

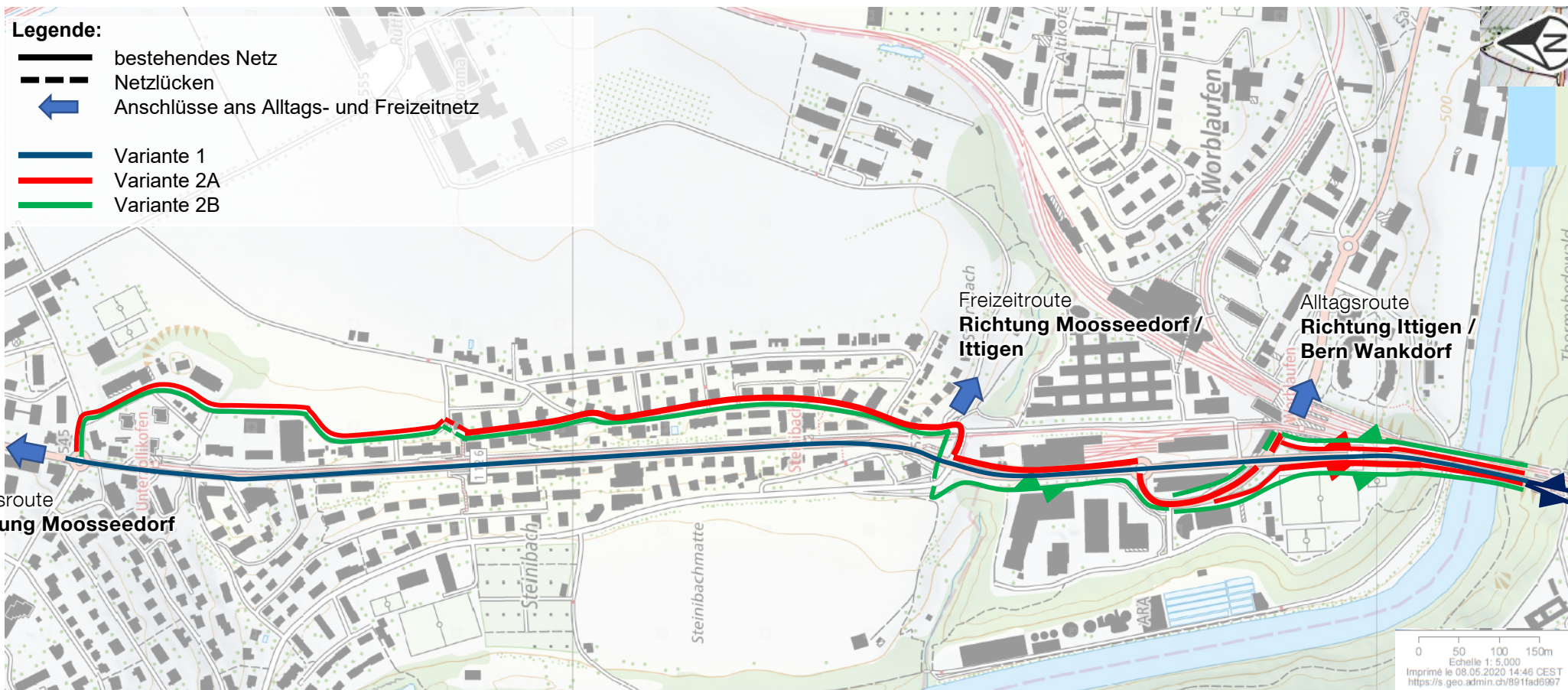
Variantenstudium – Korridor 5: Worblaufen - Unterzollikofen

Fokus: Netzgedanke - Alltagsveloverkehr

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min 3 - 4 m Breite, resp. 2m beidseitig - ermöglicht Gegenverkehr resp. Platz 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 5: Worblaufen - Unterzollikofen

	Variante 1 über Bernstrasse	Variante 2A über Bern-/Hübelistrasse	Variante 2B über Hübelistrasse
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	MÖGLICH

