Planung, die bewegt.

KONTEXTPLAN

Konolfingen, Richtplan Verkehr

Erläuterungsbericht

Genehmigungsexemplar

KONTEXTPLAN AG
info@kontextplan.ch www.kontextplan.ch

CH-3011 Bern Gutenbergstrasse 6 T +41 (0)31 544 22 55
CH-4500 Solothurn Biberiststrasse 24 T +41 (0)32 626 59 26
CH-8002 Zürich Seestrasse 41a T +41 (0)43 544 05 55

Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Konolfingen
Projektleiter	Sascha Marti, Leiter Abteilung Bau
Projektnummer	17054
Datei	T_17054_RPV Erläuterungsbericht_210512.docx
Berichtversion	12.05.2021
Berichtverfasser	Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Gilles Leuenberger / gilles.leuenberger@kontextplan.ch Clelia Bertini / clelia.bertini@kontextplan.ch
Genehmigung Auftraggeber	Version 12.05.2021 Genehmigt durch den Gemeinderat, 12.05.2021 z.H. AGR
	Historie: (Version 13.05.2020) Genehmigt durch den Gemeinderat, 13.05.20 z.H. AGR zur 2. Vorprüfung (Version 24.04.2019) Genehmigt durch den Gemeinderat, 24.04.19 z.H. AGR zur 1. Vorprüfung (Version 18.06.2018) Genehmigt durch Gemeinderat, 27.06.2018 (Version 05.06.2018) Genehmigt durch Begleitgruppe, 12.06.2018 [inkl. Korrekturen aus BG-Sitzung 3]
Titelbild	Fussweg Brunnhaldenstrasse - Hochstrasse

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung **5**
1.1 Ausgangslage 5
1.2 Vorgehen, Zielsetzung und Projektorganisation 5
1.3 Grundlegende Stossrichtungen 6
1.4 Elemente des Verkehrsrichtplans 6
1.5 Grundsätze 6
1.6 Grundlagen 7

2. Analyse **8**
2.1 Analyse motorisierter Individualverkehr 8
2.2 Analyse öffentlicher Verkehr (öV) 9
2.3 Analyse Fuss- und Veloverkehr (FVV) 11
2.4 Routen für Transporte mit Übermass 11
2.5 Inventar historischer Verkehrswege 12

3. Verkehrsrichtplan und Massnahmen **14**
3.1 Massnahmenblatt Schulwegsicherheit – Innerorts (Sch-i) 14
3.2 Massnahmenblatt Schulwegsicherheit – ausserorts (Sch-a) 14
3.3 Massnahmenblatt Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30) 14
3.4 Massnahmenblatt Fussverkehr - Zugang Bahnhof (FV-Bhf) 15
3.5 Massnahmenblatt Fussverkehr – Netzlücken / Schwachstellen (FV-N) 15
3.6 Massnahmenblatt Veloverkehr (VV) 16
3.7 Massnahmenblatt motorisierter Individualverkehr (MIV)-Punktuelle Schwachstellen (MIV-Pu) 16
3.8 Massnahmenblatt Streckenmassnahmen (St) 17
3.9 Massnahmenblatt Kantonsstrassen (Kt) 17
3.10 Massnahmenblatt Parkierung (Pa) 18
3.11 Massnahmenblatt öffentlicher Verkehr (öV) 18
3.12 Massnahmenblatt Mobilitätsmonitoring (MM) 19
3.13 Massnahmenblatt Controlling (Co) 19
3.14 Netzplan Netzhierarchie 19
3.15 Netzplan öffentlicher Verkehr 19
3.16 Netzplan Veloverkehr 19
3.17 Netzplan Fussverkehr 20

Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz 9
Abbildung 2: ÖV-Güteklassen 10
Abbildung 3: Auszug *Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte" [BVE-TBA,* 2015] 11
Abbildung 4: Panzerrouten gemäss Büro für Panzerverschiebungen 12
Abbildung 5: Inventar historischer Verkehrswege (IVS) 13

Abkürzungen

Bhf	Bahnhof
FV	Fussverkehr
GVM	Gesamtverkehrsmodell
KXP	Kontextplan AG
MIV	motorisierter Individualverkehr
OIK II	Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II
OPR	Ortsplanrevision
öV	öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
T30	Tempo 30
VV	Veloverkehr

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision (OPR) entschied die Gemeinde, die Themen Siedlung und Verkehr mehr aufeinander abzustimmen. In der Folge fiel der Entscheid, einen Richtplan Verkehr zu erarbeiten. In diesem Richtplan sollen sowohl die aktuellen wie auch die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Gemeindebevölkerung berücksichtigt werden.

Im Rahmen der OPR wurde im Sommer 2016 eine Umfrage der Bevölkerung durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass diverse Themen im Bereich Verkehr eine vertiefte Bearbeitung erfordern.

Die Gemeinde Konolfingen beauftragte die Kontextplan AG (KXP) mit der Bearbeitung des Bereichs Verkehr.

1.2 Vorgehen, Zielsetzung und Projektorganisation

Verkehrsprobleme sind oft nicht nur lokale Probleme. Ausbauten oder Rückbauten von übergeordneter Infrastruktur, Siedlungsentwicklungen in der Region oder Veränderungen im Verhalten der Bevölkerung sind Aspekte, welche nicht direkt beeinflussbar sind. Die Ortsplanungsrevision ermöglicht es, die Aspekte Siedlung und Verkehr gemeinsam zu betrachten und miteinander abzustimmen.

Mit dem neuen Richtplan Verkehr werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffen eines alltagstauglichen, behördenverbindlichen Instruments
- Aufzeigen der verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde in den nächsten Jahren und deren Auswirkungen
- Aufzeigen der Handlungsfelder inkl. möglicher Lösungsansätze
- Integration der bevorstehenden Veränderungen in die konzeptionellen Planungsinstrumente der Gemeinde
- Integration der Drittplanungen und deren Auswirkungen auf die Gemeindestrassen in die Planungsinstrumente der Gemeinde
- Schaffen einer Grundlage für die Investitionsplanung

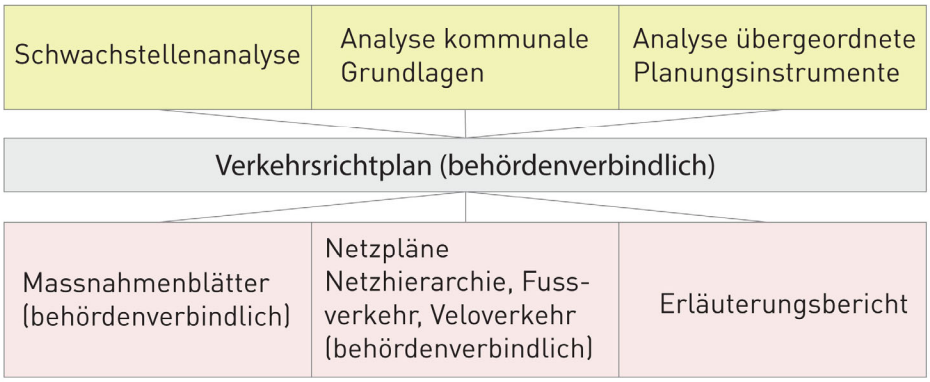
1.3 Grundlegende Stossrichtungen

Die Siedlung und der Verkehr sollen besser aufeinander abgestimmt werden. Deshalb soll beispielsweise der Verkehr in den Quartieren so abgewickelt werden, dass die Quartierstrassen für alle Verkehrsteilnehmenden sicher sind. Ebenfalls soll eine gute Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Damit soll ermöglicht werden, dass die Einwohnerinnen und Arbeitnehmer den öffentlichen Verkehr benutzen bzw. zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sein können.

