

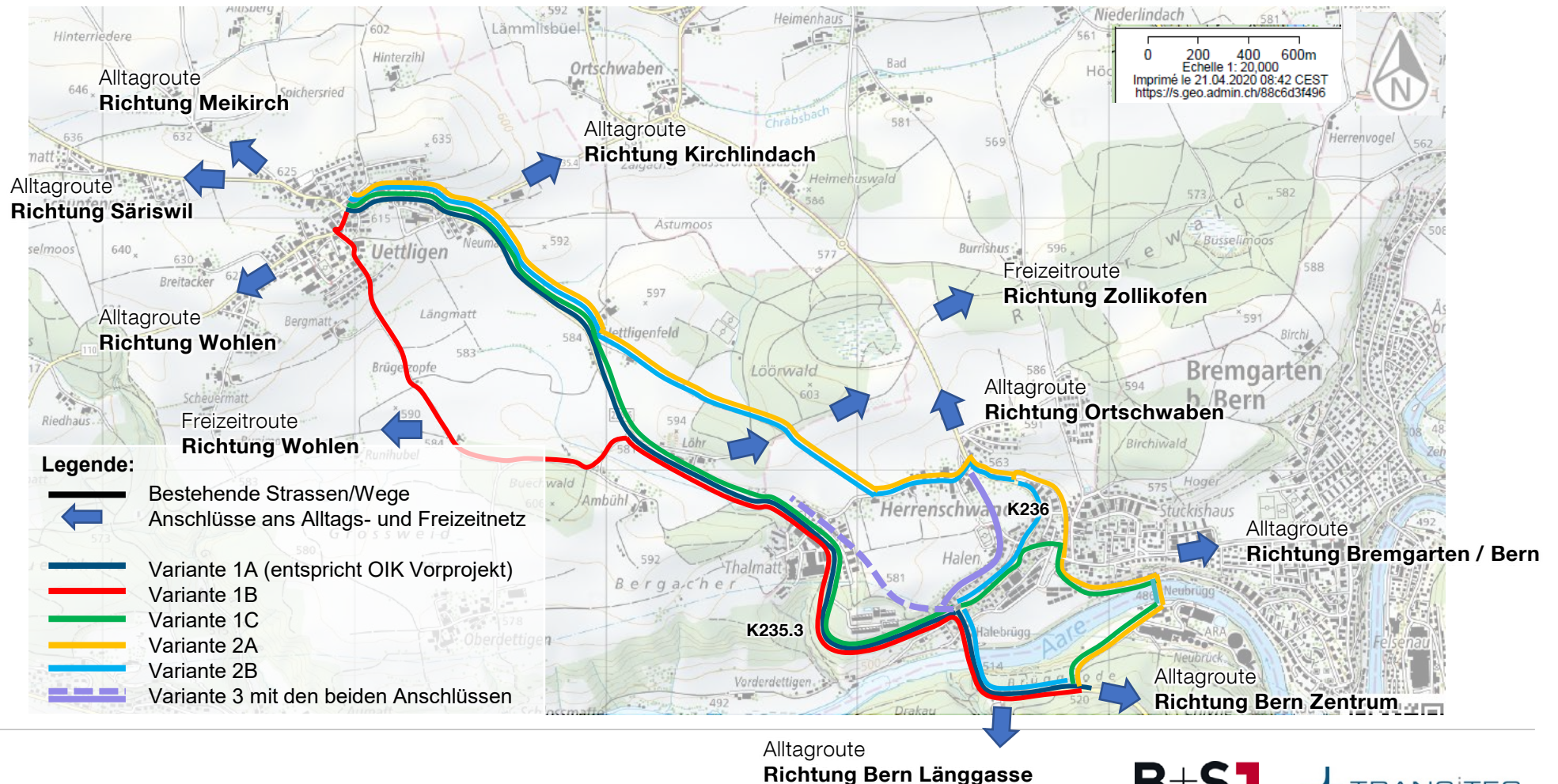
Variantenstudium – Korridor 4: Bremgarten b. Bern - Uettligen

Fokus: Netzgedanke - Alltagsveloverkehr

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 4: Bremgarten b. Bern - Uettligen

