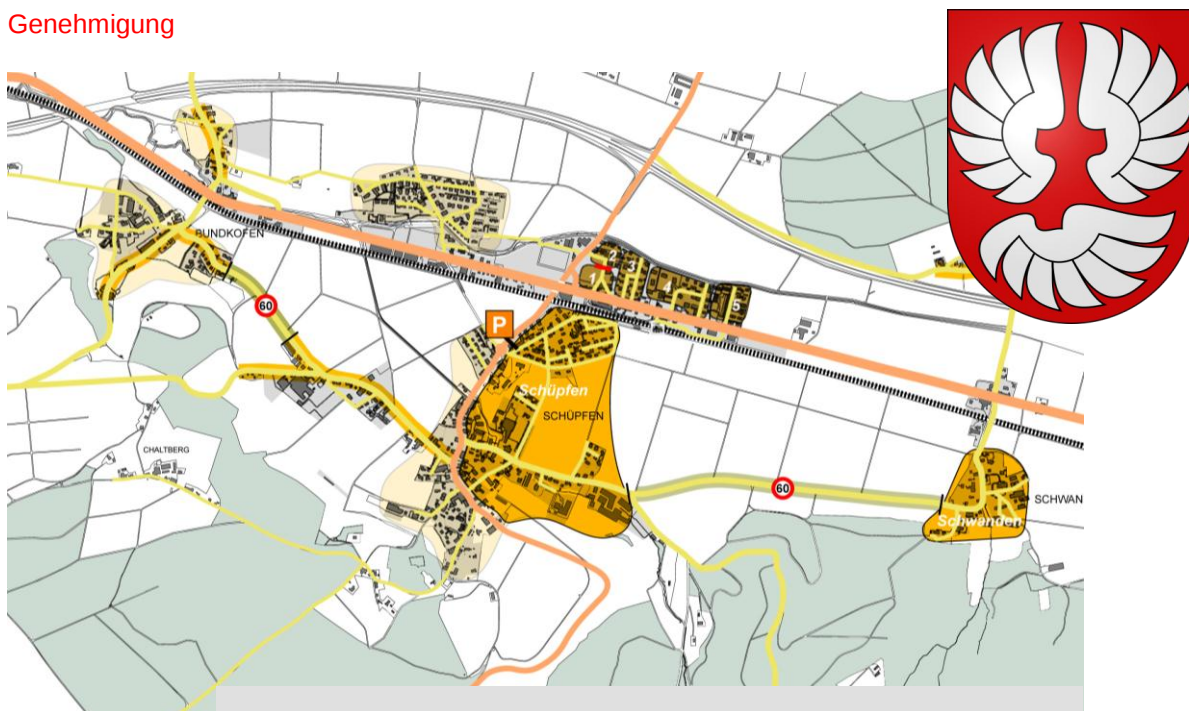


Genehmigung



Verkehrsrichtplan

Erläuterungsbericht

Gemeinde Schüpfen
6. Februar 2013

Auftraggeber

Gemeinde Schüpfen
Mühleweg 2
3054 Schüpfen

Bearbeitung

Thomas von Kaenel
Felix Brunner

dipl. Siedlungsplaner HTL/FSU
Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung

Metron Bern AG
Postfach 7265
Neuengasse 43
CH 3001 Bern

T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch
www.metron.ch

François Spring

dipl. Bauingenieur HTL/FH

ristag Ingenieure AG
Eigerweg 4
CH 3322 Urtenen-Schönbühl

T 031 858 11 11
F 031 858 11 12
info@ristag.ch
www.ristag.ch

Begleitgruppe

Marianne Schenk
Patrick Mäusli
Rolf Zurbuchen
Thomas Müller
Yolanda Lüdi

Gemeinderätin Bau- und Planungskommission (Vorsitz)
Ausschuss Verkehrsrichtplan
Ausschuss Verkehrsrichtplan
Bauverwalter
Bausekretärin

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Erläuterungen – Verkehrsrichtplan	4
1.1 Stellenwert – Führungs- und Koordinationsinstrument	4
1.2 Aufbau – Richtplankarten, Massnahmenblätter, Bericht	4
1.3 Verbindlichkeit – für Gemeindebehörde bindend	5
1.4 Vorgehen – Einbezug der Bevölkerung	6
2 Grundlagen	7
2.1 Übergeordnete Grundlagen / Kanton	7
2.2 Übergeordnete Grundlagen / Region	8
2.3 Grundlagen der Gemeinde Schüpfen	9
2.4 Gesetzliche Grundlagen	9
3 Analyse – Siedlung und Verkehr	10
3.1 Siedlungsstruktur	10
3.2 Gesamtverkehrsbetrachtung	10
3.3 Verkehrssicherheit	13
3.4 Erster Öffentlichkeitsanlass – wo drückt der Schuh?	14
4 Handlungsbedarf - nach Verkehrsmittel	15
4.1 Motorisierter Individualverkehr	15
4.2 Veloverkehr	17
4.3 Fussverkehr	19
4.4 Öffentlicher Verkehr	20
4.5 Kombinierte Mobilität	21
5 Konzept	22
5.1 Ziele und Handlungsansätze	22
5.2 Massnahmenpakete	23
5.3 Zweiter Öffentlichkeitsanlass – Konzept und Entwurf	23
6 Glossar	26
7 Quellennachweise	27
Anhang	
- Grobkostenschätzung	
- Analysekarte: Handlungsbedarf	

1 Allgemeine Erläuterungen – Verkehrsrichtplan

1.1 Stellenwert – Führungs- und Koordinationsinstrument

Der Richtplan Verkehr ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristig gültige Willenserklärung der Gemeinde und der beteiligten Partner dar. Der Verkehrsrichtplan zeigt auf, unter welchen Randbedingungen und mit welchen Zielvorstellungen Verkehrsfragen angegangen und aufeinander abgestimmt werden sollen.

Dabei stehen strategische Fragen im Vordergrund:

- Welche Probleme in verkehrlicher Hinsicht bestehen in der Gemeinde Schüpfen?
- Unter welchen Zielvorstellungen sollen sie gelöst werden?
- Mit welchem Konzept können die Ziele umgesetzt werden?
- Welche grundsätzlichen Massnahmen sind dazu zu treffen?
- Wie und mit wem müssen die Massnahmen abgestimmt werden?

Um langfristige strategische Ziele verfolgen zu können, ist es wichtig, dass Einigkeit über die Zielvorstellungen und die Lösungsansätze besteht. Die Ausgestaltung beispielsweise konkreter baulicher Projekte ist jedoch nicht Bestandteil eines Richtplanes und findet im Rahmen separater Projekte statt.

Der Planungshorizont des Verkehrsrichtplanes beträgt rund 15 bis 20 Jahre.

Der vorliegende Verkehrsrichtplan ersetzt den „Verkehrsrichtplan Ortsteil Schüpfen“ aus dem Jahr 1996. Dieser umfasste nur den Ortsteil Schüpfen. Für die übrigen Gemeindegebiete wird erstmals eine Verkehrsrichtplanung durchgeführt.

1.2 Aufbau – Richtplankarten, Massnahmenblätter, Erläuterungsbericht

Der Verkehrsrichtplan besteht aus den beiden Dokumenten „Richtplan“ und „Erläuterungsbericht“ und wird ergänzt durch den Mitwirkungsbericht.

- Das separate Dokument „Richtplan“ enthält die behördenverbindlichen und durch die kantonalen Behörden zu bewilligenden Handlungsanweisungen. Er umfasst insgesamt sieben Massnahmenpakete. Für jedes dieser Pakete gibt es ein Massnahmenblatt, in dem Ausgangslage, Zielsetzung, zu treffende Massnahmen, Verantwortlichkeiten, Abhängigkeiten und Stand der Planung aufgeführt sind. Die Massnahmen sind in fünf thematischen Richtplankarten verortet.
- Der vorliegende „Erläuterungsbericht“ umfasst Grundlagen, Zielvorstellungen und konzeptionelle Überlegungen. Er dient dazu, die Herleitung der Massnahmenpakete und Richtplankarten nachvollziehbar darzustellen. Der Erläuterungsbericht ist nicht verbindlich.

1.3 Verbindlichkeit – für Gemeindebehörde bindend

Der Verkehrsrichtplan ist ein kommunaler Richtplan gemäss Art. 68 des Bernischen Baugesetzes. Er ist für die Gemeindebehörden verbindlich. Die Verbindlichkeit kann auf Antrag der Gemeinde auf regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden (Art. 68, Abs. 3, BauG).

Verbindliche Teile innerhalb des Richtplanes ist der Teilbericht „Richtplan“ mit den Massnahmenblättern und den Richtplankarten. Der vorliegende „Erläuterungsbericht“ ist nicht verbindlich.

In den Massnahmenpaketen des Richtplans werden drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden:

Vororientierung

Bei den betreffenden Vorhaben besteht Einigkeit über die Zielsetzung. Der Weg zum Ziel muss noch festgelegt werden. Die ersten Schritte sind definiert. Die konkreten Folgen lassen sich jedoch noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Eine Koordination mit weiteren Stellen ist notwendig.

Eine Vororientierung verpflichtet die planende Stelle, bei wesentlichen Änderungen der Ziele oder der Umstände, die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.

Zwischenergebnis

Die Planung bzw. die Koordination ist im Gange und hat bereits zu Zwischenergebnissen geführt. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten.

Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im weiteren Vorgehen.

Festsetzung

Die Stufe der Festsetzung zeigt, dass die Koordination abgeschlossen ist. Die Beteiligten sind sich über die im Massnahmenblatt aufgeführten Inhalte einig (Zielsetzung, Massnahmen, Vorgehen, Beteiligte, Termine, Träger etc.). Es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor.

Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Vorgehen.

1.4 Vorgehen – Einbezug der Bevölkerung

Es wurde im ganzen Prozess der Erarbeitung des Verkehrsrichtplans besonderen Wert auf eine intensive Beteiligung der Bevölkerung gelegt. Ziel ist, dass die lokalen Kenntnisse und Interessen der Beteiligten in den Richtplan einfließen können, und die Planung somit möglichst breit abgestützt ist.

Die Bevölkerung wurde während der Analyse und nach dem ersten Konzeptentwurf eingeladen, bei der Planung mitzuwirken. In zwei gut besuchten öffentlichen Anlässen konnte die Bevölkerung ihre Anliegen und Meinungen einbringen. Zum Start der ordentlichen Mitwirkung fand nochmals eine Informationsveranstaltung statt, an welcher der Verkehrsrichtplan präsentiert wurde.

Der Prozess der Erarbeitung des Richtplans wurde durch den Ausschuss „Verkehrsrichtplan“ begleitet, welchen die Gemeinde zu diesem Zweck formierte.

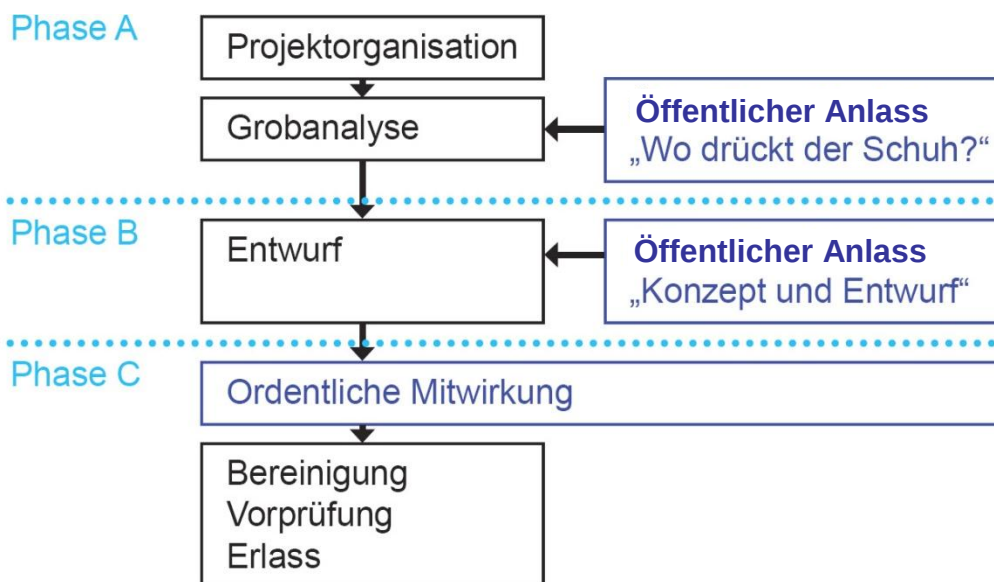


Abbildung 1: Vorgehensschema und Einbezug Bevölkerung

2 Grundlagen

2.1 Übergeordnete Grundlagen / Kanton

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern, 2008

Verkehrspolitische Zielsetzung des Regierungsrates. Beschreibung des Idealzustandes:

„Verkehrsbenützerinnen und -benützern steht ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung, das finanziell tragbar ist und für die Bevölkerung und die Umwelt mit möglichst geringen Belastungen verbunden ist.

Dies wird erreicht, indem die Siedlungsentwicklung vorwiegend an Orten erfolgt, die kurze Wege ermöglichen und die mit umweltschonenden Verkehrsmitteln günstig erschlossen sind. Ein grosser Teil der Ziele soll zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein, während der motorisierte Individualverkehr seine Stärke in der Feinverteilung von Gütern und der Erschliessung dünn besiedelter Räume ausspielen kann. Die Fahrzeuge des öffentlichen und des privaten Verkehrs sind energieeffizient und umweltschonend.

Dies ergibt ein System mit hoher Mobilität, das aber nur das notwendige Mass an Verkehr und möglichst wenig negative Folgen auslöst.“¹

Richtplan Kanton Bern, 2006

Der Richtplan verlangt insbesondere, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen, d.h. die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten vor allem an gut erschlossenen Lagen zu fördern.

Auszug aus der Strategie „Privater Verkehr“:

„Der Kanton folgt beim Bau und Umbau der Strassen dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Er reagiert auf Kapazitätsengpässe und schafft neue Kapazitäten in erster Linie mit verkehrstechnischen Massnahmen möglichst im vorhandenen Strassenraum (...). Er hält am verkehrspolitischen Grundsatz der Verstetigung fest und berücksichtigt im Planungsprozess die verschiedenen Fortbewegungsarten (Auto, Velo, ÖV im Strassenverkehr, Fussverkehr).“²

Auszug aus der Strategie „Fuss- und Veloverkehr“:

„Die Gemeinden fördern im Rahmen der festgelegten Zuständigkeit mit planerischen, organisatorischen, gestalterischen und baulichen Massnahmen den Fuss- und Veloverkehr. Sie errichten attraktive Veloabstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden und Plätzen und sorgen für deren Errichtung bei Freizeit- und Einkaufsanlagen, bei Haltestellen und Bahnstationen des öffentlichen Verkehrs- oder bei Wohnnutzungen. Die Geh- und Velosicherheit auf Schulwegen bedarf besonderer Beachtung.“²

Kantonaler Richtplan Veloverkehr, 2004

In Ost-West-Richtung ist eine Ausweichroute zur Bern-/Lyssstrasse festgelegt (entspricht der ausgeschilderten Velowanderroute). Aus der übergeordneten Perspektive des Kantonalen Richtplans Veloverkehr besteht in der Gemeinde Schüpfen kein Handlungsbedarf.³

Richt- und Inventarplan Wandern Kanton Bern

Das Gemeindegebiet ist durchzogen mit einem Netz an Wanderwegen. Zu prüfen ist eine Netzergänzung zwischen Schwanden und Diemerswil.⁴

2.2 Übergeordnete Grundlagen / Region und Agglomeration

Die Gemeinde Schüpfen wechselte im Rahmen der Reorganisation der Regionen auf Beginn 2010 von der Region Bern-Mittelland zur Region Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois. Aus diesem Grund ist das Gemeindegebiet Schüpfens in Studien und Planungsinstrumenten in unterschiedlichen Regionen enthalten.

Richtplan / RGSK Biel - Seeland, 2012

Mit dem Richtplan / RGSK (Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept) wurde ein einziges Instrument für alle raumrelevanten Themen geschaffen. Er soll als behördenverbindliches Koordinationsinstrument für die Gemeinden, die Region und den Kanton dienen.

Im Bereich Verkehr sind in der Gemeinde Schüpfen keine Massnahmen eingetragen.⁵

Agglomerationsprogramm Bern

Die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) des Kantons Bern wurden in einem Synthesebericht systematisch ausgewertet und die Massnahmen priorisiert. Dies bildet das Fundament für die Anträge des Kantons Bern an den Bund für die Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten aus Mitteln des Infrastrukturfonds.

Die Gemeinde Schüpfen gehört gemäss Bundesamt für Statistik zum statistischen Perimeter der Agglomeration Bern. Damit besteht die Möglichkeit, bei der Umsetzung von agglomerationsrelevanten Verkehrsmassnahmen der 3. Generation (2019 - 2022 von der Bundesmitfinanzierung zu profitieren).

Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2010-2013, Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland 2008

Für die Gemeinde Schüpfen sind keine konkreten Massnahmen im Bereich der Infrastruktur oder des Angebots vorgesehen. Jedoch erfüllt die Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Schüpfen die Grundsätze zur Förderung:

„B+R soll an allen Standorten gefördert werden, wo Siedlungen weiter als 500 m von ÖV-Stationen entfernt sind.“⁶

2.3 Grundlagen der Gemeinde Schüpfen

Teilrevision Ortsplanung, Technischer Bericht, Mai 2005

Ziele: "Die hauptsächliche Entwicklung soll zentral im Gebiet Schüpfen vorgesehen werden. Die übrigen grösseren Ortschaften der Gemeinde sollen durch erleichterte Ausbau-möglichkeiten und durch die Anordnung von kleineren Bauzonen ihren Entwicklungs-stand halten können."⁷

Zum Verkehrsrichtplan: "Die vorgesehenen Baugebietsanpassungen im Zonenplan be-influssen das Verkehrsnetz kaum."⁷

Leitbild der Gemeinde, in Ausarbeitung

Einige Ausschussmitglieder sind in den laufenden Prozess der Ausarbeitung eines Leit-bilds der Gemeinde involviert. Der inhaltliche Austausch und die gegenseitige Abstim-mung ist damit gewährleistet.

2.4 Gesetzliche Grundlagen

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), 22. Juni 1979
- Raumplanungsverordnung (RPV), 28. Juni 2000
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG), 7. Oktober 1983
- Lärmschutzverordnung (LSV), 15. Dezember 1986
- Luftreinhalteverordnung (LRV), 16. Dezember 1985
- Strassenverkehrsgesetz (SVG), 19. Dezember 1958
- Strassengesetz des Kantons Bern, 4. Juni 2008
- Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG), 4. Oktober 1985
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), 16. September 1993
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV), 10. September 1997
- Baugesetz des Kantons Bern (BauG), 9. Juni 1985
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), 6. März 1985

3 Analyse – Siedlung und Verkehr

3.1 Siedlungsstruktur

- Neben dem Ort Schüpfen umfasst die Gemeinde mehrere Aussendörfer. Schwanden, Bundkofen und Hard befinden sich in der Talebene, die übrigen liegen erhöht auf dem südlichen Hügelzug.
- Zentrum der Gemeinde bildet der Ort Schüpfen, welcher sich aus drei Siedlungskörpern zusammensetzt. Der historische Dorfkern liegt am südlichen Talrand. Taleinwärts schliessen sich die Quartiere um den Bahnhof an und etwas westlich abgesetzt befindet sich das Horbemattquartier.
- Parallel zum Talverlauf wird das Gemeindegebiet durch die Autobahn und die Bahnlinie durchschnitten. Die Autobahn verläuft ausserhalb des Siedlungsgebiets. Die Bahnlinie streift Schwanden und durchschneidet Schüpfen und Bundkofen.
- Der historische Ortskern Schüpfens sowie die Aussendörfer haben ihr ländlich geprägtes Erscheinungsbild behalten. Neben der Wohnnutzung spielt in den Aussendörfern die Landwirtschaft eine wichtige Rolle.
- Die neueren Wohnquartiere (Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser) befinden sich hauptsächlich nördlich der Bahnlinie (Schüpfen und Bundkofen) sowie zwischen Bahnlinie und dem historischen Ortskern Schüpfens.
- Gewerbegebiete sind hauptsächlich im schmalen Streifen zwischen der Bahnlinie und der parallel dazu verlaufenden Kantonsstrasse angesiedelt.
- Als Brennpunkte des öffentlichen Lebens fungieren vor allem der historische Ortskern und die Dorfstrasse Schüpfens sowie der Bahnhof.
- Fast alle Schülerinnen und Schüler gehen in der Gemeinde zur Schule:
Kindergarten: Schüpfen
Primarschulen: Schüpfen, Ziegelried, Schüpberg (Gesamtschule)
Oberstufen: Schüpfen, Schüpberg (Gesamtschule)

3.2 Gesamtverkehrsbetrachtung

Statistik zum Mobilitätsverhalten

Das Bundesamt für Statistik erhebt im 5-Jahresrhythmus Daten zur Mobilität in der Schweiz. Diese beruhen auf Stichproben und lassen verlässliche Aussagen nur für grössere Personengruppen zu. Folgende Daten beziehen sich auf den Kanton Bern.⁸

Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Abonnementen	
Besitz eines oder mehreren Autos pro Haushalt	79 %
Anteil der Einwohner mit ÖV-Abonnementen	56 %
Anzahl Velos pro 1000 Einwohner	860

Tabelle 1: Verfügbarkeit von Fahrzeugen und ÖV-Abonnementen im Kanton Bern

Verkehrsmittel	Anteil Etappen	Anteil Distanzen
Fuss- und Veloverkehr	52.1 %	7.8 %
ÖV	11.3 %	20.4 %
MIV	35.3 %	68.3 %
Sonstige	1.2 %	3.5 %

Tabelle 2: Verkehrsmittelwahl im Kanton Bern

Verkehrszweck	Anteil Etappen	Anteil Distanzen
Arbeit	24 %	20 %
Ausbildung	8 %	3 %
Einkauf	20 %	11 %
Freizeit	41 %	50 %
Geschäfts-/Dienstfahrten	4 %	9 %
Anderes	3 %	7 %

Tabelle 3: Verkehrszweck im Kanton Bern

Pendlermobilität in der Gemeinde Schüpfen

Mit der Pendlerstatistik liegen detaillierte Daten zum Arbeits- und Ausbildungsverkehr vor.⁹ Dieser macht im Kanton Bern gemäss Mikrozensus 2005 gemessen am gesamten Verkehrsaufkommen 32 % (Anzahl Etappen) bzw. 23 % (Distanzen) aus.

Einheit der Pendlerstatistik ist der „Weg“. Ein Weg kann aus mehreren Etappen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bestehen; gezählt wird jeweils nur das Hauptverkehrsmittel. Eine Analyse der Rohdaten bringt die folgenden Erkenntnisse:

- Die Gemeinde Schüpfen ist tendenziell ein Wohnstandort. Dies bedeutet, dass im Verhältnis zur Wohnbevölkerung eher wenig Arbeitsplätze bestehen.

- Die Bevölkerung der Gemeinde Schüpfen ist stark gewachsen: Die Anzahl der wohnhaften Erwerbstätigen hat zwischen 1990 und 2000 um 23 % zugenommen. Demgegenüber hat die Anzahl der Arbeitsplätze um 6 % abgenommen.
- Der Anteil der Pendler wird immer grösser: 71 % von allen in der Gemeinde Schüpfen wohnhaften Erwerbstätigen pendeln in eine andere Gemeinde. Diese Zahl hat von 1990 bis 2000 um mehr als die Hälfte zugenommen und liegt klar über dem Durchschnittswert einer Schweizer Gemeinde.
- Das klar wichtigste Verkehrsmittel bei den Zupendlern ist das Auto (86 %). Der öffentliche Verkehr (11 %) und der Langsamverkehr (3 %) spielen eine untergeordnete Rolle.
- Bei den Wegpendlern ist zwar auch das Auto das wichtigste Verkehrsmittel (64 %), jedoch spielt der ÖV-Anteil eine bedeutendere Rolle (35 %). Ins Gewicht fallen hauptsächlich die Pendler nach Bern (64 % der ÖV-Pendler haben das Ziel Bern). Der Anteil des Langsamverkehrs ist mit 1 % verschwindend klein.
- Insgesamt liegt der MIV-Anteil bei den Erwerbstätigen der Gemeinde Schüpfen über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt.
- Mit Abstand wichtigstes Ziel der Wegpendler ist Bern (18 %). Die Zupendler kommen vorwiegend aus den umliegenden Gemeinden; der grösste Anteil aus Grossaffoltern (12 %) und Rapperswil (10 %).
- Bei den Binnenpendlern halten sich der MIV-Anteil (50 %) und der Langsamverkehrsanteil (46 %) etwa die Waage.
- 73 % der in der Gemeinde Schüpfen wohnhaften Schüler und Studierenden gehen in der Gemeinde zur Schule. Die überwiegende Mehrheit ist zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs (95 %). Die Wegpendelnden 27 % benutzen fast ausschliesslich den öffentlichen Verkehr (95 %; hauptsächlich nach Bern und Biel). Zupendelnde Schüler gibt es nur vereinzelte.

	Fuss- / Veloverkehr	MIV	ÖV + Werkbus
Erwerbstätige			
Binnenpendler Schüpfen	46	50	4
<i>Binnenpendler (Schnitt CH)</i>	38	38	24
Wegpendler Schüpfen	1	64	35
Zupendler Schüpfen	3	86	11
<i>interkommunale Pendler (Schnitt CH)</i>	3	68	29
Schüler / Studierende			
Binnenpendler Schüpfen	95	3	2
Wegpendler Schüpfen	0	5	95

Tabelle 4: Modal Split (Wege) Gemeinde Schüpfen in %
(Quelle: Pendlerstatistik Volkszählung 2000)

3.3 Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

In den fünf Jahren 2005 bis 2009 wurden insgesamt 75 Unfälle auf dem Gemeindegebiet polizeilich registriert (ohne Autobahn A6). Etwa die Hälfte davon innerorts. Ca. 70 % (54 Unfälle) der Unfälle ereignete sich auf den Kantonsstrassen. Unfallschwerpunkte gibt es in der Gemeinde keine. Eine erhöhte Unfallhäufung lässt sich jedoch in folgenden Bereichen feststellen:

- Schwanden; Querung Kantonsstrasse
Häufung von Unfällen beim Queren und Abbiegen
- Schüpfen; Einmündung Bernstrasse in Dorfstrasse
Häufung von Unfällen beim Richtungswechsel und Abbiegen
- Schüpfen; Bernstrasse, Abschnitt Bahnhof bis Dorfstrasse
Häufung von unterschiedlichen Unfalltypen
- Schüpfen; Dorfstrasse, Abschnitt Ziegeleistrasse bis Schulstrasse
Häufung von unterschiedlichen Unfalltypen
- Auf den Ausserortsstrecken sind in erster Linie Schleuder- und Selbstunfälle registriert.

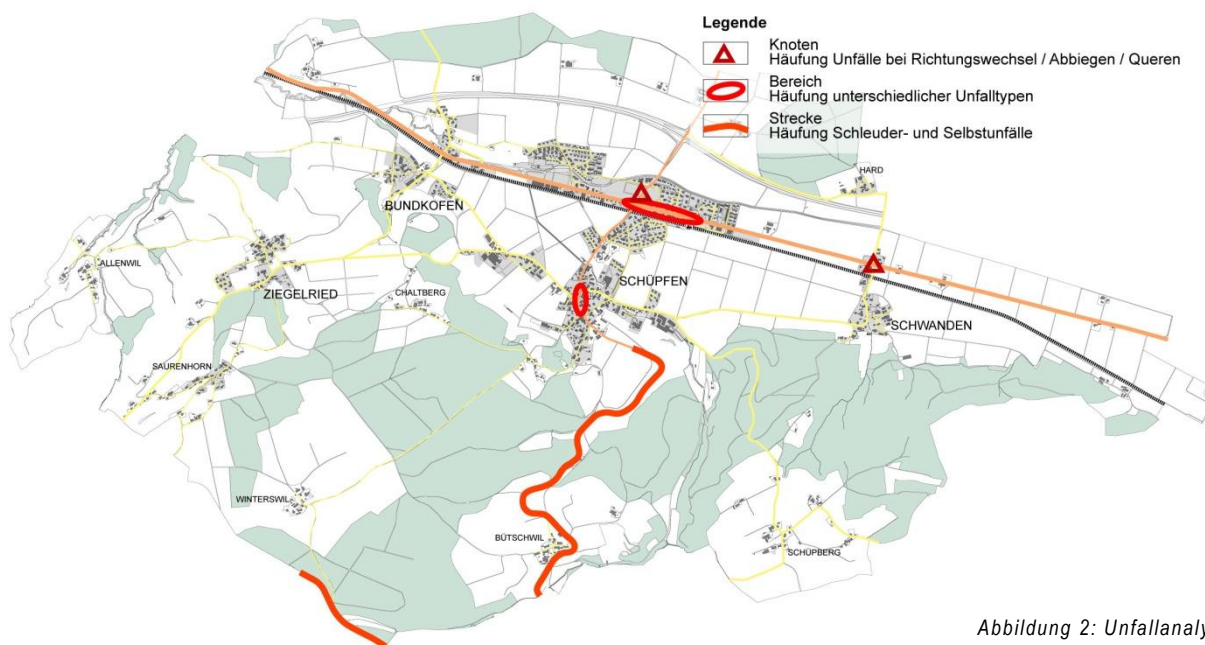


Abbildung 2: Unfallanalyse

Zufussgehende und Velofahrende waren lediglich bei 2 bzw. 1 Unfall involviert. Nicht erfasst sind all jene Unfälle ohne Unfallmeldung. Weitere Unfälle ohne Personenschaden sind deshalb nicht ausgeschlossen.

Sicherheitsempfinden

Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (Zufussgehende, Velofahrende, Kinder, Betagte usw.) reagieren aufgrund ihrer Verletzlichkeit am sensibelsten auf gefährliche Situationen. Neben der Unfallstatistik ist deshalb das Sicherheitsempfinden in ihrem Bewegungsraum von zentraler Bedeutung. Dabei sind die Neben- und Wohnstrassen genau so wichtig, wie die Kantonsstrassen. Mit einem guten Sicherheitsempfinden wird der Verkehrsraum zu Lebensraum und der Ort oder das Quartier gewinnt an Wohnqualität.

3.4 Erster Öffentlichkeitsanlass – wo drückt der Schuh?

Am 11. November 2010 fand ein erster öffentlicher Anlass statt. Die ca. 70 engagierten Teilnehmenden wurden nach ihren alltäglichen Erfahrungen im Verkehrsgeschehen in der Gemeinde gefragt. Sieben Gruppen diskutierten an thematischen Stärken und Schwächen und verorteten den festgestellten Handlungsbedarf auf Plänen. Diese wurden anschliessend im Plenum vorgestellt und ergänzt. Ausserdem hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, sich in den ersten beiden Wochen nach dem Workshop schriftlich mitzuteilen. Die Voten des Workshops sowie die schriftlichen Eingaben fanden inhaltlich Eingang in die Analyse.

Das Thema, welches die meisten Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde beschäftigt, ist die Verkehrssicherheit. Häufig genannt wurden folgende vier Aspekte:

- Niedrige Geschwindigkeiten / Verkehrssicherheit in den Wohnquartieren und den Ausserdörfern
- Sichere Fussgängerquerungen auf der Bernstrasse
- Sichere Schulwege zwischen den Ortsteilen
- Verbesserung der Vortrittsregelung an der Dorfstrasse



Abbildung 3: Zahlreiche und engagierte Mitarbeit am 1. öffentlichen Anlass

4 Handlungsbedarf – nach Verkehrsmittel

In diesem Kapitel werden die Netze der einzelnen Verkehrsarten (Angebot) und das Bedürfnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Nachfrage) analysiert und daraus der Handlungsbedarf abgeleitet (siehe Analysekarte „Handlungsbedarf“ im Anhang). In den Tabellen sind die Defizite sowie ein Verweis auf die entsprechenden Massnahmenpakete des Richtplans aufgeführt. Damit lässt sich nachverfolgen, welche Massnahmen zur Behebung der Defizite ergriffen werden sollen.

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Angebot – Strassennetz

- Autobahn A6 mit Halbanschluss Richtung Biel in Schüpfen und dem Anschluss Münchenbuchsee ausserhalb des Gemeindegebiets (Kantonsstrasse Nr. H6, Kategorie A)
- Hauptverkehrsstrasse Bern-Biel parallel zur A6 (Kantonsstrasse Nr. 6, Kategorie B)
- Verbindungsstrasse Meikirch-Rapperswil BE (Kantonsstrasse Nr. 1304, Kategorie C)
- Verbindungsstrasse Bern-Meikirch-Aarberg (Kantonsstrasse Nr. 236, Kategorie C)
- Verbindungsstrassen mit Erschliessungsfunktion; Verbindungen nach Grossaffoltern, Friesenberg, Meikirch, Münchenbuchsee und Zuzwil sowie zwischen den Aussendörfern innerhalb der Gemeinde (Gemeindestrassen)
- Erschliessungsstrassen (Gemeindestrassen)

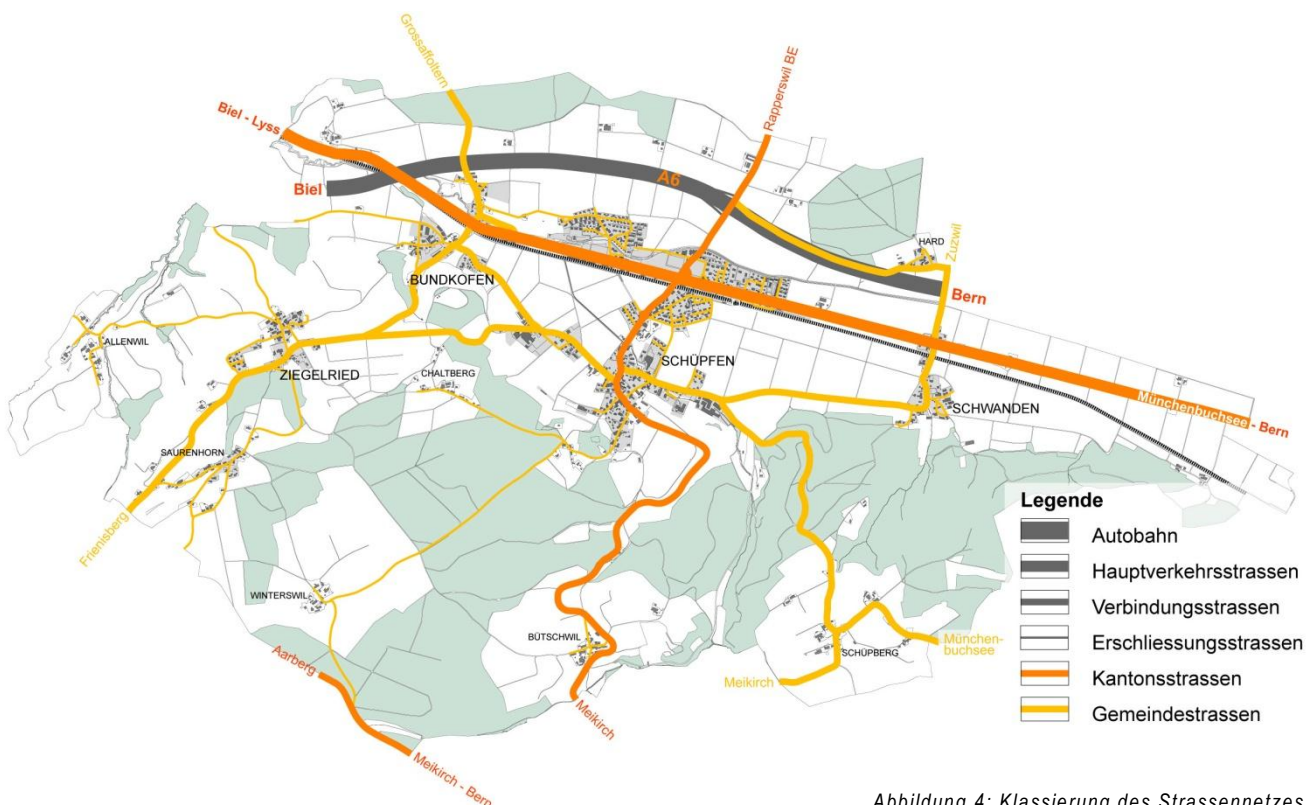


Abbildung 4: Klassierung des Strassennetzes

Nachfrage – Wichtigstes Verkehrsmittel nach Distanzen

Bezogen auf die Distanz ist der motorisierte Individualverkehr in der Gemeinde Schüpfen klar das wichtigste Verkehrsmittel. Dies gilt sowohl für Strecken innerhalb der Gemeinde, wie auch über die Gemeindegrenze hinweg.

Handlungsbedarf

Mit der Autobahn gibt es auf der wichtigen Ost-West-Beziehung eine Umfahrung, welche den überwiegenden Teil des Durchgangsverkehrs aufnimmt. Das Verkehrsaufkommen auf den übrigen Strassen ist hauptsächlich hausgemacht und im Vergleich mit anderen Gemeinden gering.

Punktuellem Handlungsbedarf besteht an einigen Knotenpunkten, wo die Vortrittsregelung nur schlecht abgelesen werden kann. An etlichen Stellen, insbesondere bei den Ortseingängen werden Geschwindigkeitsüberschreitungen registriert. Die Wohnqualität entlang der Kantonsstrassen ist durch die Lärmemissionen beeinträchtigt. Handlungsbedarf besteht aber auch beim Erscheinungsbild der ortsprägenden Strassenräume.

Im Zusammenhang mit dem motorisierten Verkehr bestehen Defizite, welche die Sicherheit von Zufussgehenden und von Velofahrenden beeinträchtigen. Diese Punkte sind in den entsprechenden Kapiteln aufgeführt.

Thema	Defizit	Gewählter Konzeptansatz [M] = Verweis auf Massnahmenpaket
Ortsbildprägende Strassenräume	Die Dorfstrasse und die Achse Bern-/Lyssstrasse sind ortsprägende, strukturgebende Achsen, wichtig für die Orientierung und als Visitenkarte der Gemeinde (Ortsbild). Die wichtigsten Abschnitte sind der historische Dorfkern sowie die Bernstrasse beim Bahnhof. Die stark verkehrsorientierten Gestaltungen werden dem Anspruch nicht gerecht.	Betriebs- und Gestaltungskonzept [M1.1, M1.2]
Geschwindigkeitsüberschreitungen	An mehreren Ortseingängen werden überhöhte Geschwindigkeiten registriert.	Einfahrtsbremsen [M1.1, M1.2], Verkehrsberuhigungen, Senkung des Geschwindigkeitsniveaus ausserorts [M2.1], regelmässige Geschwindigkeitsmessungen (Anschaffung eines eigenen Geräts prüfen)
Lärmemissionen	Beeinträchtigung der Wohnqualität entlang der Kantonsstrassen.	Geschwindigkeitsreduktion [M2.1], Verstärkung des Verkehrsflusses [M1.1, M1.2]
Knotenpunkte	Unklare Vortrittsregelung, gefährliche Querungen.	Verschiedene Massnahmen, insbesondere im Zusammenhang mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten [M1.1, M1.2]

Tabelle 5: Handlungsbedarf motorisierter Individualverkehr

4.2 Veloverkehr

Angebot – attraktive Velodistanzen

In den Dörfern der Talebene (Schüpfen, Schwanden, Bundkofen) ist eine gute Ausgangslage für den Veloverkehr gegeben. Die flache Topografie und die attraktiven Velodistanzen zu wichtigen Zielorten innerhalb der Gemeinde (Bahnhof, Schule, Einkaufsmöglichkeiten) max. 2 km begünstigen dieses Verkehrsmittel. Auch die nächstgelegenen übergeordneten Zentren sind mit dem Velo gut erreichbar (Schüpfen → Münchenbuchsee 6 km, → Lyss 7 km).

Innerhalb der Gemeinde und in die benachbarten Orte besteht ein relativ dichtes Netz an Strassen und Wegen, welches meist direkte Verbindungen mit dem Velo ermöglicht. Jedoch ist die Verkehrsinfrastruktur kaum speziell auf Velofahrende ausgelegt. Es finden sich fast keine Velowege oder Velostreifen; auch nicht auf den Kantonsstrassen. Zur Bern-/Lyssstrasse bietet die ausgeschilderte Velowanderoute eine attraktive Alternative für die Ausserortsabschnitte.

Nachfrage – Strecken innerhalb der Gemeinde

Im Alltagsverkehr spielt das Velo bei den Strecken innerhalb der Gemeinde eine bedeutende Rolle. Es kann das Fehlen einer flächigen ÖV-Abdeckung (keine ÖV-Erschliessung der Aussendörfer) teilweise kompensieren. Von besonderer Bedeutung ist der Weg zur Schule. Über 50 % der Schüler sind mit dem Velo unterwegs. Aber auch bei den Erwerbstätigen ist der Veloverkehrsanteil mit ca. 30 % sehr hoch.

Bei Wegen über die Gemeindegrenze hinaus spielt das Velo für die Etappe zum Bahnhof eine wichtige Rolle. Für den gesamten Arbeitsweg in eine andere Gemeinde kommt es hingegen kaum zum Einsatz. Ebenso werden aus anderen Gemeinden mit dem Velo kaum Ziele in Schüpfen angesteuert.

Für die Naherholung spielt das Velo in Schüpfen eine wichtige Rolle. An schönen Wochenenden sind zahlreiche Velofahrende auf den Strassen und Wegen abseits der Hauptverkehrsstrasse durch die Gemeinde Schüpfen unterwegs.

Handlungsbedarf

Da Velofahrende für die Fortbewegung ihre Muskelkraft einsetzen und neben den Zufussgehenden zu den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden gehören, reagieren sie sehr sensibel auf Umwege und auf gefährliche Situationen. Direkte und sichere Verbindungen sind deshalb besonders wichtig.

Thema	Defizit	Bedeutung im Netz	Gewählter Konzeptansatz [M] = Verweis Massnahmenpaket
Verkehrssicherheit innerorts	Auf den Kantonsstrassen gibt es keine seitlichen Ausweichflächen. Velofahrende werden dicht überholt.	Wichtige Abschnitte für den Alltagsverkehr; unter anderem für den Weg zum Bahnhof.	Überprüfung Querschnitt, Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus [M1.1, M1.2]
Verkehrssicherheit ausserorts (Schulwege)	Enge, teilweise kurvenreiche Strassen, den Verhältnissen entsprechend hohe Geschwindigkeiten.	Schulwege	Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit [M2.1]
Qualität Velorouten	Schlechter Zustand des Landwirtschaftswegs/Velowegs (einseitig) entlang der Kantonsstrassen zwischen Schüpfen und Schwanden und ungenügend gesicherte Querungsmöglichkeiten.	- Anbindung der nördlichen Quartiere Schüpfen (Horbenmatt- und Rohrmattquartier) an die Velowanderroute (Alltagsverkehr nach Münchenbuchsee) - Verbindung Schwanden - Bahnhof	Erneuerung des Belags, Querungshilfen [M3]
Querung Bahnlinie	Die Bahnlinie ist trennendes Element zwischen Rohrmattquartier und Schüpfen Dorf. Unterführungen sind für Velofahrende nicht attraktiv (Dorfstrasse: Umweg, mangelndes Sicherheitsempfinden; Leiernstrasse, Bahnhof: Veloschieben)	Wichtiger Schulweg, Einkaufsweg.	Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Unterführung Dorfstrasse; Verbesserung der Begehrbarkeit der Fussgänger-Unterführung Leiernstrasse mit dem Velo [M3]

Tabelle 6: Handlungsbedarf Veloverkehr

4.3 Fussverkehr

Angebot – dichtes Fusswegnetz

Die Gemeinde Schüpfen verfügt grundsätzlich über ein dichtes Fusswegnetz. Selbst die Bahnlinie und die Autobahn als harte, trennende Elemente können mittels Unter- oder Überführung häufig überwunden werden. Im Ort Schüpfen verfügen viele Strassen einseitig über ein Trottoir; abschnittsweise auch beidseitig. Ausserdem besteht ein dichtes Netz an ausgeschilderten Wanderwegen.

Nachfrage – kurze Strecken und Naherholung

Der Fussverkehr spielt in der Gemeinde Schüpfen vor allem innerhalb des eigenen Dorfs eine wichtige Rolle. Von Bedeutung sind die Wege zur Schule, zum Bahnhof, zum Einkaufen und zum Arbeitsplatz. Zwischen den Dörfern unterwegs sind die jüngeren Schülerinnen und Schüler sowie Spaziergänger und Wanderer zur Naherholung.

Handlungsbedarf

Der Sicherheitsaspekt ist beim Fussverkehr von zentraler Bedeutung.

Thema	Defizit	Gewählter Konzeptansatz [M] = Verweis auf Massnahmenpaket
Verkehrssicherheit innerorts	Der öffentliche Raum ist nicht nur Verkehrsraum, sondern auch Lebensraum. Gutes Sicherheitsempfinden ist Voraussetzung, damit sich Verkehr und Aufenthalt auf denselben Flächen abspielen kann.	Verkehrsberuhigung in den Quartieren und Aussendörfern [M2.1, M2.2] Verbesserung Beleuchtung [M4]
Fussgängerschutz längs, innerorts	Entlang der Verbindungsstrassen sollte aufgrund der Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeit ein Fussgängerschutz angeboten werden.	Weiche Trennung, Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit [M2.1, M4]
Fussgängerschutz längs, ausserorts	Die Verbindungsstrassen werden von Schülern benützt. Der Schutz für Zufussgehende ist ungenügend.	Reduktion der Geschwindigkeit [M2.1]
Querungshilfen auf Kantonsstrassen	Aufgrund der Verkehrsbelastung und der Geschwindigkeit sollten Querungshilfen angeboten werden.	Mittelinsel oder Einengung Fahrbahn, Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit [M1.1, M1.2]

Tabelle 7: Handlungsbedarf Fussverkehr

4.4 Öffentlicher Verkehr

Angebot – geringe Abdeckung des Gemeindegebiets

- S-Bahnlinie S3: Biel – Bern – Belp; Halbstundentakt
- Postautolinie Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss; Stundentakt

Für die Erschliessung Schüpfens mit dem öffentlichen Verkehr ist die S-Bahnlinie von zentraler Bedeutung. Die Fahrzeit nach Bern beträgt ca. 15 Minuten, nach Biel ca. 20 Minuten. Die Postautolinie erschliesst die Gemeinde Schüpfen nur am Rande. Sie führt an den Weilern Winterswil und Saurenhorn vorbei. Die Haltestellen befinden sich allerdings abseits des Siedlungsgebiets auf der Kantonsstrasse zwischen Meikirch und Frenenberg.

Gemäss Definition des kantonalen Richtplans deckt der Einzugsbereich eines S-Bahnhofs einen Radius von 750 m ab. Innerhalb dieses Radius leben in der Gemeinde ca. 1/3 der Bevölkerung. Diese profitieren von einer guten ÖV-Erschliessungsgüte. Die verbleibenden ca. 2'200 Einwohner gelten als durch den öffentlichen Verkehr nicht erschlossen. Effektiv wird die S-Bahn aber auch durch Personen ausserhalb dieses Radius genutzt.

Nachfrage – S-Bahn wird gut angenommen

Am Bahnhof Schüpfen steigen an Werktagen durchschnittlich 1'480 Personen ein bzw. aus. Das sind rund 19 Passagiere pro Zugstopp. Auf dem Abschnitt bei Schüpfen sind die S-Bahn-Züge mit durchschnittlich 85 Fahrgästen belegt.

Handlungsbedarf

Der Handlungsspielraum der Gemeinde beim Angebot des öffentlichen Verkehrs ist gering. Sie kann sich jedoch zusammen mit anderen Gemeinden bei der Regionalkonferenz für ihre Interessen einsetzen.

Thema	Defizit	Gewählter Konzeptansatz [M] = Verweis auf Massnahmenpaket
S-Bahn-Angebot	Knappes Angebot an Sitzplätzen während den Spitzenzeiten.	Erhöhung des Sitzplatzangebots während den Spitzenstunden (längere Züge, Doppelstockzüge), Viertelstundentakt während den Spitzenstunden [M5]
Abdeckung des Siedlungsgebiets	Schlechte Abdeckung des Siedlungsgebiets mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere Ziegelried liegt weitab jeglicher Haltestellen.	Buslinie durch das Gemeindegebiet im Zusammenhang mit einer Neukonzeption des regionalen Busnetzes (unter den gegebenen Umständen ist das Potenzial für eine neue Buslinie zu gering) [M5]
Bahnhofsumfeld	Kleiner überdachter Wartebereich auf dem Perron Richtung Bern Zu wenig Veloabstellplätze.	Siehe Kapitel kombinierte Mobilität

Tabelle 8: Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr

4.5 Kombinierte Mobilität

Unter „Kombinierter Mobilität“ werden alle Arten von Kombinationen zwischen ÖV, Veloverkehr und MIV verstanden. Die klassischen Beziehungen sind:

- Park + Ride (Umsteigebeziehungen Auto / Bahn)
- Kiss + Ride (Abhol-/ Bringbeziehungen Auto / Bahn)
- Bike + Ride (Umsteigebeziehungen Velo / Bahn)

Angebot – Parkplätze und Veloabstellanlagen am Bahnhof

- 54 P+R Plätze
- ca. 220 B+R Plätze (ca. 120 auf der Südseite, ca. 100 auf der Nordseite)
sehr enge Anordnung (wenig Platz pro Velo)
- 2 Mobility Standplätze
- einige K+R Plätze

Nachfrage – beliebter Umsteigepunkt Velo/S-Bahn

- Auslastung P+R-Plätze 2010: 52 %
P+R Jahresabos: 20 im Kontingent, 17 verkauft
P+R Monatsabos: 25 im Kontingent, 14 verkauft
- Die Veloabstellplätze sind sehr gut ausgelastet (Augenschein Dezember 2010, März 2011, Rückmeldung aus der Bevölkerung)

Handlungsbedarf

Da der Bahnhof für einen Grossteil der Bevölkerung ausserhalb der fussläufigen Distanz liegt (siehe Kap. öffentlicher Verkehr), kommt der kombinierten Mobilität eine besondere Bedeutung zu. In Kombination mit dem Auto oder dem Velo vergrössert sich der Einzugsbereich des Bahnhofs enorm. Wichtig sind deshalb attraktive Bedingungen für die kombinierte Mobilität. Handlungsbedarf wird insbesondere bei der Kombination mit dem Velo ausgemacht.

Thema	Defizit	Gewählter Konzeptansatz [M] = Verweis auf Massnahmenpaket
Attraktive Velorouten zum Bahnhof	Querung Bernstrasse Attraktive Route aus Schwanden	Siehe Kap. Veloverkehr
Velo-Abstellplätze	Veloabstellanlagen sind stark ausgelastet und teilweise in einem schlechten Zustand.	Erhöhung des Angebots und Verbesserung der Qualität [M5]

Tabelle 9: Handlungsbedarf kombinierte Mobilität

5 Konzept

5.1 Ziele und Handlungsansätze

Ausgehend von der Analyse des Handlungsbedarfs und in Abstimmung mit den regionalen und überregionalen Strategien und Konzepten werden für die Gemeinde Schöpfen folgende Ziele definiert:

Ziel: Attraktives Angebot für alle Verkehrsteilnehmenden schaffen

Die Anliegen aller Verkehrsteilnehmenden sind zu berücksichtigen. Dazu gehören der motorisierte Individualverkehr, der Veloverkehr, die Zufussgehenden und der öffentliche Verkehr. Zu beachten ist auch die Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel.

Ziel: Verträglichkeit und Sicherheit des bestehenden Verkehrsnetzes erhöhen

Grössere Ausbauten des Strassennetzes sind in naher Zukunft nicht realisierbar. Wichtig ist deshalb, den Verkehr auf dem bestehenden Strassennetz verträglich und sicher zu gestalten.

- Betriebliche und gestalterische Verbesserungen auf den Ortsdurchfahrten zur Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit; Reduktion der Umweltbelastungen (Lärm, Luft), Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Flächendeckende und einheitliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Aussendörfern und Wohnquartieren zur Erhöhung der Sicherheit und Wohnumfeldqualität.
- Besondere Berücksichtigung der Verkehrssicherheit auf den Verbindungsstrassen, sowohl innerorts wie auch ausserorts.
- Verständnis der Strassenräume als öffentliche Räume, die nebst verkehrlichen Funktionen auch zur Identität und Attraktivität der Gemeinde beitragen.

Ziel: Umweltfreundliche Verkehrsarten fördern

Zu Fuss und mit dem Velo können viele Wege innerhalb der Gemeinde zurückgelegt werden. Durch eine sichere und attraktive Gestaltung der Strassenräume können diese einfachen, gesunden und umweltfreundlichen Fortbewegungsarten gepflegt und gefördert werden. Besondere Bedeutung kommt der Verknüpfung zwischen Fuss- und Veloverkehr mit der Bahn zu. Es gilt die Potenziale zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten konsequent zu nutzen.

- Lücken im Fuss- und Velowegnetz schliessen
- Schulwegsicherheit konsequent verbessern
- Aufenthaltsqualität und Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum erhöhen
- Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in allen Strassenbauprojekten berücksichtigen
- Optimale Verknüpfungen zwischen Bahn, Velo- und Fussverkehr herstellen

5.2 Massnahmenpakete

Mit den Massnahmen dieses Verkehrsrichtplans sollen die bestehenden Defizite behoben und die formulierten Ziele erreicht werden. Die Massnahmen wurden zu neun Massnahmenpaketen geschnürt. Erläutert und verortet sind die Massnahmen in den Massnahmenblättern und den Richtplankarten.

Massnahmenpaket		Nr.
Kantonsstrassen	Aufwertung Bernstrasse / Lyssstrasse	1.1
	Aufwertung Dorfstrasse / Dorfkern	1.2
Gemeindestrassen	Verkehrsberuhigungen	2.1
	Begegnungszonen	2.2
Veloverkehr		3
Fussverkehr		4
Kombinierte Mobilität und öffentlicher Verkehr		5

Tabelle 10: Übersicht Massnahmenpakete

5.3 Zweiter Öffentlichkeitsanlass – Konzept und Entwurf

Die Entwürfe der Massnahmenpakete wurden am 24. März 2011 in einem zweiten öffentlichen Anlass der Bevölkerung präsentiert und anschliessend gemeinsam diskutiert. (Der Entwurf enthielt noch 9 Massnahmenpakete. In der folgenden Überarbeitung wurden die Massnahmenpakete "Tempo-30-Zonen", "Verkehrsberuhigung" und "Gemeindestrassen ausserorts" zum neuen Massnahmenpaket "Verkehrsberuhigungen" zusammengefasst.) Der Anlass wurde von gut 50 interessierten Personen besucht.

Die vorgestellten Entwürfe wurden mehrheitlich positiv aufgenommen. Begrüsst wurde insbesondere der hohe Stellenwert der Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Wohnquartieren und Aussendörfern. In der Diskussion wurden Anregungen zu weiteren Massnahmen gemacht:

- Tempo 30 auf der Bernstrasse
- Tempo-30-Zone auf der Dorfstrasse in Schüpfen über die Bahnlinie hinweg erweitern
- Aufstellen von Geschwindigkeitsanzeigen im Zusammenhang mit den Massnahmen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit
- Verkehrsberuhigungen auch auf der Verbindungsstrasse in Saurenhorn
- Beleuchtung des Wegs entlang der Bahnlinie zwischen Schüpfen und Bundkofen
- Zubringerstrasse zwischen Bundkofen und Grossaffoltern
- Autobahn-Vollanschluss

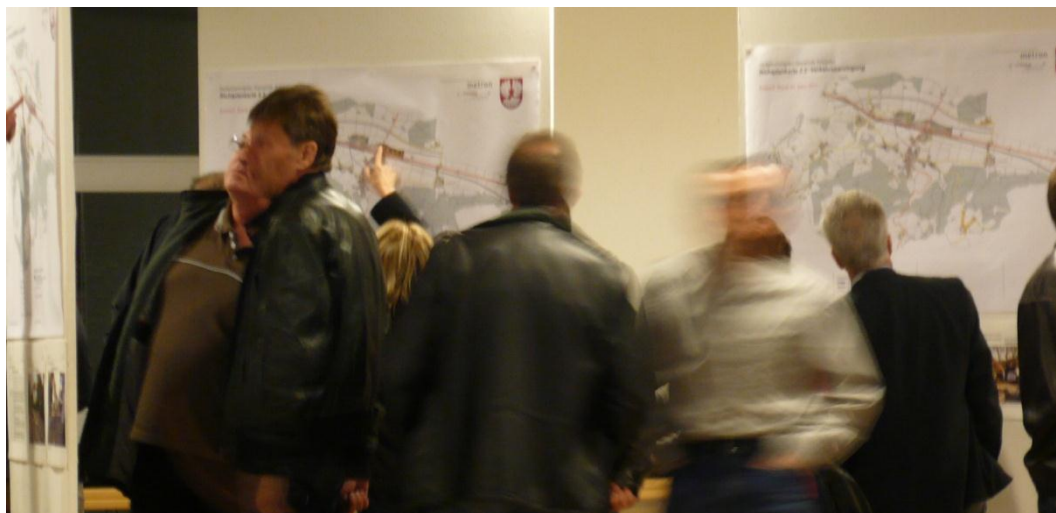


Abbildung 5: Grosses Interesse für die Konzeptentwürfe am 2. öffentlichen Anlass

Die Anwesenden hatten Gelegenheit, die Massnahmenpakete und die einzelnen Massnahmen zu gewichten. Hierzu erhielt jede Person vier Klebpunkte welche auf die Richtplankarten verteilt werden konnten. Abgegeben wurden insgesamt 207 Punkte.

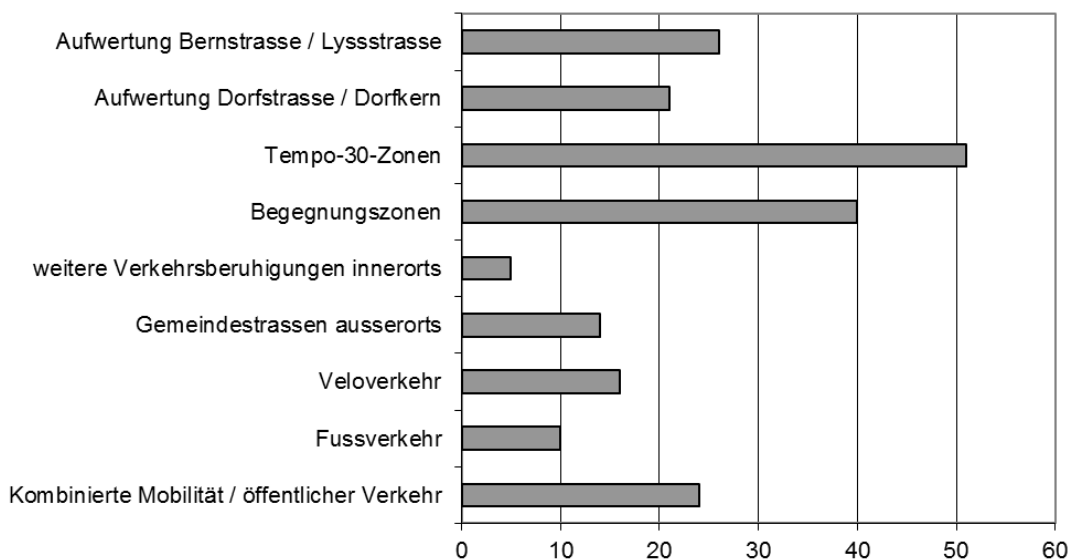


Abbildung 6: Anzahl Punkte pro Massnahmenpaket

Am meisten Punkte erhielten die Massnahmenpakete "Tempo-30-Zonen" und "Begegnungszonen". Dadurch wurde erneut die Bedeutung der (flächigen) Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren und Aussendörfern zum Ausdruck gebracht. Viele Punkte erhielten insbesondere die Zonen Schüpfen Dorf und Schwanden. Ca. 45 % aller vergebenen Punkte entfielen auf diese beiden Massnahmenpakete.

Einen hohen Stellenwert scheinen auch die Massnahmen auf den Kantonsstrassen zu haben. Die beiden Massnahmenpakete "Aufwertung Bern-/ Lyssstrasse" und "Aufwertung Dorfstrasse / Dorfkern" erhielten zusammen rund 23 % der Punkte. Hier fällt auf, dass vor allem die Massnahmen in Schwanden viele Punkte erhielten.

Wird die Punktevergabe nach einzelnen Massnahmen betrachtet, wurden auch Massnahmen aus den anderen Massnahmenpaketen hoch gewichtet:

- Aufwertung Veloabstellanlagen und Bahnhofsumfeld (21 Punkte)
- Neue Velounterführung prüfen (14 Punkte)
- Tempo 60 zwischen Schüpfen und Bundkofen (6 Punkte)

Schlussfolgerungen – Priorisierung der Massnahmen

Der öffentliche Anlass hat gezeigt, dass die Stossrichtung des Entwurfs Massnahmenpakete stimmte. Einzelne Massnahmen konnten durch die Anregungen in der Diskussion präzisiert werden. Die Gewichtung der Massnahmen mittels Klebepunkten zeigte, wo ein besonderer Handlungsdruck besteht. Dies ist ein Hinweis darauf, welche Massnahmen mit hoher Priorität umzusetzen sind:

- Verkehrsberuhigungen (Tempo-30-Zonen) [Massnahmenpaket 2.1]
- Begegnungszonen [Massnahmenpaket 2.2]
- Aufwertung Veloabstellanlagen und Bahnhofsumfeld [Massnahme aus dem Massnahmenpaket 5]

6 Glossar

Begegnungszone	Begegnungszonen können in Wohn- und Geschäftsstrassen errichtet werden. Zufussgehende dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugen vortrittsberechtigt, dürfen diese jedoch nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, was entsprechende gestalterische Massnahmen bedingt.
Bike and Ride (B+R)	Veloabstellanlage an Bahnhöfen oder Bushaltestellen.
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr (Montag bis Sonntag)
Kiss and Ride (K+R)	Kurzzeitparkplatz für das Abholen oder Bringen von Reisenden des → öffentlichen Verkehrs
Koexistenz im Strassenverkehr	Der Strassenraum erfüllt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrsteilnehmenden werden durch eine entsprechende Gestaltung zur gegenseitigen Rücksichtnahme angehalten.
Kombinierte Mobilität	Alle Arten von Kombinationen zwischen ÖV, Veloverkehr und MIV.
Modal-Split	Anteil der verschiedenen Verkehrsarten (→öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr und →motorisierter Individualverkehr) am Gesamtverkehrsaufkommen.
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	privater Verkehr mit Motorfahrzeugen (Autos, Motorräder, Lastwagen, landwirtschaftliche Fahrzeuge)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bahn und Bus)
Park and Ride (P+R)	Parkierungsanlage für den →MIV an einem Bahnhof für Benutzerinnen und Benutzer des →öffentlichen Verkehrs
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept; wird im Kanton Bern seit Juni 2009 flächendeckend (für alle fünf Regionen) erarbeitet.
RK	Regionalkonferenz; in der Region Biel/Bienne - Seeland - Jura bernoise ist die Einführung in Vorbereitung.
RVK	Regionale Verkehrskonferenz; der Verein befasst sich mit allen Fragen des öffentlichen Verkehrs. Mitglieder sind die Gemeinden. Mit der Einführung der → RK wie sie durch diese abgelöst.
Tempo-30-Zone	In Tempo-30-Zonen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, die Zufussgehenden sind gegenüber den Fahrzeugen nicht vortrittsberechtigt.

7 Quellennachweise

- ¹ Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern, 2008, Seite 20
- ² Richtplan Kanton Bern, Stand 14.11.2007, Strategien Kapitel B, Seiten 5 ff
- ³ Kantonaler Richtplan Veloverkehr, Stand 2004, Teilplan Nord
- ⁴ Richt- und Inventarplan Wandern Kanton Bern,
http://www.geoportal.sites.be.ch/site/bve_geo_karte_wandern
- ⁵ Gesamtregionaler Richtplan, Stand: Mitwirkung, Juni 2010
- ⁶ Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2010-2013, Koordinationsblatt 7, Seite 57
- ⁸ Einwohnergemeinde Schüpfen, Teilrevision Ortsplanung, Technischer Bericht, Mai 2005, Seiten 10 / 3
- ⁸ Auswertung Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern, Schlussbericht Juli 2007
- ⁹ Pendlerstatistik: <http://www.pendlerstatistik.admin.ch>

Anhang

- Analysekarte: Handlungsbedarf
- Grobkostenschätzung