Die Erhöhung der Schulwegsicherheit ist der Gemeinde ein grosses Anliegen und soll mit diversen Massnahmen vorangetrieben werden.

1.4 Elemente des Verkehrsrichtplans

Der Richtplan Verkehr setzt sich aus Massnahmenblättern, Netzplänen und einem Erläuterungsbericht zusammen.



1.5 Grundsätze

Der Richtplan Verkehr ist behördenverbindlich. Die in den Plänen dargestellten Massnahmen auf den Kantonsstrassen (Hoheit Kanton) oder ausserhalb des Gemeindegebietes (Hoheit anderer Gemeinden) sind als Vorschläge zu verstehen. Die Gemeinde Konolfingen verpflichtet sich bei diesen Massnahmen, den Kontakt mit den betreffenden Stellen aufzunehmen. Der Richtplan Verkehr ist, mit Ausnahme der in die Grundordnung einfliessenden Inhalte, nicht grundeigentümerverbindlich.

1.6 Grundlagen

Der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Konolfingen berücksichtigt folgende (Planungs-) Grundlagen:

1.6.1 Grundlagen Bund

- Inventar historischer Verkehrswege (IVS)

1.6.2 Grundlagen Kanton

- Kantonaler Richtplan 2015
- Sachplan Veloverkehr 2014
- Sachplan Wanderroutennetz 2019

1.6.3 Grundlagen Region

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2017
- Regionaler Netzplan Veloverkehr 2014

1.6.4 Grundlagen Gemeinde

- Bestehender Zonenplan / Baureglement
- Schulwege gemäss Schulwegkonzept 2018

2. Analyse

Die Gemeinde hat vor der Erarbeitung des Richtplanes Verkehr eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Diese wird auf den folgenden Seiten kurz zusammengefasst.

Basis bildet die Schwachstellenanalyse vom 04.06.2018, welche die Gemeinde für den internen Gebrauch in Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe zum RPV erstellt hat.

2.1 Analyse motorisierter Individualverkehr

Grundsätzlich bestehen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wenige Schwachstellen. Die Schwachstellen liegen in vielen Fällen auf der Kantonsstrasse. An einigen Knoten und Strassenabschnitten (z.B. Tonisbachstrasse, Burgdorfstrasse) bestehen Sichtprobleme bzw. Sicherheitsdefizite. Aus der Bevölkerungsbefragung ging zudem hervor, dass es aus subjektiver Sicht auf einigen Strecken Schleichverkehr bzw. Fremdverkehr gibt.

Der Kanton Bern betreibt ein Gesamtverkehrsmodell (GVM). Dieses bildet das Verkehrsangebot, das Verkehrsgeschehen und Verkehrsverhalten im Raum ab. Das GVM des Kantons Bern ist ein prognosefähiges, massnahmensensitives und multimodales Verkehrsmodell mit einem Ist-Zustand 2012 und einem Prognosezustand 2030. Es bildet den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) ab. Bei der Planung der Infrastruktur und des Angebots des öffentlichen Verkehrs, bei Strassenbauprojekten und bei regionalen Gesamtplanungen sowie bei der Wirkung verkehrsspezifischer Massnahmen kommt dieses Gesamtverkehrsmodell zum Einsatz. Gemäss diesem Modell ist im Raum Konolfingen bis 2030 mit einem Verkehrswachstum von ca. 10 % gegenüber dem Zustand 2012 zu rechnen.

Auf dem Strassennetz führt der zuständige Oberingenieurkreis II (OIK II) periodisch Messungen durch. Diese werden in der überwiegenden Zahl der Fälle mit Seitenradarmessgeräten durchgeführt. Dabei wird während zwei Wochen der Gesamtverkehr an einem Querschnitt erhoben und daraus ein Durchschnittswert bestimmt. Dieser definierte durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) erlaubt den Vergleich mit anderen Strecken und hilft, Vergleiche anzustellen oder auch erforderliche Massnahmen abzuschätzen. Für den Raum Konolfingen sind die aktuellsten Daten des OIK (2011 – 2017) abgebildet (Abbildung 1).

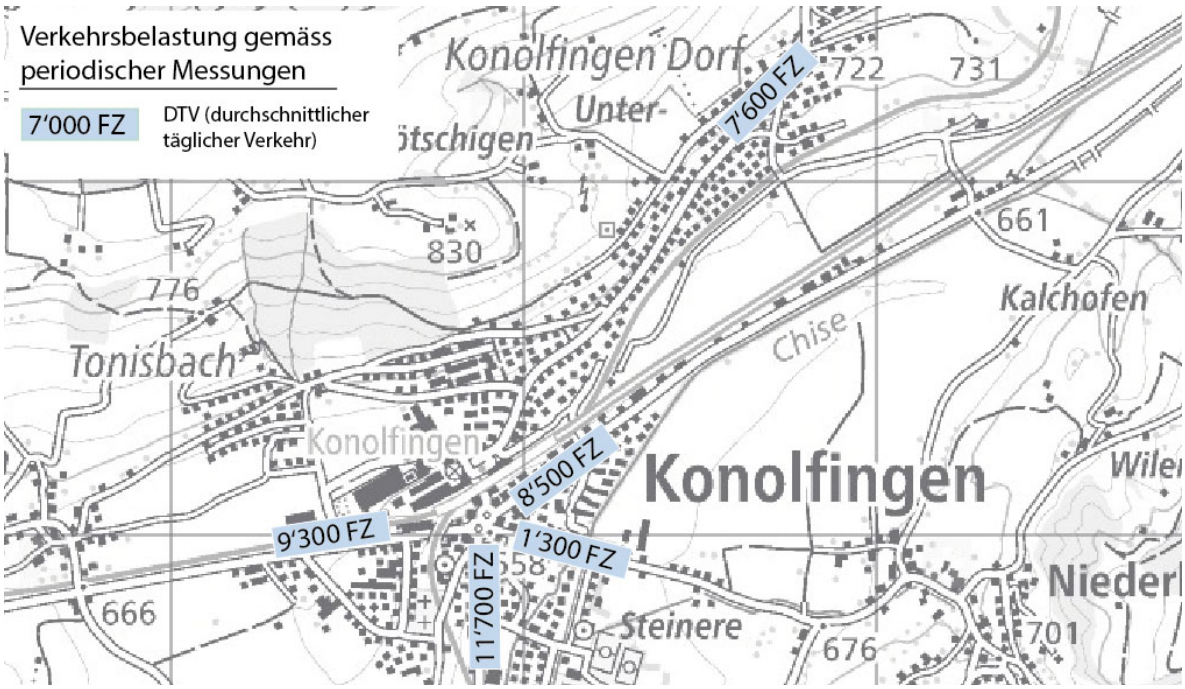


Abbildung 1: Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz

Über die Kapazität auf dem Strassennetz lassen sich aufgrund fehlender Zahlen nur wenige Aussagen machen. Eine hohe Belastung weist der Doppelkreisel im Zentrum auf. An diesem sind bereits heute während der Abendspitze Stauzeiten vorhanden. Die gemäss GVM prognostizierte Verkehrszunahme wird die Situation in Zukunft weiter verschärfen.