	Variante 1A Uettligenfeldstrasse / Halenbrücke	Variante 1B Oberdettigen- /Uettligenstr. / Halenbrücke	Variante 1C Uettligenfeldstrasse / Neubrücke	Variante 2A Herrenschwandenweg / Neubrücke	Variante 2B Herrenschwandenweg / Halenbrücke
Kundensicht:					
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Orange	Rot	Rot	Orange	Orange
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Grün	Orange	Rot	Orange	Grün
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Grün	Rot	Rot	Rot	Orange
Potential	Grün	Grün	Grün	Grün	Grün
Behördensicht:					
Investitionsaufwand	Rot	Orange	Rot	Orange	Orange
Unterhaltsaufwand	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Genehmigungsfähigkeit	Rot	Rot	Rot	Grün	Grün
Umsetzbarkeit (Risiken)	Rot	Orange	Rot	Orange	Orange
	MÖGLICH	NICHT EMPFOHLEN	NICHT EMPFOHLEN	MÖGLICH <i>nur in Richtung Bremgarten</i>	MÖGLICH

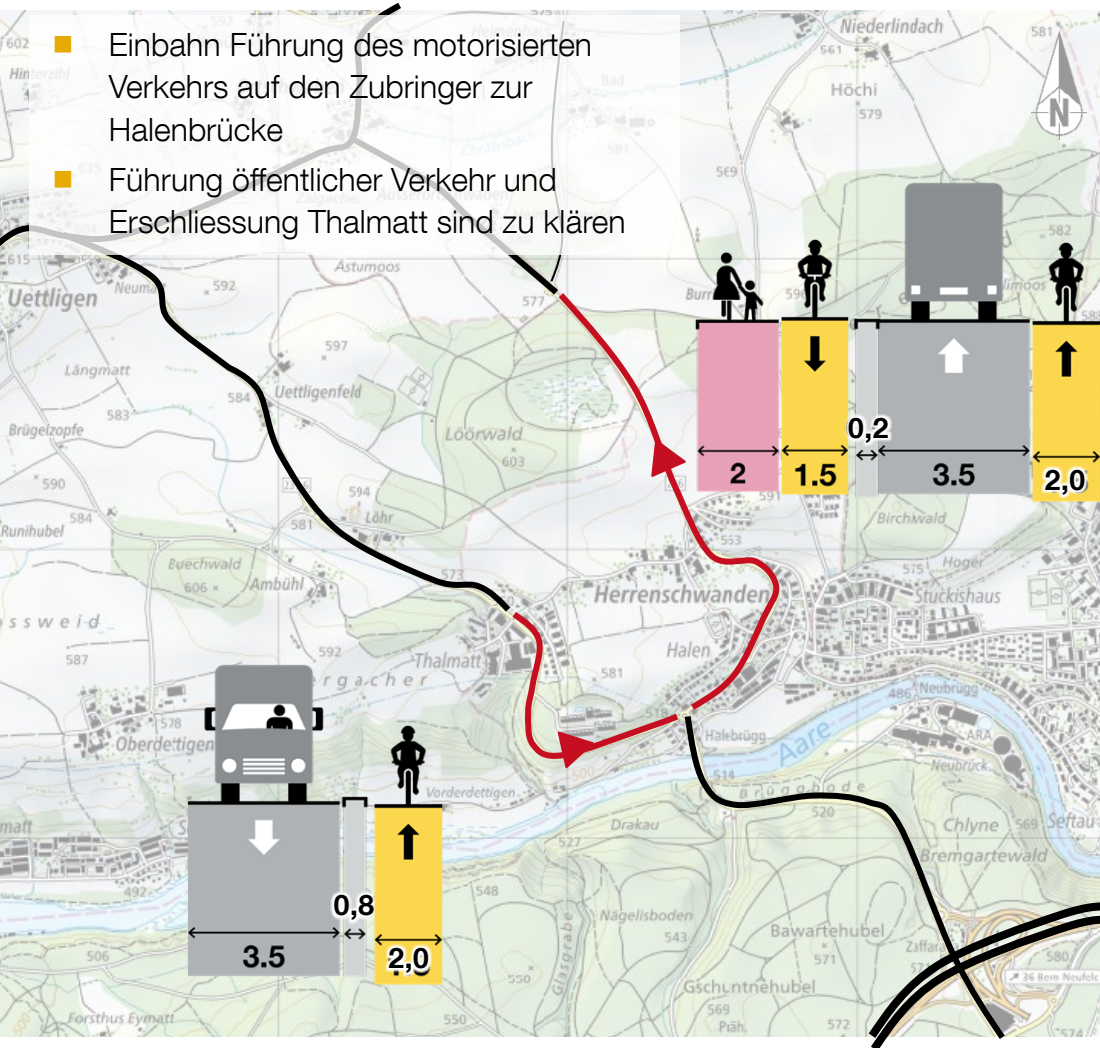
Fazit

