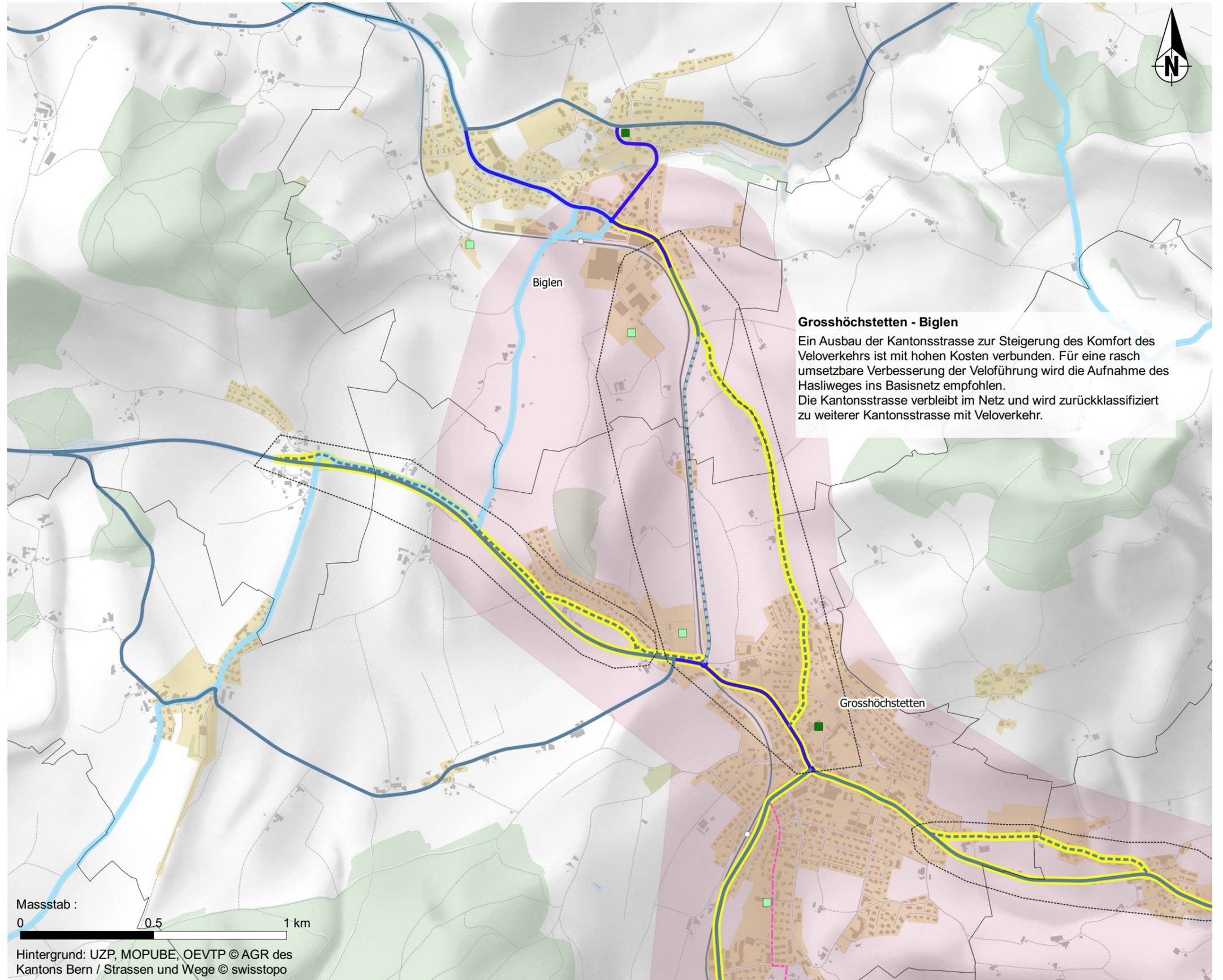
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn

Kartengrundlage

- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen

Grenzen

- Bern-Mittelland und Gemeinden



Grosshöchstetten - Biglen
 Ein Ausbau der Kantonsstrasse zur Steigerung des Komfort des Veloverkehrs ist mit hohen Kosten verbunden. Für eine rasch umsetzbare Verbesserung der Veloführung wird die Aufnahme des Hasliweges ins Basisnetz empfohlen. Die Kantonsstrasse verbleibt im Netz und wird zurückklassifiziert zu weiterer Kantonsstrasse mit Veloverkehr.

Massstab :
 0 0.5 1 km

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