Parkierung

Die Gemeinde verfügt über ein gültiges Parkplatzreglement (Stand 01.06.2003), in welchem die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder geregelt ist. Bei Neubauten kennt die Gemeinde keine verschärften Vorschriften zur Berechnung des Parkfeldbedarfs. Die Berechnung erfolgt nach der kantonalen Bauverordnung (BauV).

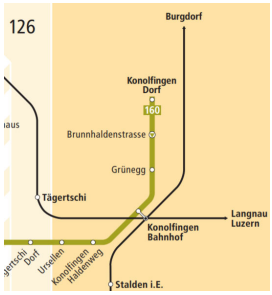
2.2 Analyse öffentlicher Verkehr (öV)

Durch den Bahnhof ist Konolfingen neben dem Busnetz auch an das Bahnnetz angeschlossen. Durch die S-Bahnlinie S2 sowie durch Regio-/RegioExpress-Linien gelangt man von Konolfingen mit der Bahn nach Laupen (1 h), Langnau (15 min), Thun (20 min), Burgdorf (30 min), Solothurn (1 h 10 min), Luzern 1 h 10 min) und Bern (20 min).

Die Buslinie 160 erschliesst wochentags von 06 – 20 Uhr in einem durchgehenden Halbstundentakt die an die Burgdorfstrasse und Bernstrasse angrenzenden Gebiete mit dem Bahnhof Konolfingen sowie mit Münsingen und Bern Flughafen. An Wochenenden verkehren die Busse in einem Stundentakt. Abends besteht kein Angebot.

Das Gebiet rund um das Schloss Hünigen ist durch den Bahnhof Stalden an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Libero Zonenplan



Die Aussenquartiere von Konolfingen sind grösstenteils nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Bahnhof Tägertschi ist von Gysenstein ca. 1 Kilometer entfernt und zu Fuss in ca. 15 bis 20 min erreichbar.

Die öV-Güteklasse ist ein Indiz für die Erschliessung durch den öV. Sie ist auch Grundlage für raumplanerische Überlegungen. Als regionaler Verkehrsknotenpunkt weist der Bahnhof Konolfingen eine hohe Güteklasse B auf. Der Bahnhof Stalden mit deutlich weniger Verbindungen weist eine Güteklasse D auf. Mit der Linie 160 wird im Gebiet von Konolfingen Dorf die Güteklasse E erreicht. Gysenstein und Herolfingen liegen zu weit von den bestehenden Haltestellen des öffentlichen Verkehrs entfernt, als dass eine Güteklasse erreicht wird. Auf der Bernstrasse soll vor der Gemeindeverwaltung eine weitere Bushaltestelle erstellt werden, welche von der Buslinie 160 in beide Richtungen bedient wird. Damit wird das Zentrum südlich der Bahnlinie besser an das Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen.

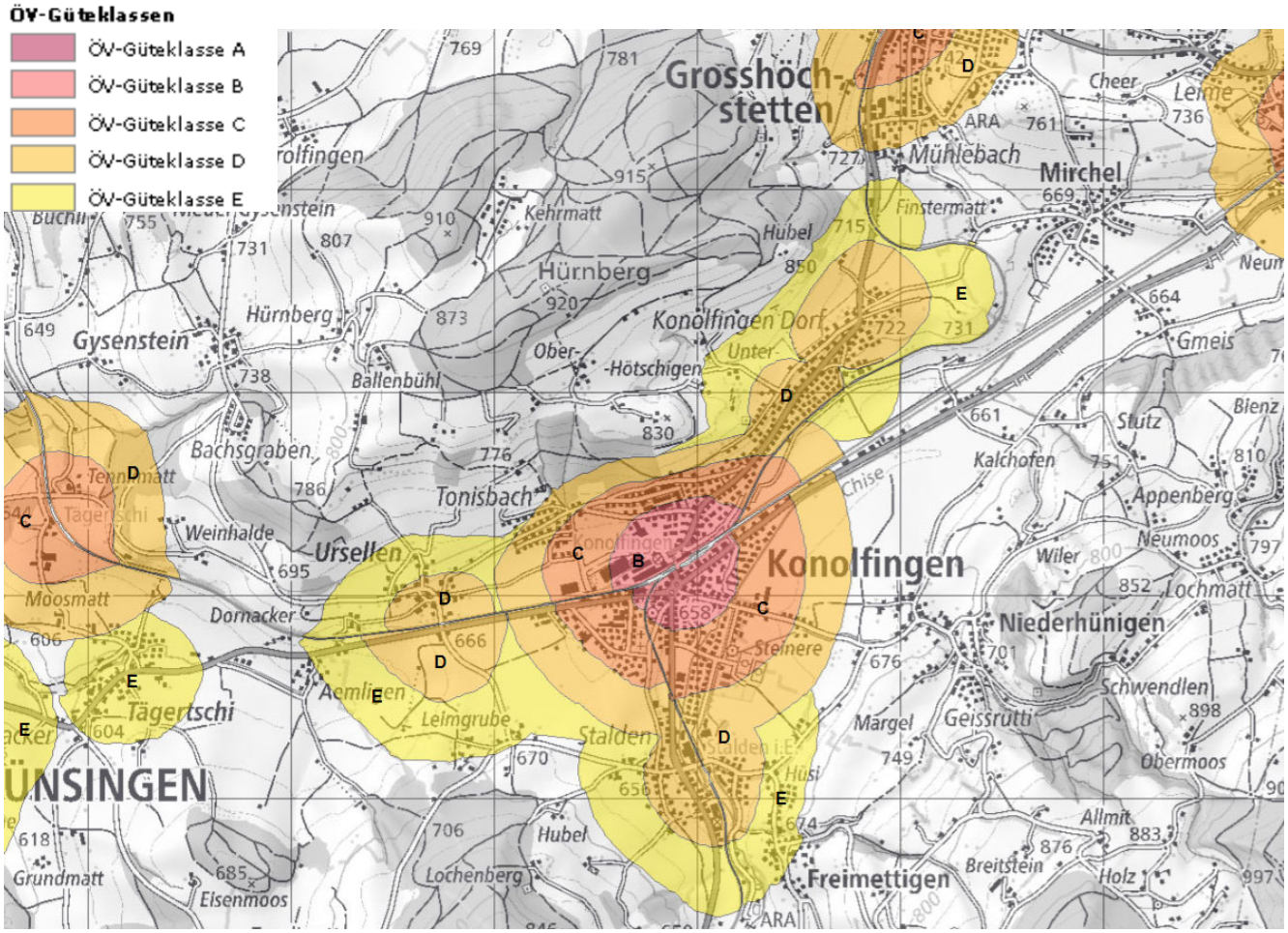


Abbildung 2: ÖV-Güteklassen
© Geoportal des Kt. Bern / © swisstopo [15.02.2021]