- **Variante 1A:** direkte und gut lesbare Linienführung entlang der K235.3. Zwischen Uettligen und Industrie Halen Vorprojekt zum Ausbau der Kantonsstrasse vorhanden, danach bis zur Halenbrücke Ausbau jedoch praktisch unmöglich. Abschnitt aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und des vielen Verkehrs gefährlich für den Veloverkehr. Als Variante möglich, jedoch sind mögliche Massnahmen beim motorisierten Verkehr zu prüfen.
- **Varianten 1B und 1C:** bringen im Vergleich mit Variante 1A keine zusätzlichen Verbesserungen und werden daher nicht empfohlen.
- **Variante 2A:** attraktive Führung abseits bzw. abgetrennt von der Kantonsstrasse, jedoch für Alltagsroute Richtung Bern Zentrum zu wenig direkt. Richtung Bremgarten b. Bern jedoch empfohlen.
- **Varianten 2B:** direkte Linienführung mit guter Anbindung nach Bremgarten (V 2A), jedoch Ausbau der Kantonsstrassen in der Kurve nur schwer möglich und ohne Ausbau für Velofahrende ungenügend. Als Variante möglich, jedoch sind mögliche Massnahmen beim motorisierten Verkehr zu prüfen.

Mögliche weitere Massnahmen beim motorisierten Verkehr - Variante 1A oder 2B mit Einbezug der Verkehrsführung MIV / (ÖV)