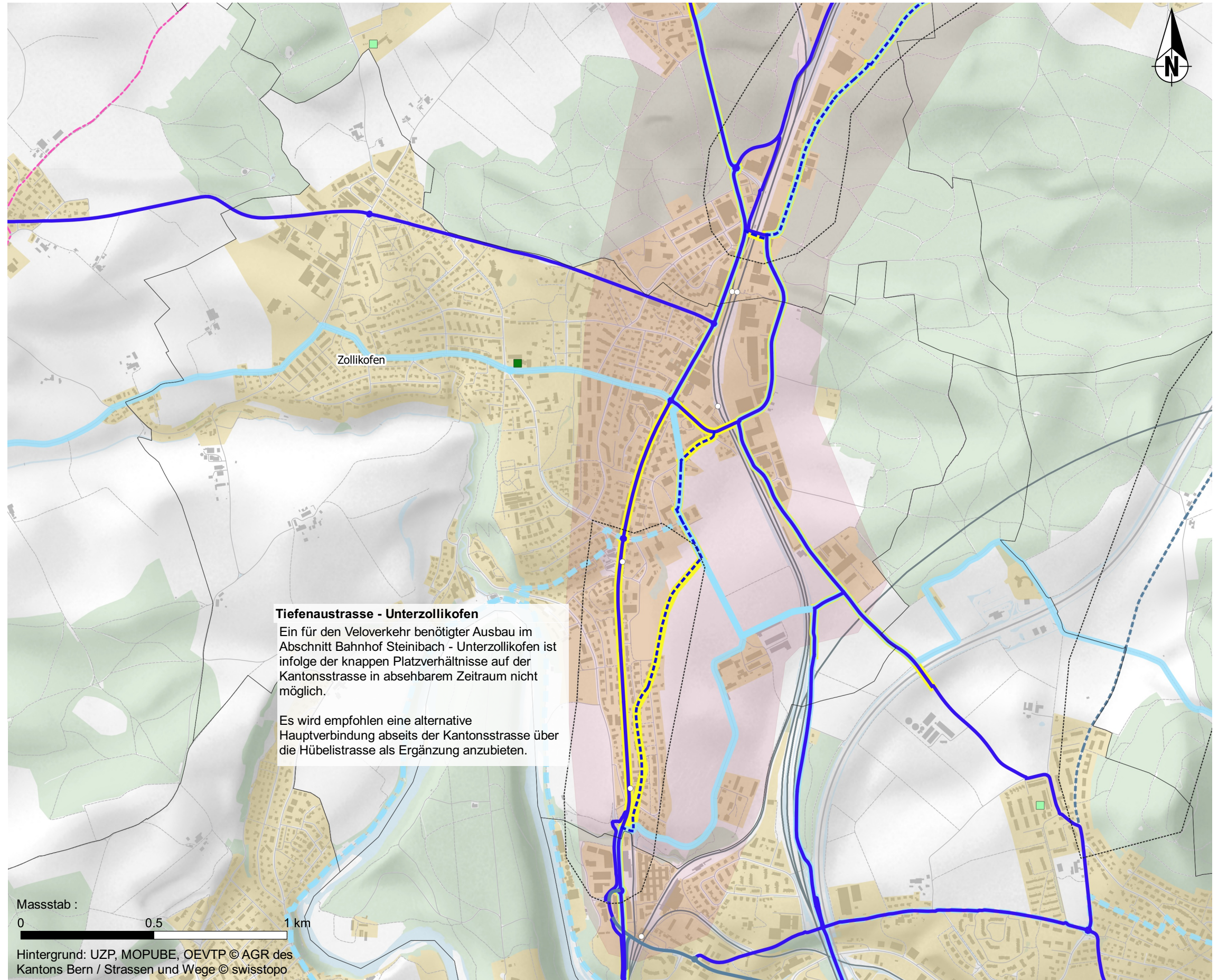
Fazit

- **Variante 1:** direkte Linienführung, jedoch ist ein Ausbau auf den Wunschzielzustand nicht möglich. Komfort und Attraktivität für Velofahrende klar ungenügend.
- **Variante 2A:** mögliche Alternative zu Variante 1 für alle, die lieber abseits der Kantonsstrasse unterwegs sind. Für schnelle Alltagsfahrende jedoch tendenziell zu wenig direkt.
- **Variante 2B:** mögliche Alternative zu Variante 1 für alle, die lieber abseits der Kantonsstrasse unterwegs sind. Jedoch mit vielen Führungswechseln verbunden.

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



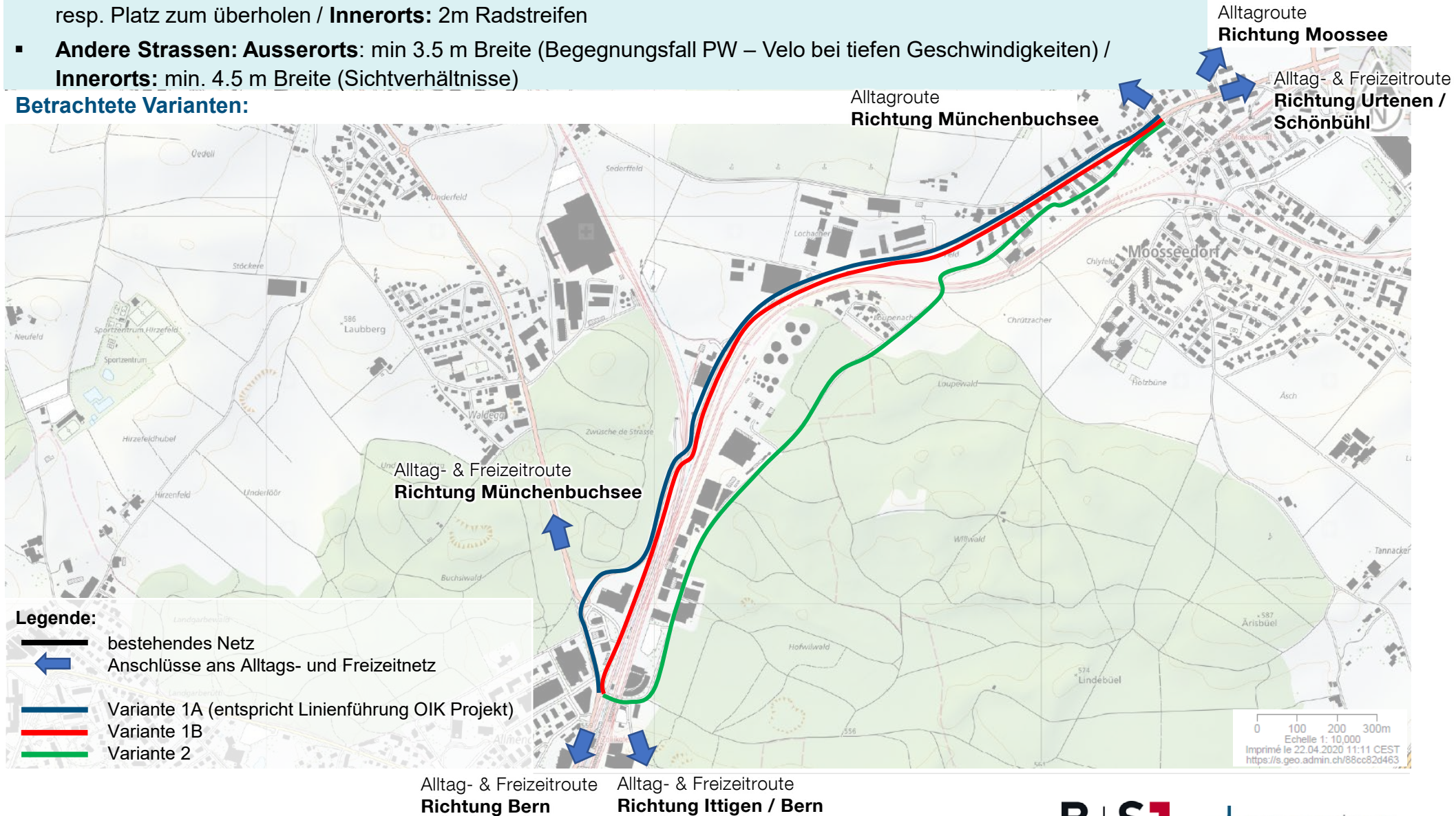
Variantenstudium – Korridor 5: Moosseedorf - Zollikofen

Fokus: Netzgedanke - Alltagsveloverkehr

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min 3 - 4 m Breite, resp. 2m beidseitig - ermöglicht Gegenverkehr resp. Platz 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 5: Moosseedorf - Zollikofen

	Variante 1A über Zürichstrasse	Variante 1B über Zürich-/Industriestrasse	Variante 2 über Industrie-/Laupenackerstrasse
Kundensicht:			
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Red	Red	Green
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Green	Red	Yellow
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Green	Yellow	Green
Potential	Green	Green	Green
Behördensicht:			
Investitionsaufwand	Yellow	Yellow	Green
Unterhaltsaufwand	Green	Green	Green
Genehmigungsfähigkeit	Green	Green	Green
Umsetzbarkeit (Risiken)	Yellow	Yellow	Green
	ZU VERTIEFEN	NICHT EMPFOHLEN	ZU VERTIEFEN

Fazit

- **Variante 1A:** Wichtige direkte Route entlang der Kantonsstrasse. Bestehendes weit fortgeschrittenes Projekt sieht jedoch Radstreifen ohne Trennung vor. Aufgrund der hohen DTV-Belastungen ist dies ungenügend für den Veloverkehr. Jedoch klare Verbesserung zum Zustand aktuell.
- **Variante 1B:** mit vielen Fahrflussunterbrechungen verbunden und deshalb nicht zu empfehlen.
- **Variante 2:** Wichtige alternative Route zur Route über die Kantonsstrasse, die aber aufgrund der Lage abseits der Strasse vor allem in der dunklen Jahreszeit einen anderen Stellenwert einnimmt.

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