Die Gemeinde Konolfingen hat bereits in der Vergangenheit in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) (ehem. Regionale Verkehrskonferenz, RVK) untersucht, ob Gysenstein und Herolfingen mit einem Bus erschlossen werden können. Die Idee war damals, Gysenstein in die Verbindung «Münsingen – Trimstein – Worb» zu integrieren. Dies ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit wurde damals auch auf weitere Massnahmen (Bürgerbus etc.) verzichtet. Eine Erschliessung dieser Orte soll deshalb nicht erneut untersucht werden.

2.3 Analyse Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Beim Fussverkehr gibt es insbesondere die vier Netzlücken Haldenweg – Bahnhof, Hünigenstrasse – Birkenweg, Emmentalstrasse - Hünigenstrasse und Freimettigenstrasse – Sportanlage Inseli sowie einige Probleme bezüglich der Führung des Fussverkehrs im Bereich des Bahnhofs, insbesondere hinsichtlich der Schulwegsicherheit.

Wie auch bei den anderen Verkehrsträgern verläuft ein bedeutender Teil des Fussverkehrs über den Kreuzplatz. Das hohe Verkehrsaufkommen im MIV an dieser Stelle macht einen Aufenthalt an dieser Stelle unattraktiv. Die Gemeinde möchte langfristig in zweiter Reihe einen auf dem Fussverkehr ausgerichteten Zentrumsbereich mit attraktiven Sockelnutzungen schaffen.

Betreffend Veloverkehr gibt es vor allem auf den Kantonsstrassen und den Ausserortsstrecken Herolfingen – Gysenstein – Ursellen und Ballenbühl Defizite, auch bezüglich der Schulwegsicherheit.

Die Gemeinde hat bisher keine Routen von kommunaler Bedeutung für den Veloverkehr ausgeschieden. Im Netzplan Veloverkehr soll dies nun geschehen, um die Erschliessung für den Veloverkehr auf Gemeindegebiet zu präzisieren.

Die gemäss Sachplan Velo anstehende Korridorstudie zum Thema Veloverkehr soll mittelfristig das Velonetz von kantonaler und regionaler Bedeutung abbilden. Die Resultate müssen danach bei der periodischen Überarbeitung in den Richtplan Verkehr der Gemeinde einfliessen. Die Korridorstudie wird durch die RKBM verfasst. Bei Projekten im Bereich Veloverkehr ist diese zu kontaktieren.

2.4 Routen für Transporte mit Übermass

2.4.1 Ausnahmetransportrouten

Auf dem Gemeindegebiet von Konolfingen befinden sich keine Ausnahmetransportrouten.

Abbildung 3: Auszug *Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte" [BVE-TBA,* 2015]

2.4.2 Panzerrouten

Durch die Gemeinde Konolfingen verlaufen Panzerverschiebungsrouten (Abbildung 4). Diese befinden sich auf Kantonsstrassen (dicke schwarze Linien). Auf diesen Strassen verkehren Panzerfahrzeuge mit Gewichten bis zu 61 t. Die übrigen maximalen Masse betragen:

Länge:	15.10 m
Breite:	4.10 m
Höhe:	4.00 m

Bei Fragen zur Befahrbarkeit gibt das Büro für Panzerverschiebungen der Schweizer Armee weitere Auskunft.