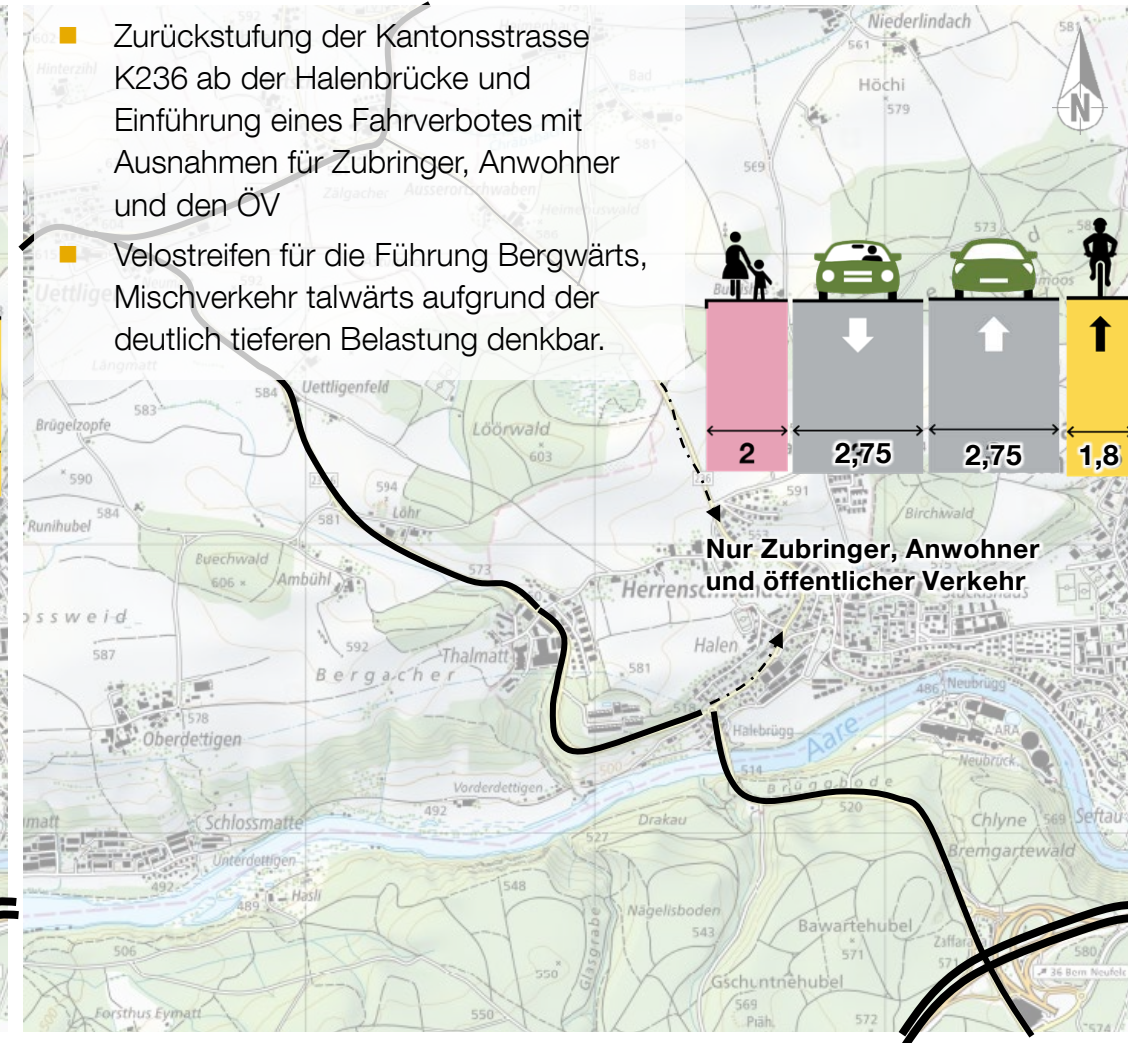
Variante: Einbahnsystem

- Einbahn Führung des motorisierten Verkehrs auf den Zubringer zur Halenbrücke
- Führung öffentlicher Verkehr und Erschliessung Thalmatt sind zu klären