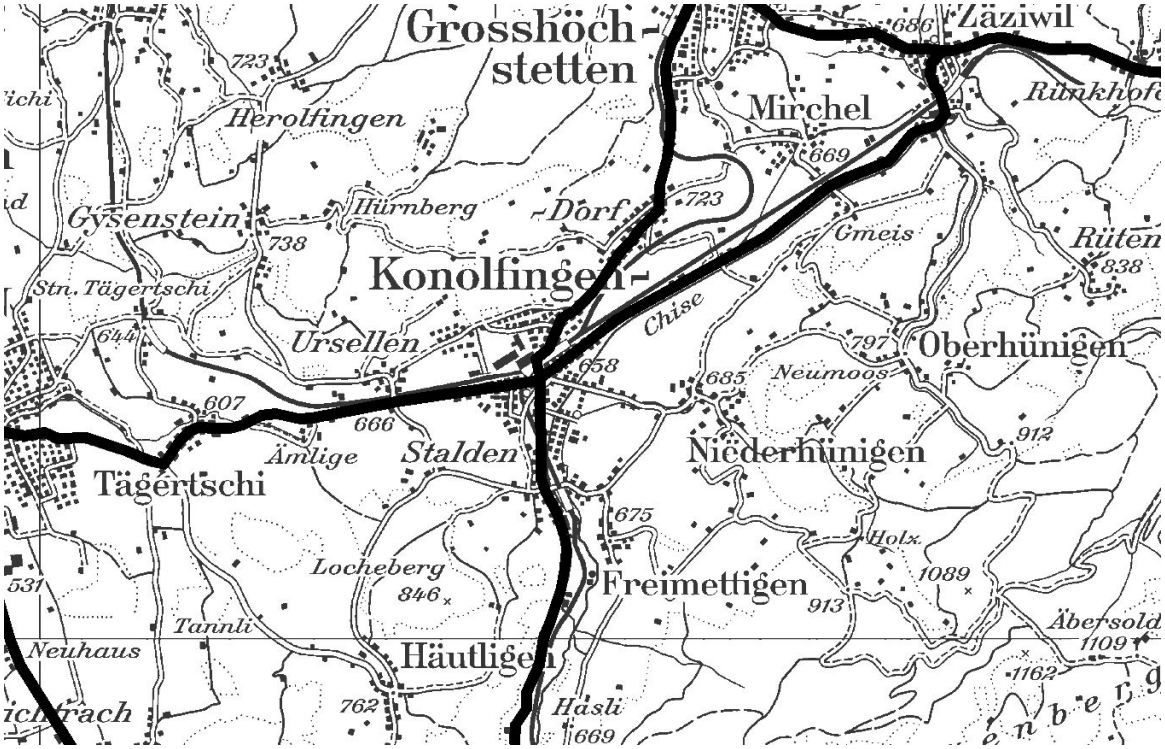
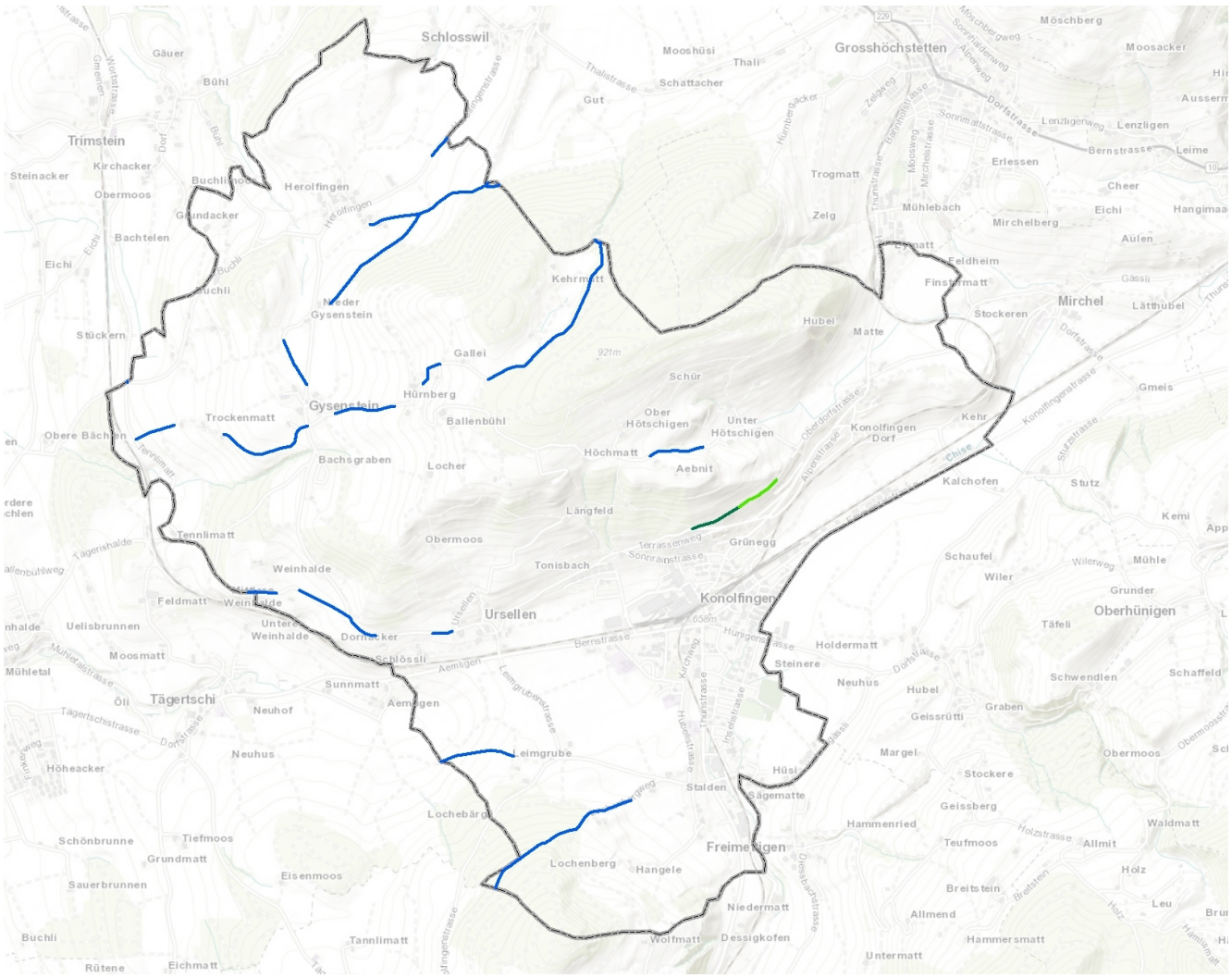


Abbildung 4: Panzerrouten gemäss Büro für Panzerverschiebungen

2.5 Inventar historischer Verkehrswege

Auf dem Gemeindegebiet sind diverse historische Verkehrswege (IVS) vorhanden. Ziel dieses Inventars ist es, wichtige Zeitzeugen zu erhalten und zu pflegen. Es wird zwischen national und regional bzw. lokal bedeutenden historischen Verkehrswegen unterschieden. In der Gemeinde Konolfingen gibt es keine historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit Substanz, dafür einige von regionaler und lokaler Bedeutung (Abbildung 5: Inventar historischer Verkehrswege (IVS)). Je nach Zustand werden sie einer der drei folgenden Kategorien zugeteilt: Historischer Verlauf mit viel Substanz, historischer Verlauf mit Substanz oder historischer Verlauf.

Weitere Informationen dazu finden sich beim Tiefbauamt des Kantons Bern: *http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/langsamverkehr/historische_verkehrswege.html*


Schlosswil
Grosshöchstetten
Trimstein
Herolfingen
Gysenstein
Mirchel
Konolfingen
Ursellen
Tägertschi
Freimettigen
Oberhünigen
Kehrmatt
Gallei
Hürnberg
Trockenmatt
Ballenbühl
Bachsgraben
Locher
Höchmatt
Aebnit
Längfeld
Obermoos
Tonisbach
Grünegg
Weinhalde
Feldmatt
Leimgrube
Lochebärg
Lochenberg
Hangele
Niedermatt
Wolfmatt
Dessigkofen
Tannlimatt
Eichmatt
Rütene
Schönbrunne
Tiefmoos
Grundmatt
Sauerbrunnen
Eisenmoos
Höheacker
Moosmatt
Uelisbrunnen
Neuhof
Neuhus
Sunnmatt
Aemligen
Schlössli
Dornacker
Untere Weinhalde
Stalden
Sägematte
Hüsi
Steinere
Holdermatt
Hubel
Geissrütti
Margel
Stockere
Hammenried
Teufmoos
Geissberg
Breitstein
Allmend
Hammersmatt
Untermatt
Waldmatt
Allmit
Holz
Leu
Schwendlen
Schaffeld
Graben
Schaufel
Wiler
Kalchofen
Stutz
Kemi
Mühle
Grunder
Täfeli
Kehr
Gmeis
Konolfingen Dorf
Unter Hötschigen
Ober Hötschigen
Schür
Matte
Hubel
Stockeren
Finstermatt
Feldheim
Mühlebach
Zelg
Trogmatt
Erlessen
Mirchelberg
Aülen
Eichi
Cheer
Lätthubel
Lenzligen
Leime
Bernstrasse
Möschberg
Moosacker
Mooshüsi
Thali
Schattacher
Gut
Thalistrasse
Gäuer
Bühl
Kirchacker
Steinacker
Obermoos
Gründacker
Bachtelen
Eichi
Buchli
Stückern
Obere Bächen
Neder Gysenstein
Chise
Gassli
Lätthubel
Dorfstrasse
Konolfingenstrasse
Stutzstrasse
Oberdorfstrasse
Angestrasse
Terrasseweg
Sonnrainstrasse
Bernstrasse
Aemligenstrasse
Leimgrubenstrasse
Kirchweg
Thunstrasse
Hubelstrasse
Tägertschistrasse
Mühletalstrasse
Tennlimatt
Tägernhalde
Allenbühlweg
Wilerweg
Holzstrasse
Breitsteinstrasse
Dessigkofenstrasse
Allmingenstrasse
Hämiswegli
Sonnmattstrasse
Lenzligenweg
Zelgweg
Mooswegstrasse
Mirchelstrasse
Sonnhaldenweg
Alpenweg
Moschbergweg
Hünigenstrasse
Dorfstrasse
Aemligen
Mühletal
Ölli
Höhe
Bühl
Dorf
Buchli
Eichi
Gmeinen
Nordstrasse
Gysenstrasse
Herolfingen
Thunstrasse
Mooswegstrasse
Mirchelstrasse
Zelgweg
Hünigenstrasse
Hüsi
Sägematte
Stalden
Hammenried
Teufmoos
Geissberg
Margel
Geissrütti
Hubel
Neuhus
Steinere
Holdermatt
Dorfstrasse
Schwendlen
Schaffeld
Graben
Obermoos
Stockere
Hammersmatt
Untermatt
Allmend
Breitstein
Allmit
Waldmatt
Holz
Leu
Brun
Hämiswegli
Hi
Sc
Obermoosstr
Lenzligen
Aussern
Hangimaa
Hir
Gmeis
Kemi
App
Lenzligenweg
Bernstrasse
Leime
Cheer
Eichi
Aülen
Lätthubel
Gassli
Mirchel
Stutz
Kehr
Kalchofen
Schaufel
Wiler
Wilerweg
Mühle
Grunder
Oberhünigen
Täfeli
Schwendlen
Schaffeld
Obermoos
Hammersmatt
Untermatt
Allmend
Breitstein
Allmit
Holz
Leu
Waldmatt
Geissberg
Teufmoos
Hammenried
Stockere
Margel
Geissrütti
Hubel
Neuhus
Steinere
Holdermatt
Dorfstrasse