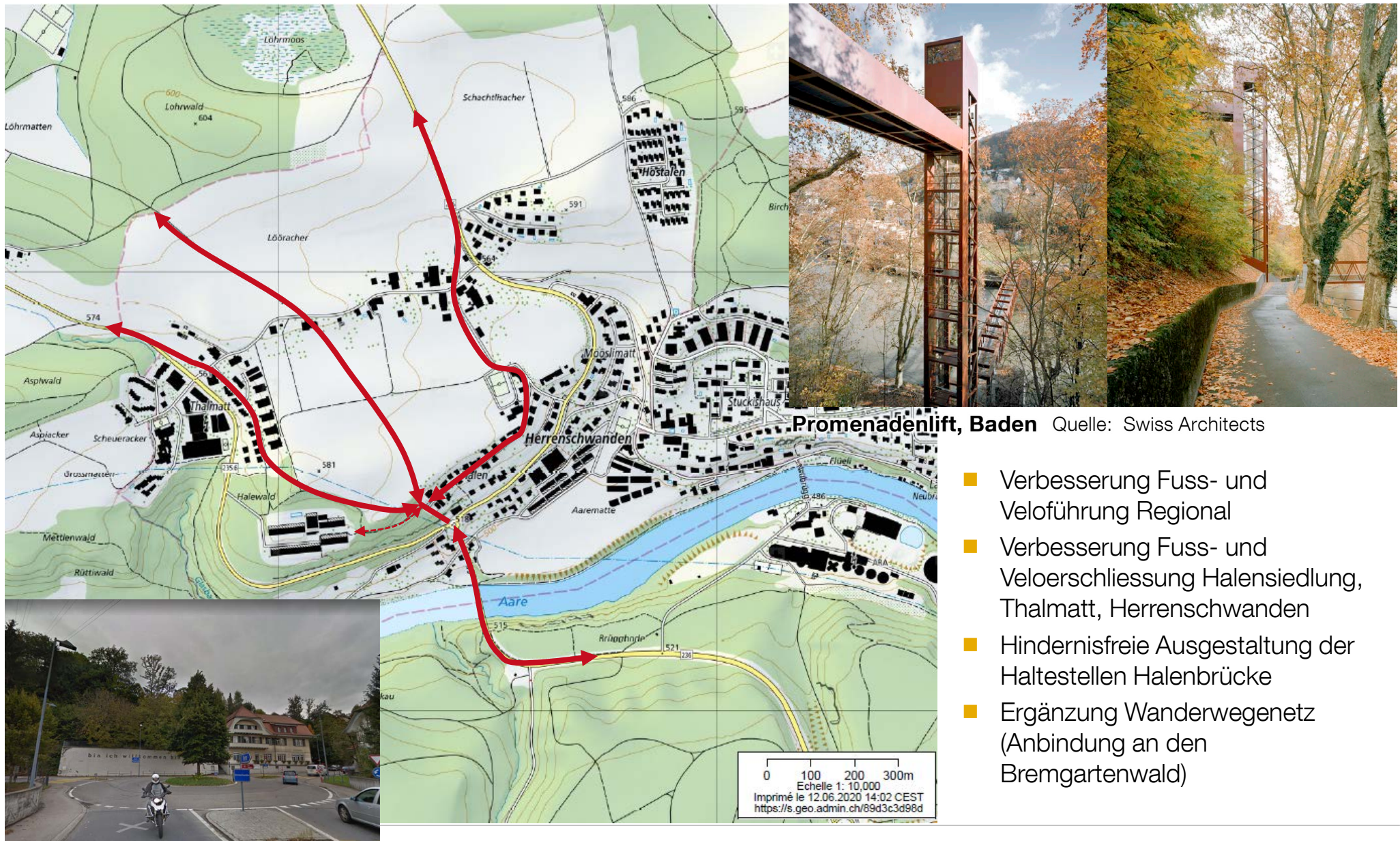
Variante: Fahrverbot

- Zurückstufung der Kantonsstrasse K236 ab der Halenbrücke und Einführung eines Fahrverbotes mit Ausnahmen für Zubringer, Anwohner und den ÖV
- Velostreifen für die Führung Bergwärts, Mischverkehr talwärts aufgrund der deutlich tieferen Belastung denkbar.



0 200 400 600m
Echelle 1: 25,000
Imprimé le 29.04.2020 17:24 CEST
<https://s.aeo.admin.ch/88f1e4ef48>

Weitere Varianten – Option:



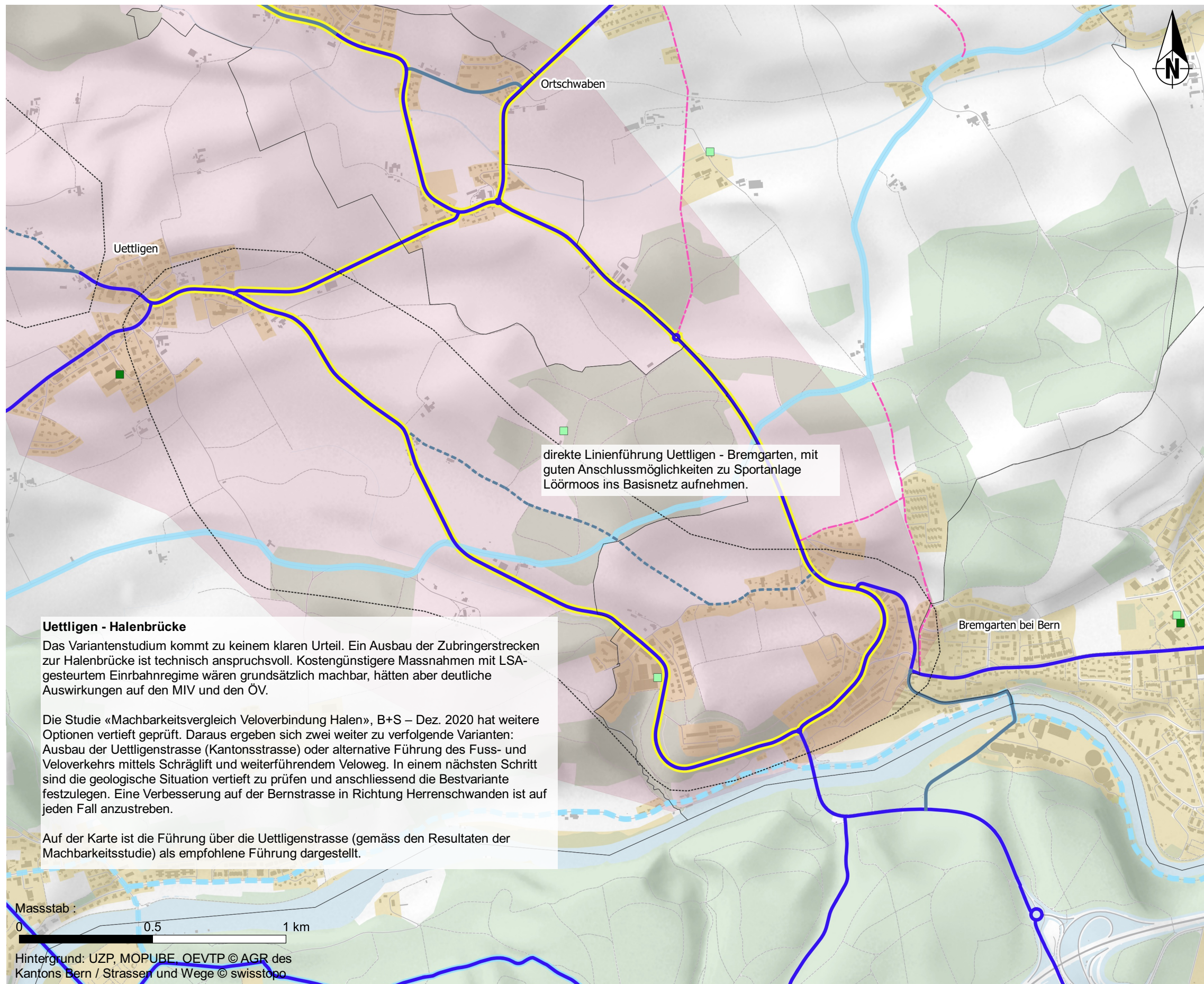
Variantenempfehlung

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



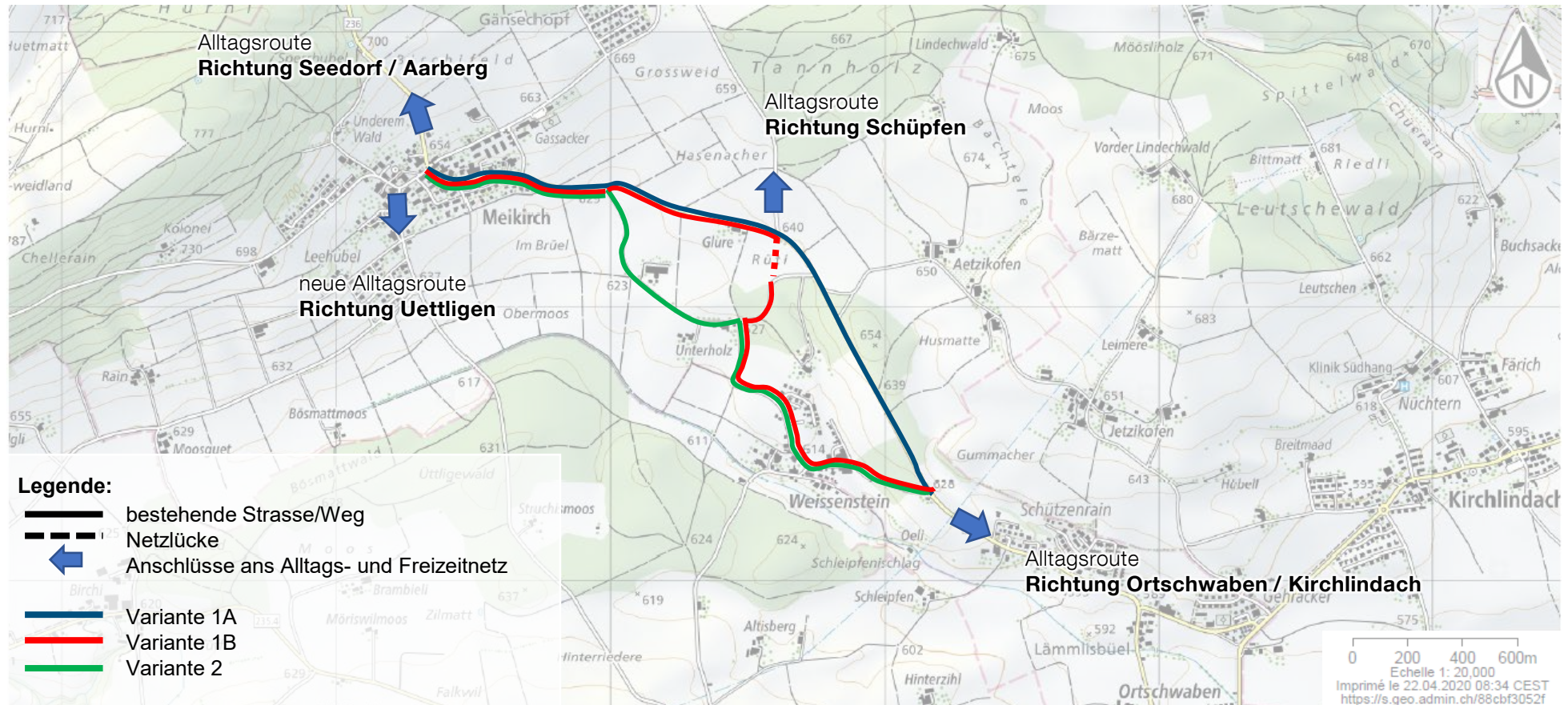
Variantenstudium – Korridor 4: Meikirch - Ortschaftswaben

Fokus: Netzgedanke - Alltagsveloverkehr

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen mit tiefem MIV: Ausserorts:** Optimum: abgetrennt, min 3 - 4 m Breite, resp. 2m beidseitig / Minimum: 1.8 m Radstreifen / **Innerorts:** 1.8 m Radstreifen (bei Tempo 50 km/h) / bei tieferen Geschwindigkeiten andere Lösungen möglich.
- **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 4: Meikirch - Ortschaftswaben

	Variante 1A über Bernstrasse	Variante 1B über Bernstrasse / Weissenstein	Variante 2 über Sandgässli / Weissenstein
Kundensicht:			
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Yellow	Yellow	Yellow
Direktheit Umwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Green	Red	Red
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Green	Yellow	Yellow
Potential	Green	Green	Green
Behördensicht:			
Investitionsaufwand	Red	Red	Green
Unterhaltsaufwand	Green	Yellow	Yellow
Genehmigungsfähigkeit	Red	Yellow	Green
Umsetzbarkeit (Risiken)	Yellow	Red	Green
	ZU VERTIEFEN	NICHT EMPFOHLEN	MÖGLICH

Fazit

- **Variante 1A:** direkte Linienführung entlang der Kantonsstrasse, mit optimaler Netzanbindung sowohl Richtung Schüpfen / Seedorf wie auch nach Kirchlindach – ein Ausbau ist jedoch zT. erschwert. Aus Nutzersicht die beste Führung, wenn Ausbau möglich.
- **Variante 1B :** Ist sowohl aus Nutzersicht, wie auch aus Behördensicht im Vergleich zu Variante 1 A eine Verschlechterung und deshalb nicht empfohlen.
- **Varianten 2:** Aus Behördensicht attraktive Alternative, da mit wenig Aufwand verbunden, aus Nutzersicht jedoch ungenügend. Zudem fehlt Anbindung ans Netz Richtung Schüpfen. Allenfalls als kurzfristige Alternative denkbar.

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