3. Verkehrsrichtplan und Massnahmen

3.1 Massnahmenblatt Schulwegsicherheit – Innerorts (Sch-i)

Schulwegsicherheit
Innerorts

Das Massnahmenblatt Schulwegsicherheit beinhaltet Massnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen. Ziel der Massnahmen ist es, jedem Kind in der Gemeinde einen zumutbaren Schulweg zu ermöglichen. Viele Schwachstellen können mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 behoben werden. Zusätzliche Massnahmen sind beim Bahnübergang Thunstrasse, beim Feuerwehrmagazin, auf dem Bahnhofplatz sowie im Bereich des Doppelkreisels notwendig.

Die öffentliche Mitwirkung hat gezeigt, dass das Thema Schulwegsicherheit ein zentrales Anliegen ist. Die Umsetzung dieser Massnahmen hat deshalb hohe Priorität. Dies gilt auch für die Massnahmen im Massnahmenblatt «Schulwegsicherheit – ausserorts».

3.2 Massnahmenblatt Schulwegsicherheit – ausserorts (Sch-a)

Schulwegsicherheit
Ausserorts

Ab einer gewissen Distanz und einem bestimmen Alter wird der Schulweg auch mit dem Velo zurückgelegt. Dies gilt vor allem für die ausserhalb von Konolfingen gelegenen Einzelhöfe als auch für die Dörfer Gysenstein und Herolfingen. In der Analyse hat sich gezeigt, dass insbesondere die Verbindung Konolfingen–Gysenstein für velofahrende Schulkinder sicherer gestaltet werden soll. Zur Diskussion standen diverse Massnahmen (Strassenverbreiterung mit Erstellung Radstreifen, alternative Routenführung, Horizontalversätze mittels Pollern, Schwellen, Temporeduktion). Aufgrund der Lage am Hang und der teilweise schlecht einsehbaren Kurven wurde entschieden, dass als erste Massnahme auf der Strecke die Einführung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit geprüft werden soll.

3.3 Massnahmenblatt Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30)

Temporegime / Verkehrsberuhigung
Tempo-30-Zone

In der Schwachstellenanalyse wurde festgestellt, dass auf dem Gemeindegebiet viele Strassen im Mischverkehr genutzt werden, also der Fuss- und Veloverkehr sich die Verkehrsfläche mit dem motorisierten Verkehr teilen. Gleichzeitig sind die Sichtverhältnisse an diversen Stellen eingeschränkt und eine angepasste Fahrweise ist gefordert.

Anstatt im Quartier an einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von Generell 50 festzuhalten und in der Folge teure Massnahmen im Strassenausbau vorzunehmen, hat die Gemeinde entschieden, die Geschwindigkeit zugunsten der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu senken.

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen können die meisten Schwachstellen auf den Gemeindestrassen innerorts beseitigt werden. Aufgrund der teilweise schmalen Strassenquerschnitte wird davon ausgegangen, dass wenige Massnahmen notwendig sind, um die Geschwindigkeit auf das erforderliche Niveau zu senken. Entsprechend fallen die Kosten für die Begleitmassnahmen im Vergleich zum Nutzen gering aus.

Bislang wurde nur bei wenigen Strassen die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h herabgesetzt. Diese Streckensignalisation bedingt aber aufgrund des Strassenverkehrsgesetzes eine Wiederholung des Signals nach jeder einmündenden Strasse. Mit der Einführung der Zonensignalisation ist ein Signal nur am Ein-/Ausgang der Zone notwendig. Damit kann die Anzahl Signale reduziert werden.

Das Massnahmenblatt beinhaltet einen Vorschlag bezüglich der Zonenabgrenzung. Die genaue Zonenabgrenzung ist aber im Rahmen eines Massnahmenkonzepts noch zu präzisieren.

Die öffentliche Mitwirkung hat gezeigt, dass das Thema Verkehrsberuhigung ein zentrales Anliegen ist. Die Umsetzung dieser Massnahmen hat deshalb hohe Priorität.

3.4 Massnahmenblatt Fussverkehr - Zugang Bahnhof (FV-Bhf)

Fussverkehr – Zugang Bahnhof
Sicherheit Fussverkehr

Der Bahnhof Konolfingen wird zurzeit umgebaut. Im Rahmen dieses Projekts werden auch die Bedingungen in der Unterführung für den Fussverkehr verbessert, unter anderem ein hindernisfreier Zugang mittels Lift geschaffen. Die Gemeinde hat mit der SBB zu koordinieren, dass auch die Führung für den Fussverkehr auf dem Bahnhofplatz verbessert wird, zumal dieser Platz Teil des Schulweges ist, welcher im Zuge der Schulzusammenlegung noch an Bedeutung gewinnen wird.

Die Gemeinde kann zur Verbesserung der Situation nicht in Eigenregie handeln. Eine Lösung muss in enger Zusammenarbeit mit SBB und OIK II stattfinden.

3.5 Massnahmenblatt Fussverkehr – Netzlücken / Schwachstellen (FV-N)

Fussverkehr
Netzlücken/Schwachstellen

Die Gemeinde Konolfingen kennt an diversen Stellen Schwachstellen für den Fussverkehr. Viele dieser Schwachstellen bestehen aber nicht nur für Zufussgehende, sondern auch für Velofahrende. Um die Problemstellen nicht mehrfach zu behandeln, werden diese nur einmal aufgeführt. Ein Grossteil der Schwachstellen befinden sich in den Quartieren und wird im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo-30-Zonen und der Verbesserung der Schulwegsicherheit behoben. Im Massnahmenblatt Fussverkehr werden folglich nur noch Schwachstellen behandelt, welche nicht in den vorangehenden Massnahmenblättern behandelt wurden. Es handelt sich dabei vorangehend um Netzlücken.

Die fehlende Verbindung Hünigenstrasse – Birkenweg ist bereits im Baureglement verankert. Auf deren Umsetzung wird hingewiesen.

Die Verbindung Haldenweg – Bahnhof ist im Baureglement noch nicht verankert.

Die Verbindung Emmentalstrasse – Hünigenstrasse ist heute in Teilstücken bereits vorhanden. Das durchgehende öffentliche Wegrecht sowie einzelne Teilstücke sind aber noch nicht gesichert.

Die Verbindung Freimettigenstrasse – Sportanlage Inseli besteht heute schon, ist aber langfristig nicht gesichert, da ein Teil des Weges auf Privatgrund liegt.

Auf dem Streckenabschnitt Gysenstein – Konolfingen Dorf (via Ballenbühl) soll die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf einem Teilstück erhöht werden.

Zwischen dem Bahnhof Tägertschi und dem Fussweg, welcher das Tennli mit dem Bachsgraben verbindet, soll für eine bessere Beleuchtung des Fussverkehrs zusätzliche Kandelaber installiert werden.

Im Zentrumsbereich soll ein Dorfplatz primär für Zufussgehende geschaffen werden und so ein attraktiver Begegnungsort in Konolfingen geschaffen werden.

3.6 Massnahmenblatt Veloverkehr (VV)

Veloverkehr

Die Gemeinde Konolfingen weist insbesondere auf dem Kantonsstrassennetz Defizite für den Veloverkehr auf. Für die Umsetzung von Massnahmen auf den Kantonsstrassen ist der Kanton (OIK II) zuständig. Die RKBM erarbeitet aktuell für den Raum oberes Kiesental (Münsingen – Tägertschi - Konolfingen-Zäziwil-Grosshöchstetten - Biglen) eine Korridorstudie. Darin soll die Veloführung geklärt und der Ausbaustandard definiert werden. Bis die resultierenden Massnahmen dieser Studie schliesslich umgesetzt werden, dauert es deshalb noch einige Zeit. Die Gemeinde Konolfingen möchte im Hinblick auf die Korridorstudie die Verbindung Mooshausstrasse – Kehr mittelfristig für den Veloverkehr sichern. Damit bleibt eine spätere Realisierung dieser Verbindung möglich. Weitere Ergebnisse aus der Korridorstudie sind nach Vollendung im Richtplan Verkehr aufzunehmen.

3.7 Massnahmenblatt motorisierter Individualverkehr (MIV)-Punktuelle Schwachstellen (MIV-Pu)

MIV

Im Massnahmenblatt wird einzig die Problemstelle Oberdorfstrasse / Burgdorfstrasse behandelt. Der Knoten weist für alle Verkehrsteilnehmenden grosse Defizite auf. Insbesondere die bestehenden ungenügenden Sichtweiten führen zu Problemen für den einmündenden Verkehr.

Die Massnahmen für die Burgdorfstrasse (Längsrichtung) und den Knoten Leimgrubenstrasse / Thunstrasse werden im Massnahmenblatt Kantonsstrassen behandelt. Die weiteren beiden Schwachstellen (Engstelle Tonisbachstrasse, Knoten Hötschigen / Oberdorfstrasse) auf den Quartierstrassen können mit der Einführung von Tempo 30 behoben werden.

Weiter sollen im Gebiet einige Grundstücke bzw. Areale überbaut werden. Im Zuge dessen werden einige neue Arealanschlüsse realisiert. Konkret sind das die folgenden Arealanschlüsse:

- Arealanschluss Ursellenmoos ab dem Haldenweg (Überbauung Landi etc.)
- Arealanschluss Hüsi ab Freimettigenstrasse
- Arealanschluss ab Thunstrasse (Parzelle 2075)
- Arealanschluss über Mehrzweckplatz bzw. parallel dazu (Parzelle 2102)
- Arealanschluss ab Stockhornstrasse (zu Parzelle 1334)

Diese Arealanschlüsse werden nicht explizit in den Massnahmenblättern erwähnt, da diese im Zuge der Überbauungen realisiert werden.

3.8 Massnahmenblatt Streckenmassnahmen (St)

Streckenmassnahmen

Nicht auf allen Strassen kann der Schleich- bzw. Fremdverkehr ganz unterbunden werden, da diese Strassen auch eine gewisse Verbindungsfunktion aufweisen. Bei diesen werden Massnahmen umgesetzt, mit welchen der Verkehr verträglich abgewickelt werden kann.

Es geht um folgende Strecken:

- Freimettigenstrasse – Katzengässli
- Leimgrubenstrasse
- Unterdorfstrasse – Kehr
- Tonisbachstrasse – Buchwaldstrasse
- Stockhornstrasse - Hübelistrasse

Die Strecken Unterdorfstrasse – Kehr, Tonisbachstrasse – Buchwaldstrasse, Stockhornstrasse – Hübelistrasse werden im Massnahmenblatt Verkehrsberuhigung behandelt. Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sollen der Durchfahrtwiderstand und die Verkehrssicherheit auf diesen Strecken erhöht werden.

3.9 Massnahmenblatt Kantonsstrassen (Kt)

Kantonsstrassen

Auf dem Kantonsstrassennetz im Raum Konolfingen wurden im Rahmen der Schwachstellenanalyse diverse Problemstellen erörtert. Allen voran ist hierbei das ungenügende Angebot für den Veloverkehr hervorzuheben. Aber auch das Angebot für den Fussverkehr weist teilweise Defizite auf und das Einbiegen aus untergeordneten Strassen ist auch für den MIV teilweise erschwert.

Die meisten der Probleme sind dem OIK bekannt und sollen in den nächsten Jahren angegangen werden. Der Planungshorizont des OIK II reicht für einige dieser Massnahmen aber weit in die kommenden zwanziger Jahre. Aus diesem Grund werden im Massnahmenblatt zusätzlich zu den langfristig vom Kanton vorgeschlagenen Massnahmen auch kurzfristig umsetzbare Massnahmen vorgeschlagen.

Aufgrund der Anzahl Schwachstellen auf dem Gemeindegebiet ist mit dem Kanton zu klären, ob nicht die zeitnahe Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt sinnvoll wäre. Damit kann für die gesamte Ortsdurchfahrt ein abgestimmtes Bild erarbeitet werden.

Zeitpunkt sowie Art und Weise der Schwachstellenbehebung wird vom Strasseneigentümer, dem OIK II bestimmt. Die Gemeinde kann Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz nicht selber planen und umsetzen. Aus diesem Grund wird im Massnahmenblatt für Kantonsstrassen immer eine Anfrage formuliert.

Mit Ausnahme der Schwachstellen, welche den Schulverkehr und den Knoten Oberdorfstrasse / Burgdorfstrasse betreffen, werden alle Schwachstellen auf Kantonsstrassengebiet in diesem Massnahmenblatt behandelt.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gab es eine Vielzahl an Eingaben bezüglich der Kantonsstrassen (ca. 61 Eingaben). Es wurde deshalb entschieden, die für die Gemeinde relevanten Anliegen im Massnahmenblatt als Liste zu ergänzen, welche als Anregung für die zukünftigen Kantonsprojekte dienen kann.

3.10 Massnahmenblatt Parkierung (Pa)

Parkierung

Zurzeit bestehen in der Gemeinde nur wenige Probleme bezüglich der Parkierung. Einzig an den Tagen, an denen Veranstaltungen auf dem Mehrzweckplatz stattfinden und im Zuge dessen die dort vorhandenen Parkfelder nicht zur Verfügung stehen, gibt es Probleme betreffend der Anzahl Parkfelder im Zentrum. Deshalb soll das Nutzungskonzept des Mehrzweckplatzes überprüft und gegebenenfalls Massnahmen abgeleitet werden.

3.11 Massnahmenblatt öffentlicher Verkehr (öV)

Öffentlicher Verkehr

Für eine bessere Anbindung des Zentrums soll eine Bushaltestelle an der Bernstrasse vor der Gemeindeverwaltung realisiert werden, welche in beiden Richtungen von der Buslinie 160 bedient wird.

Um die Anlieger entlang der Thunstrasse mit dem öffentlichen Verkehr besser an den Bahnhof Konolfingen anzubinden sucht die Gemeinde immer wieder nach Lösungen. Die Buslinie 160 weist keine Zeitreserven auf und kann für diese Überlegungen nicht berücksichtigt werden. Zudem würde eine zusätzliche Stichfahrt in die Thunstrasse die Attraktivität des Angebots zwischen Bahnhof Konolfingen und Bahnhof Münsingen schmälern. Die Gemeinde prüft weiterhin neue Produkte, welche zu einer Verbesserung der Erschliessung beitragen können.

Weitere Massnahmen im Siedlungsgebiet bezüglich einer besseren Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sollen zur gegebenen Zeit wieder geprüft werden. Da der Handlungsspielraum der Gemeinde eingeschränkt ist, liegt der Fokus auf einer besseren Erschliessung der Gebiete rund um die Thunstrasse durch den öffentlichen Verkehr.

Die beidseitige Bedienung der Haltestelle Brunnhaldestrasse wurde bereits früher geprüft und aufgrund der bestehenden Situation als nicht realisierbar eingestuft. Auch die Platzierung von weiteren Bushaltestellen entlang der Burgdorfstrasse wurde abgeklärt. Auf der Burgdorfstrasse gibt es keine weiteren sicheren Halteräume. Aus Sicherheitsgründen sind deshalb mit der heutigen Strassenanlage keine weiteren Haltestellen entlang der Burgdorfstrasse möglich.

In der Vergangenheit wurde ebenfalls bereits geprüft, ob die Gebiete Gysenstein und Herolfingen besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden können. Die Idee war damals, Gysenstein in die Verbindung «Münsingen – Trimstein – Worb» zu integrieren. Dies ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit wurde damals auch auf weitere Massnahmen (Bürgerbus etc.) verzichtet. Seit der letzten Prüfung hat sich die Situation nicht grundlegend geändert. Die Gemeinde wird sich dafür bei den zuständigen Instanzen für die Wiedereinführung des Halbstundentaktes am Bahnhof Tägertschi erkundigen (Eingabe im RAK 2022 – 2025 erfolgt).

3.12 Massnahmenblatt Mobilitätsmonitoring (MM)

Mobilitätsmonitoring

Während der Arbeiten zum Verkehrsrichtplan zeigte sich, dass zwar Angaben zum Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse vorhanden sind, über das Aufkommen auf den Gemeindestrassen aber sehr wenige Zahlen vorliegen. Die Gemeinde möchte im Hinblick auf zukünftige Planungen das Verkehrsaufkommen erheben, um auch Entwicklungen früh zu erkennen und allenfalls handeln zu können (Durchgangsverkehr, Veloaufkommen, Knotenstromerhebungen, ...).

Die Gemeinde erstellt ein Monitoringkonzept und definiert darin Umfang und Verwendung der Daten. Zentrale Aspekte sind die Erfassung der Verkehrsentwicklung, Wirkung von Massnahmen und Kapazitätsanalyse für geplante Bautätigkeiten.

3.13 Massnahmenblatt Controlling (Co)

Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen wird im Massnahmenblatt Controlling konkretisiert und erfolgt nach den in den Massnahmenblättern festgelegten Prioritäten und Zeiträumen sowie unter Berücksichtigung des Finanzplans der Gemeinde Konolfingen.

3.14 Netzplan Netzhierarchie

Im Netzplan sind die für den motorisierten Verkehr relevanten Strassen ersichtlich und gemäss ihrer Hierarchie unterschiedlich klassiert.

Der Netzplan ist mindestens alle 10 Jahre zu überprüfen und an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen.

3.15 Netzplan öffentlicher Verkehr

Auf die Erstellung eines eigenen Netzplanes wird verzichtet, da das Buslinienetz nicht grundlegend verändert wird. Die im Richtplan verankerten Massnahmen sind in den anderen Netzplänen ersichtlich.

3.16 Netzplan Veloverkehr

Der Netzplan stellt die wichtigen Routen für den Veloverkehr dar. Folgende Velorouten aus übergeordneten Planungsinstrumenten werden im Netzplan abgebildet:

- SchweizMobil-Routen (Nr. 84, 94)
- Routen Sachplan Velo
- Routen regionaler Richtplan

Ergänzend dazu definiert die Gemeinde Velorouten von kommunaler Bedeutung.

Grundsätzlich ist das Strassennetz, wenn nicht anders signalisiert, für den Veloverkehr geöffnet. Für das Veloroutennetz nicht relevante Feld- und Privatwege sind übersichtshalber nicht im Netzplan dargestellt.

Der Netzplan ist mindestens alle 10 Jahre zu überprüfen und an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen.

3.17 Netzplan Fussverkehr

Die wichtigsten Schulwege sind im Netzplan dargestellt.

Für das Gesamtnetz nicht relevante Feld- und Privatwege sind nicht im Netzplan dargestellt.

Einige Fussverbindungen sind aufgrund des steilen Geländes als Treppen ausgeführt und nicht gesondert gekennzeichnet. Diese sind nicht für alle Bevölkerungsgruppen geeignet (Rollstuhl, Rollator etc.). Umgehungsmöglichkeiten sind vorhanden, aber aufgrund der grossen Höhendifferenz teilweise relativ lang.

Der Netzplan ist mindestens alle 10 Jahre zu überprüfen und an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen.