Planung, die bewegt.

KONTEXTPLAN

Konolfingen, Richtplan Verkehr

Massnahmenblätter

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	X_17054_RPV_Massnahmenblätter_210512.docx
Berichtversion	12.05.2021
Berichtverfasser	Markus Hofstetter/ markus.hofstetter@kontextplan.ch Gilles Leuenberger / gilles.leuenberger@kontextplan.ch Patrik Grütter / patrik.gruetter@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 den Gemeinderat, 27.06.2018 Version 04.06.2018 Genehmigt durch die Begleitgruppe, 12.06.2018 [inkl. Korrekturen aus BG-Sitzung 3]
Titelbild	Historischer Verkehrsweg IVS Ursellen

Inhaltsverzeichnis

1.	Definition wichtige Begriffe / Hinweise Nummerierung Massnahmen	5
2.	Schulwegsicherheit – Innerorts (Sch-i)	6
3.	Schulwegsicherheit – Ausserorts (Sch-a)	10
4.	Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30)	13
5.	Fussverkehr – Zugang Bahnhof (FV-Bhf)	18
6.	FV – Netzlücken / Schwachstellen (FV-N)	21
7.	Veloverkehr (VV)	25
8.	Motorisierter Individualverkehr (MIV) - Punktuelle Schwachstellen (MIV-Pu)	28
9.	Streckenmassnahmen (St)	31
10.	Kantonsstrassen (Kt)	34
11.	Parkierung (Pa)	39
12.	Öffentlicher Verkehr (öV)	41
13.	Mobilitätsmonitoring (MM)	44
14.	Controlling (Co)	46

Abkürzungen

AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
FV	Fussverkehr
KXP	Kontextplan AG
k.A.	keine Angaben
MIV	motorisierter Individualverkehr
OIK II	Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II
öV	öffentlicher Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
TBA DLZ	kantonales Tiefbauamt, Dienstleistungszentrum
VV	Veloverkehr

1. Definition wichtige Begriffe / Hinweise Nummerierung Massnahmen

1.1 Wichtige Begriffe

Die Arten der Verbindlichkeiten im Richtplan Verkehr

Im Richtplan und den dazugehörigen Massnahmenblättern werden drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden:

Vororientierung

Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind Anstrengungen nötig.
Verbindlichkeit: Vororientierungen verpflichten die planende Stelle bei wesentlichen Änderungen der Vorhaben oder Umstände, die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.

Zwischenergebnis

Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann.
Verbindlichkeit: Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.

Festsetzung

Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich.
Verbindlichkeit: Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Verfahren.

1.2 Hinweise Nummerierung Massnahmen

Die in den Massnahmenblättern enthaltenen einzelnen Massnahmen sind in den Netzplänen verortet. Ausnahme bilden die Massnahmen, welche in Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 stehen. Die Quartiere, in welchen eine Verkehrsberuhigung stattfinden soll, sind mittels Schraffur in den Netzplänen ersichtlich. Des Weiteren gibt es auch Massnahmen, welche keine infrastrukturellen Massnahmen betreffen und deshalb nicht in den Netzplänen ersichtlich sind.

2. Schulwegsicherheit – Innerorts (Sch-i)

Allgemeines zur Schulwegsicherheit
Der Anspruch auf ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht ist in der Bundesverfassung festgehalten. Nach geltender Rechtsprechung des Bundesgerichts kann daraus auch der Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg abgeleitet werden, was die Gemeinde Konolfingen sicherstellen möchte. Ein Schulweg gilt grundsätzlich als zumutbar, wenn ihn ein Kind ohne Begleitung einer erwachsenen Person und vorzugsweise zu Fuss zurücklegen kann.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit eines Schulwegs ist stark vom Entwicklungsstand bzw. vom Alter der Kinder abhängig. Sie fokussiert auf zwei Aspekte: Distanz und Sicherheit. Daneben spielen bei der Beurteilung auch die beiden Faktoren Qualität (Sicherheit) und individuelle Entwicklung der Kinder eine Rolle.

Velofahren kann aufgrund der kognitiven Fähigkeiten erst für Kinder ab 11 Jahren empfohlen werden. Ihnen können mit dem Velo Distanzen bis zu 5 km zugemutet werden. In Ausnahmefällen kann es jedoch auch jüngere Kinder geben, die sicher mit dem Velo in die Schule fahren können.

Die bisherigen Primarschulhäuser werden im Bereich Stalden (Hübelistrasse) zusammengefasst. Unabhängig davon ist die Schulwegsicherheit zu verbessern, da sich die Schulwege bei einer Zusammenlegung nicht grundsätzlich ändern, sondern mehrheitlich die gleichen bleiben.

Gegenstand / Problembeschrieb
Grundsätzlich sind möglichst sichere Schulwege zu gewährleisten, sichere Querungsmöglichkeiten über die übergeordneten Strassen sicherzustellen, sowie die punktuellen Schwachstellen in den Quartieren zu beheben. Auf den Quartierstrassen gibt es einige punktuelle Schwachstellen, welche mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und den dazugehörigen Begleitmassnahmen behoben werden können (-> siehe Massnahmenblatt Temporegime / Verkehrsberuhigung). Des Weiteren bestehen innerorts betreffend der Schulwege folgende Schwachstellen: **Hünigenstrasse / Inselistrasse und Gebiet Inseli** Heute bestehen teilweise unübersichtliche Situationen. **Bahnübergang Thunstrasse**

Die Barriere ist relativ hoch montiert, weshalb die Gefahr besteht, dass die Kinder diese unterqueren.

Hübelistrasse / Kirchweg
Im Bereich dieses wichtigen Schulwegs ist die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Bei Realisation der neuen Schullandschaft ist in Kombination mit der geplanten Wohnnutzung auf dem Areal Wohnen Hübelistrasse/Primarschulanalge Kirchbühl auf der Hübelistrasse mindestens ein einseitiges Trottoir vorzusehen.

Parkweg bis Hübelistrasse
Mit dem Grüneggrain und dem Parkweg bestehen Fusswege abseits der Hauptstrasse, aber ab dem Bahnhof muss die Kantonsstrasse im Bereich des Doppelkreisels mehrmals gequert werden. Die Fussgängerführung im Bereich des Bahnhofs und des Doppelkreisels entspricht aufgrund der Dimensionen und der Ausgestaltung nicht mehr den heutigen Standards. Zudem gibt es auf dem Bahnhofplatz keine klare Führung für den Fussverkehr.

Haldenweg
Am südlichen Ende des Haldenwegs verändert sich die Situation infolge neuer Ansiedlungen von Unternehmen und der neuen Verkehrsführung. Die Situation vor Ort kann noch nicht abschliessend beurteilt werden, soll aber nach Abschluss der Arbeiten hinsichtlich Verkehrsaufkommen/-ablauf und Schulwegsicherheit kritisch beurteilt werden.

Zielsetzung
Es sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu ergreifen.

	Massnahmen	
Sch-i-1	**Hünigenstrasse / Inselistrasse und Gebiet Inseli**	In Konolfingen soll in den Quartieren flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden. (siehe *Massnahmenblatt Verkehrsberuhigung*).
Sch-i-2	**Bahnübergang Thunstrasse**	Die Gemeinde nimmt Kontakt mit den Anlagebetreibern auf (OIK II, BLS). Es besteht die Möglichkeit, im Bereich des Gehwegs einen «Vorhang» an der Barriere zu montieren. Damit wird die Gefahr des Unterquerens vermindert.
Sch-i-3	**Hübelistrasse / Kirchweg**	Massnahmen wie die Änderung des Erschliessungssystems (Fahrverbote etc.) sind im Rahmen der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 zu prüfen.
Sch-i-4	**Parkweg bis Hübelistrasse**	siehe auch Massnahmenblatt FV-Bhf
Sch-i-5	**Umgebung Schulhäuser**	Im Bereich der Schulhäuser ist zu prüfen, ob allenfalls auch eine Begegnungszone eingeführt werden kann.

Umsetzung	
Planungsstand	Vororientierung
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung (Sch-i-2) ☒ Zwischenergebnis (Sch-i-4) ☒ Festsetzung (Sch-i-1, Sch-i-3, Sch-i-5)
Nächste Schritte	**Sch-i-1 Hünigenstrasse / Inselistrasse und Gebiet Inseli** _ Umsetzung im Rahmen der Massnahme Temporegime / Verkehrsberuhigung **Sch-i-2 Bahnübergang Thunstrasse** _ Massnahmen sind im Rahmen der Umgebungsgestaltung Schullandschaft Stalden in Zusammenarbeit mit dem Inhaber der Strasse und Bahninfrastruktur zu erarbeiten. **Sch-i-3 Hübelistrasse / Kirchweg** _ Umsetzung im Rahmen der Massnahme Temporegime / Verkehrsberuhigung **Sch-i-5 Umgebung Schulhäuser** _ siehe Massnahmenblatt Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30)
Abhängigkeiten / Koordination	Schullandschaft Stalden Neubau Migros inkl. neuer Erschliessung

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau
Beteiligte	Abteilung Bildung / Kultur / Sport (Arbeitsgruppe Schulweg) OIK II & Bahn (Bahnübergang)

Finanzierung		
Gesamtaufwand	CHF	k.A.
Finanzierung durch Dritte	CHF	k.A.
Kostenträger Gemeinde	CHF	k.A.
	☐ Erfolgsrechnung ☒ Investitionsrechnung (Tempo 30) ☐ Im Finanzplan eingestellt	

Grundlagen
Schwachstellenanalyse Kanton Bern Schulwegkonzept Gemeinde Konolfingen 2018

3. Schulwegsicherheit – Ausserorts (Sch-a)

Gegenstand / Problembeschrieb

Die Schulkinder in den Aussenquartieren (Gysenstein, Herolfingen) sind heute auf den Schulbus angewiesen oder müssen ihren Schulweg mit dem Velo zurücklegen.

Folgende Bereiche und Streckenabschnitte sind momentan als kritisch zu betrachten:

Knoten Ursellen / Bernstrasse und Knoten Stockhornstrasse / Bernstrasse
Über diese beiden Knoten gelangen die Schulkinder, welche mit dem Velo unterwegs sind, zur Schulanlage Hübelistrasse. Beide Knoten weisen zurzeit keine Querungshilfe für den Veloverkehr auf.

Streckenabschnitt Gysenstein – Ursellen
Dieser Abschnitt weist einen eher geringen Strassenquerschnitt von 5.50 m auf. Zudem gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Besonders die Kurvenbereiche sind aufgrund der vorhandenen Terrainverhältnisse unübersichtlich. Für den Veloverkehr Richtung Gysenstein ist dadurch das Sicherheitsgefühl ungenügend.

Streckenabschnitt Herolfingen – Gysenstein
Um den Schulbus zu erreichen, müssen die Schulkinder die Strecke von Herolfingen nach Gysenstein auf der Fahrbahn zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen. Auf dieser Strecke gilt momentan eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Zielsetzung

Es sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu ergreifen.

	Massnahmen	
Sch-a-1	**Knoten Ursellen / Bernstrasse und Knoten Stockhornstrasse / Bernstrasse**	An den Knoten ist die Sicherheit für den querenden Veloverkehr mangelhaft. Mit dem Strasseneigentümer (OIK II) ist Kontakt aufzunehmen, um eine geeignete Lösung zu realisieren. Eine mögliche Lösung ist die Erstellung einer Querungshilfe für den Veloverkehr.
Sch-a-2	**Streckenabschnitt Gysenstein-Ursellen**	Folgende Massnahme sind im Bereich der Kurve und gegebenenfalls darüber hinaus bzw. an den Knoten zu prüfen: _ Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 60 _ Überprüfung der Vortrittsregelung der Knoten bezüglich der Verkehrssicherheit
Sch-a-3	**Streckenabschnitt Herolfingen - Gysenstein**	Folgende Massnahmen sind auf diesem Streckenabschnitt bzw. an den Knoten zu prüfen: _ Verlängerung Route Schulbus (für höhere Primarklassen -> für den Kindergarten und die 1. und 2. Klasse der Primarklasse ist der Schulbus bereits in Betrieb) _ Einführung eines Pedibuses _ Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 60 _ Überprüfung der Vortrittsregelung der Knoten bezüglich der Verkehrssicherheit

	Umsetzung	
	Planungsstand	Vororientierung
	Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	**Sch-a-1 Knoten Ursellen / Bernstrasse und Knoten Stockhornstrasse / Berstrasse** Die Gemeinde gelangt an das OIK II, um zusammen ein Projekt auszuarbeiten. **Sch-a-2 Streckenabschnitt Gysenstein- Ursellen / Sch-a-3 Streckenabschnitt Herolfingen – Gysenstein** Variantenbeurteilung Erarbeitung eines Vorprojekts Publikation Umsetzung

Abhängigkeiten / Koordination	Mit Kanton betreffend Knoten Ursellen / Bernstrasse und Knoten Stockhornstrasse / Bernstrasse

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	OIK II Abteilung Bildung / Kultur / Sport (Arbeitsgruppe Schulweg)

Finanzierung			
Gesamtaufwand	CHF	20'000.-	(nur Variantenbeurteilung Lösungen auf Gemeindestrassen)
Finanzierung durch Dritte	CHF	-	
Kostenträger Gemeinde	CHF	20'000.-	
	☒ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt		

Grundlagen
Schwachstellenanalyse Gemeinde Konolfingen Schwachstellenanalyse Kanton Bern Schulwegnetz Gemeinde Konolfingen

4. Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30)

Gegenstand / Problembeschrieb

In der Gemeinde Konolfingen gilt zurzeit entweder «Generell 50» oder Tempo 40 als Streckensignalisation. Die Streckensignalisation «Höchstgeschwindigkeit 40» ist hauptsächlich auf den Quartierstrassen signalisiert. Da Tempo 40 nur als Streckensignalisation und nicht als Zone signalisiert werden kann, muss die Temporeduktion an jedem Knoten neu signalisiert werden. Dies führt zu einer Vielzahl von Signalisationstafeln. Zudem wurde nur in gewissen Quartieren die erlaubte Geschwindigkeit herabgesetzt. Eine flächendeckende einheitliche Regelung in allen Quartieren fehlt damit. Die heutige Praxis geht innerorts von 50 km/h bzw. 30 km/h in Ortschaften aus. Ebenfalls muss auf einigen Schulwegen die Verkehrssicherheit erhöht werden. Deshalb soll in den Quartieren flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden.

Zielsetzung

Mit einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 werden die folgenden Ziele erreicht:

- Eine der Quartiersituation und dem Strassenraum angepassten Geschwindigkeit und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Attraktivitätssteigerung des Strassenraums und Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen.
- Steigerung der Lebens- und Wohnqualität in den Quartieren.
- Vermindern des Schleichverkehrs auf den Quartierstrassen mittels dem Achsen-Kammern-System.

Tempo 30 ist eine Grundmassnahme zur Erhöhung der Schulwegsicherheit. Bauliche Massnahmen sollen nur da umgesetzt werden, wo dies unbedingt notwendig ist. Eine hohe Kosteneffizienz ist anzustreben.

Massnahmen	

Ziel ist es, mit der Einführung von Tempo 30 und der damit einhergehenden Umsetzung von Begleitmassnahmen die folgenden Schwachstellen zu beheben bzw. an folgenden Stellen bzw. auf folgenden Streckenabschnitten die Verkehrssicherheit zu erhöhen:

Einmündungsbereich Fussweg im Bereich des Knotens Hötschigen / Oberdorfstrasse	Prüfung einer Bodenmarkierung bzw. eines horizontalen Versatzes
Einmündungsbereich Fussweg Oberdorfstrasse 21	Prüfung einer Bodenmarkierung bzw. eines horizontalen Versatzes
Bereich Tonisbachstrasse bei Sonnrainstrasse	Prüfung Massnahmen am Knoten Tonisbachstrasse / Soneggweg und Tonisbachstrasse / Sonnrainstrasse
Inselistrasse	Prüfung horizontale Versätze z.B. bei wichtigen Querungstellen
Tonisbachstrasse – Buchwaldstrasse - Sonnrainstrasse - Hochstrasse	Folgende Begleitmassnahmen sind denkbar bzw. sind zu prüfen: _ Horizontalversätze entlang der Buchwaldstrasse und der Tonisbachstrasse (beispielweise in Kombination mit wichtigen Querungsstellen) _ Umgestaltung Knoten Sonnrainstrasse / Tonisbachstrasse Zudem ist die heutige Signalisation (Fahrverbote, Zubringerdienst etc.) zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Bei dieser Überprüfung ist auch die Sonnrainstrasse miteinzubeziehen. Mit regelmässigen Kontrollen ist die Einhaltung der Fahrverbote zu kontrollieren.
Stockhornstrasse – Hübelistrasse	Folgende Begleitmassnahmen sind denkbar bzw. zu prüfen: _ Horizontalversätze entlang der Stockhornstrasse und der Hübelistrasse (beispielweise in Kombination mit wichtigen Querungsstellen) _ Umgestaltung Knoten Stockhornstrasse / Niesenstrasse sowie Knoten Kirchbühl / Hübelistrasse _ Längsstreifen entlang der Hübelistrasse bzw. Erstellung eines Trottoirs entlang der Hübelistrasse (Schule) Zudem ist ein Fahrverbot auf dem Abschnitt Kirchbühl zu prüfen.
Unterdorfstrasse - Kehr	Mit der Einführung von Tempo 30 und den damit verbundenen Begleitmassnahmen soll im bebauten Abschnitt der Durchgangsverkehr verträglich abgewickelt werden. Folgende Begleitmassnahmen sind denkbar bzw. zu prüfen: _ Horizontalversätze in Kombination mit wichtigen Querungsstellen im bebauten Gebiet _ Fussgängerlängsstreifen zwischen Burgdorfstrasse und Winkelmattstrasse

Des Weiteren sind für die Einführung von Tempo 30 auf folgenden Strassenzügen Massnahmen nötig:

Sonnrainstrasse
- Prüfung versetzte Längsparkierung im östlichen Bereich
- Prüfung Horizontalversätze im östlichen Bereich in Kombination mit bestehendem Fussgängerlängsstreifen
- Umgestaltung Knoten Tonisbachstrasse / Sonrainstrasse

Alpenstrasse
- Prüfung Horizontalversätze
- Umgestaltung Knoten Winkelmattstrasse / Alpenstrasse
- Prüfung Längsstreifen vom Knoten Burgdorfstrasse / Alpenstrasse bis Knoten Alpenstrasse / Winkelmattstrasse

Inselistrasse
- Prüfung Horizontalversätze
- Umgestaltung Knoten Inselistrasse / Libellenweg bzw. Kanalweg

Niesenstrasse
- Prüfung Horizontalversätze

Schützenstrasse
- Prüfung Horizontalversätze
- Prüfung Ausweichstellen
- Verbesserung der Sichtverhältnisse anstreben

Haldenweg
- Prüfung Horizontalversätze zwischen Knoten Nestléstrasse / Haldenweg und Tonisbachstrasse
- Prüfung farbliche Markierung zwischen Nestléstrasse und Bernstrasse
- Prüfung Massnahmen am Knoten Nestléstrasse / Haldenweg

Flurweg - Ursellen
- Prüfung Signalisation eines Fahrverbotes für Personenwagen / Motorrad

Kirchweg
- Prüfung Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit

Umsetzung	
Planungsstand	Vororientierung / Machbarkeitsstudie
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Nächste Schritte	Erarbeitung Verkehrsgutachten und Massnahmenplanung Budgetaufnahme Erfolgsrechnung Publikation Umsetzung

Die Umsetzung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen kann in Etappen geschehen. Damit können die Investitionskosten auf mehrere Jahre aufgeteilt werden.

Abhängigkeiten / Koordination	Schullandschaft Stalden Neubau Migros

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	Abteilung Bildung / Kultur / Sport (Arbeitsgruppe Schulweg)

Finanzierung			
Gesamtaufwand	CHF	150'000	(Für Gutachten, Massnahmenplanung & Umsetzung. Vergleich mit ähnlich grossen Gemeinden)
Finanzierung durch Dritte	CHF	-	
Kostenträger Gemeinde	CHF	150'000	
	☒ Erfolgsrechnung ☒ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt		

Grundlagen
Schwachstellenanalyse Gemeinde Konolfingen 2018

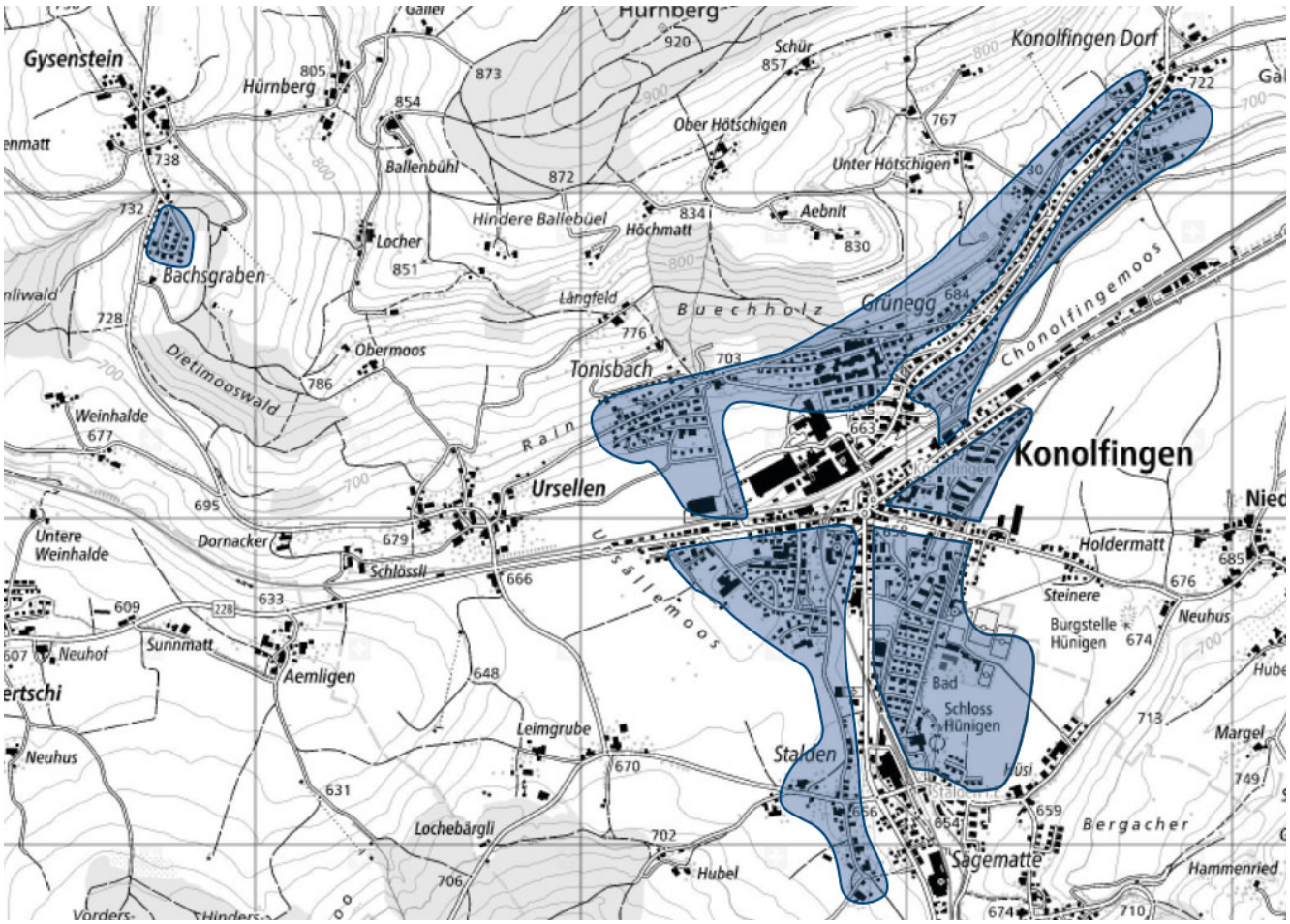


Abbildung 1: Gebiete, in denen geprüft werden soll, ob Tempo 30 eingeführt werden kann

In der oberen Abbildung sind mögliche Zonen eingezeichnet, welche aber noch nicht fix definiert sind. Die genaue Zonenabgrenzung ist im weiteren Prozess noch zu bestimmen.

5. Fussverkehr – Zugang Bahnhof (FV-Bhf)

Gegenstand / Problembeschrieb

Auf der Nordseite des Bahnhofs Konolfingen weist der Zugang für den Fussverkehr Mängel auf. Für den Fussverkehr ist die optimale Führung über den Platz nicht ersichtlich. Dem MIV und strassengebundenen öV wird viel Platz eingeräumt. Mit der Zusammenlegung der Schulanlagen wird in Zukunft ein wichtiger Schulweg über den Bahnhofplatz führen. Für diesen Zustand ist eine Verbesserung der Situation herbeizuführen.
Auch ist die Parkierungssituation für den motorisierten Verkehr, insbesondere die Kurzzeitparkierung, nicht optimal und deshalb zu optimieren.

Aktuell wird der Bahnhof Konolfingen auf der Südseite umgebaut. Auch soll der Bahnhof in diesem Zusammenhang mittels Lift hindernisfrei zugänglich gemacht werden. Die vorliegende Planung sieht auf der Nordseite keine Änderung der Verkehrsführung gegenüber heute vor.

Zielsetzung

Der Zugang zum Bahnhof ist auf der Nordseite für den Fuss- und Veloverkehr an die Anforderungen der Schulwegsicherheit anzupassen.
_ Erhöhung Schulwegsicherheit
_ Definieren von sicheren Wegen

Massnahmen		
FV-Bhf	**Bahnhofplatz**	Für den Fuss- und Veloverkehr sind sichere Zugangswege zu erstellen. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die Parkierungssituation zu verbessern. Das Anliegen ist beim Bauherrn (SBB) erneut einzubringen. Während der Erstellung des Nordzugangs der neuen Personenunterführung wird der Zugang zu den Gleisen 2-5 nur von der Südseite möglich sein. Für diesen Zustand ist ebenfalls die Sicherheit der Zufussgehenden aufzuzeigen (Zugang Bahnhof und Schulweg). Das Bahnhofareal ist im Besitz der SBB. Für sämtliche Massnahmen ist der Kontakt mit der SBB unabdingbar.
	Umsetzung	
	Planungsstand	*Problemanalyse*
	Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	Kontaktaufnahme SBB
Abhängigkeiten / Koordination	Konolfingen, Erhöhung der Sicherheit (SBB)

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	Abteilung Bildung / Kultur / Sport (Arbeitsgruppe Schulweg) OIK II SBB

Finanzierung		
Gesamtaufwand	CHF	k.A.
Finanzierung durch Dritte	CHF	k.A.
Kostenträger Gemeinde	CHF	20'000.-
	☒ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt	

Grundlagen
Schwachstellenanalyse Gemeinde Konolfingen 2018

6. FV – Netzlücken / Schwachstellen (FV-N)

Gegenstand / Problembeschrieb

In der Gemeinde Konolfingen bestehen folgende Netzlücken bzw. Schwachstellen:

Verbindung Haldenweg – Bahnhof
Vom Haldenweg fehlt eine direkte Verbindung zum Bahnhof.

Verbindung Hünigenstrasse - Birkenweg
Von der Inselistrasse gelangt der Fussverkehr heute via Kanalweg oder dem privaten Parkplatz (Parzelle 1380) zur Hünigenstrasse. Eine andere direkte Verbindung für den Fuss- und auch für den Veloverkehr fehlt.

Verbindung Hüsi – Sportanlage Inseli
Von der Freimettigenstrasse bis zur Sportanlage Inseli gibt es bereits eine durchgehende Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Allerdings liegt ein Teil dieser Verbindung auf Privatgrund, welcher langfristig nicht gesichert ist.

Verbindung Emmentalstrasse - Hünigenstrasse
Von der Emmentalstrasse bis zur Hünigenstrasse fehlt heute eine durchgehende Verbindung für den Fussverkehr. Heute müssen Umwege über die Kantonsstrasse oder über das Chisenmattquartier in Kauf genommen werden.

Bahnhof Tägertschi
Die Fusswegverbindung vom Perron (Bern Richtung Konolfingen) zur Strasse und der Anschluss der Verbindung an die Strasse ist nicht beleuchtet, weshalb am Abend und in der Nacht die soziale Sicherheit nicht gegeben ist. Der hell erleuchtete Bahnhof erschwert durch die Blendeinwirkung das Gehen auf dem bestehenden Pfad.

Streckenabschnitt Gysenstein – Konolfingen Dorf (via Ballenbühl)
Diese Strecke weist einen geringen Strassenquerschnitt auf (3.50 – 4.50m). Zudem gilt momentan die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Der motorisierten Verkehr hat seit der Realisierung des Parkplatzes Ballenbühl zugenommen, wodurch das Sicherheitsgefühl für den Fuss- und Veloverkehr in gewissen Bereichen ungenügend ist.

Verbindung Personenunterführung Bahnhof – Thunstrasse
Heute verläuft die Hauptfussverkehrsverbindung in Richtung Nord-Süd entlang der Kantonsstrasse und weist für den Fussverkehr keine attraktive Orte für Begegnungen auf.

Zielsetzung
Die bestehenden Netzlücken im Fussverkehrsnetz sind zu schliessen.

Massnahmen		
FV-N-1	**Verbindung Haldenweg - Bahnhof**	Ein direkter Weg für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Haldenweg und der Sonnrainstrasse ist in Koordination mit einer allfälligen Einzonung des Gebietes sicherzustellen (Parzelle 804).
FV-N-2	**Verbindung Hünigenstrasse - Birkenweg**	Eine Verlängerung der Stichstrasse des Birkenweges bis zur Hünigenstrasse (Parzellen 223/2102) für den Fuss-/Veloverkehr ist gemäss Baureglement (ZPP 5 + 14) sicherzustellen. Zudem ist zu prüfen, ob auch eine durchgehende Verbindung für den motorisierten Verkehr geschaffen werden kann.
FV-N-3	**Verbindung Hüsi – Sportanlage Inseli**	Vom Gebiet Hüsi bis zur Sportanalage Inseli soll in Zusammenhang mit der Überbauung Inseli eine durchgehende Verbindung von der Freimettigenstrasse bis zur Sportanlage Inseli sichergestellt werden.
FV-N-4	**Verbindung Emmentalstrasse - Hünigenstrasse**	Von der Emmentalstrasse bis zur Hünigenstrasse soll eine durchgehende Verbindung für den Fussverkehr entstehen. Einige Wegabschnitte sind bereits vorhanden.
FV-N-5	**Bahnhof Tägertschi**	Es ist in Kooperation mit der Gemeinde Münsingen zu prüfen, ob zwischen dem Bahnhof und dem Fussweg, welcher das Tennli mit Bachsgraben verbindet, ein weiterer Kandelaber für die bessere Beleuchtung installiert werden kann.
FV-N-6	**Streckenabschnitt Gysenstein – Konolfingen (Ballenbühl)**	Folgende Massnahmen sind auf diesem Streckenabschnitt zu prüfen: _ Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 60 _ Punktuell: Herabsetzung auf «Generell 50»

FV-N-7	**Begegnungsraum Dorfplatz**	Um das Zentrum von Konolfingen aufzuwerten verfolgt die Gemeinde das langfristige Ziel einen Begegnungsraum Dorfplatz zu schaffen. Anschliessend an die Personenunterführung Bahnhof soll dereinst von der Kantonsstrasse zurückversetzt, die attraktive Fussverbindung bis zur Thunstrasse realisiert werden.

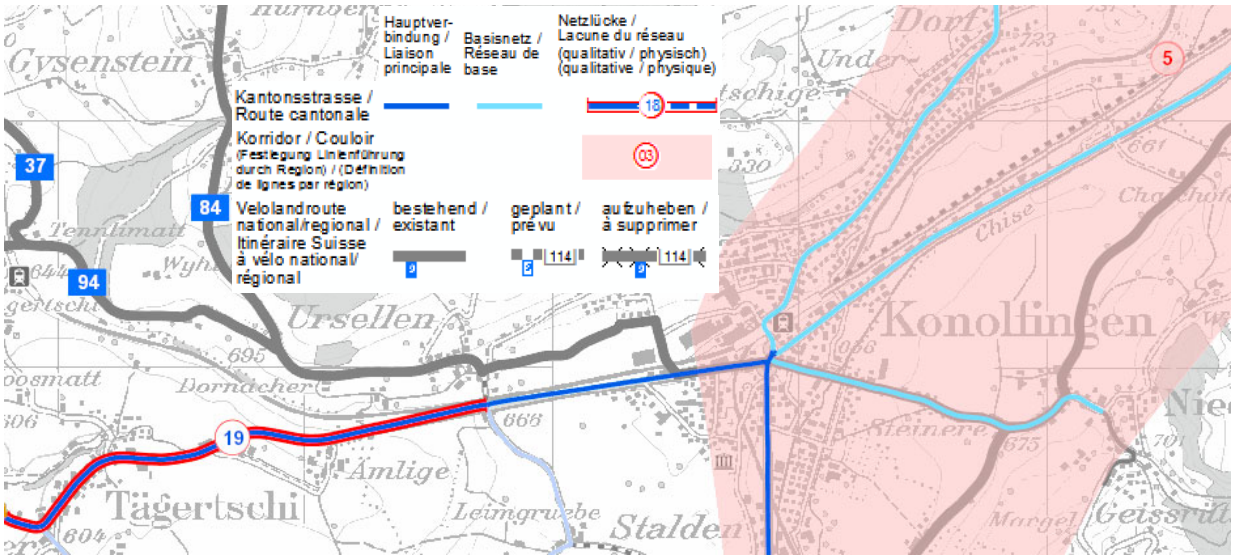
Umsetzung	
Planungsstand	Vororientierung
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☒ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	**FV-N-1 Verbindung Haldenweg – Bahnhof** Bei Erarbeitung eines konkreten Projekts ist sicherzustellen, dass Auflagen gemäss Überbauungsordnung erfüllt sind. **FV-N-2 Verbindung Hünigenstrasse - Birkenweg** Bei Erarbeitung eines konkreten Projekts sicherstellen, dass Auflagen gemäss ZPP 5 und 14 erfüllt sind. **FV-N-3 Verbindung Hüsi – Sportanlage Inseli** Die Gemeinde nimmt mit dem Eigentümer Kontakt auf. **FV-N-4 Verbindung Emmentalstrasse – Hünigenstrasse** Die Gemeinde nimmt Kontakt mit den Grundeigentümern auf. **FV-N-5 Beleuchtung beim Zugang Bahnhof Tägertschi** Die Gemeinde Konolfingen nimmt mit der Gemeinde Münsingen Kontakt auf. **FV-N-6 Streckenabschnitt Gysenstein – Konolfingen (Ballenbühl)** Variantenbeurteilung Erarbeitung eines Vorprojekts Publikation Umsetzung **FV-N-7 Begegnungsraum Dorfplatz** Aufnahme des Begegnungsraumes in allen Planungsinstrumenten (Richtplan, BGK, Arealplanungen, ggf. baurechtliche Grundordnung).
Abhängigkeiten / Koordination	Ortsplanungsrevision

Zuständigkeiten Gemeinde	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	Gemeinde Münsingen

Finanzierung		
Gesamtaufwand	CHF	k.A.
Finanzierung durch Dritte	CHF	k.A.
Kostenträger Gemeinde	CHF	k.A.
	☐ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt	

Grundlagen
Schwachstellenanalyse Konolfingen 2018 / Baureglement (Version 2014): Anhang 2, ZPP 5 + 14

7. Veloverkehr (VV)



Auszug Sachplan Velo Kanton Bern [2018]

Gegenstand / Problembeschrieb

Die bislang bekannten Probleme werden in den Themen Schulwegsicherheit, Temporegime und Kantonsstrassen abgedeckt.
Grundsätzlich soll in der Gemeinde Konolfingen eine Infrastruktur für den Veloverkehr erstellt werden, welche die folgenden Zielsetzungen erfüllt. Die Anlagen erfüllen heute insbesondere auf den ortsverbindenden bzw. übergeordneten Strassen diese Zielsetzungen nicht. Eine Korridorstudie der RKBM soll die Linienführung unter Einbezug aller Akteure klären.

Zielsetzung

Das Netz ist:
- kohärent
- sicher
- direkt
- angenehm

Massnahmen

VV-1	**Veloinfrastruktur**	Die Gemeinde unterstützt die RKBM bei der Durchführung der laufenden Korridorstudie. Ergänzend zum RGSK BM II wird die Korridorstudie auf den gesamten Raum Münsingen - Tägertschi – Konolfingen – Zäziwil - Grosshöchstetten - Biglen ausgedehnt. Die Ergebnisse sind im RPV zu übernehmen. RGSK Nr. BM II: LV-W-3-b

		& RGSK Nr. BM II: LV-S-10 ARE-Code: 0351.3.085
VV-2	**Veloverbindung Mooshausstrasse bis Kehr entlang der Gleise**	Die Erstellung eines Veloweges zwischen der Mooshausstrasse und der Strasse Kehr nördlich der Gleise soll rechtlich gesichert werden. Ein Ausbau erfolgt bei Bedarf voraussichtlich erst nach Erstellung der Korridorstudie zur Veloführung im Raum Konolfingen–Zäziwil–Grosshöchstetten.
VV-3	**Bike and Ride Bahnhof**	Konolfingen: Beim Bahnhof sollen genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Während im Süden des Bahnhofes bereits Veloabstellplätze vorhanden sind, wurden die Veloständer im Norden des Bahnhofes baubewilligt. Stalden: Die Notwendigkeit weiterer Abstellplätze und deren Ausstattung ist mit der BLS zu klären. Bei Bedarf ist die bestehende Anlage zu erweitern.

Umsetzung	
Planungsstand	Studie
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Koordinationsstand	☒ Vororientierung (VV-3 Stalden) ☒ Zwischenergebnis (VV-1, VV-2) ☒ Festsetzung (VV-3 Konolfingen)
Nächste Schritte	Koordination Kanton
Abhängigkeiten / Koordination	RGSK BMII

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau (VV-3: Federführung liegt bei der Eigentümerin SBB)
Beteiligte	OIK II (Kantonsstrassen), RKBM (B+R, Korridorstudie) Abteilung Bildung / Kultur / Sport (Arbeitsgruppe Schulweg)

Finanzierung		
Gesamtaufwand	CHF	k.A.

Finanzierung durch Dritte	CHF	k.A.
Kostenträger Gemeinde	CHF	k.A.
	☐ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt	

Grundlagen
RGSK BM II (2016) Schwachstellenanalyse OIK II

8. Motorisierter Individualverkehr (MIV) - Punktuelle Schwachstellen (MIV-Pu)

Gegenstand / Problembeschrieb

In der Gemeinde Konolfingen gibt es mehrere punktuelle Schwachstellen bezüglich der Themen Sicht, Geometrie und Sicherheit. Die meisten dieser Schwachstellen werden in den Massnahmenblättern Schulwegsicherheit, Verkehrsberuhigung und Kantonsstrassen behandelt.

Beim Knoten Oberdorfstrasse / Burgdorfstrasse gibt es einerseits aufgrund der Bebauung und der bestehenden Abtrennung der Privatzonen (Mauern etc.) bei beiden einmündenden Quartierstrassen Sichtprobleme, sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Fussverkehr. Andererseits ist die Führung des Fussverkehrs in diesem Bereich nicht optimal bzw. nicht vorhanden, was zu kritischen Situationen führen kann. Insbesondere gilt dies für den Zugang zur Bushaltestelle Dorf und das Queren der Kantonsstrasse an dieser Stelle.

Die SBB-Unterführung Haldenweg weist eine reduzierte Durchgangshöhe auf. Lange Sattelschlepper, welche die im Strassenverkehr zugelassene Maximalhöhe aufweisen, können die Unterführung nicht passieren. Für das heutige und zukünftige ansässige Gewerbe ergeben sich dadurch immer wieder Schwierigkeiten in der Logistik.

Zielsetzung

Es sind Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bezüglich der Sichtverhältnisse für den motorisierten Verkehr und Fussverkehr sowie der Führung des Fussverkehrs zu ergreifen.

Massnahmen		
MIV-Pu-1	**Oberdorf-/Burgdorfstrasse**	Für den Fussverkehr ist zu prüfen, ob das Trottoir unter Berücksichtigung des vorhandenen Buswendeplatzes von der Bushaltestelle bis in die einmündende Oberdorfstrasse gezogen werden kann. Dafür ist die Geometrie des Knotens anzupassen. In der gegenüberliegenden Einmündung ist ebenfalls zu prüfen, ob die Geometrie zu Gunsten von Flächen, welche ausschliesslich dem Fussverkehr vorbehalten sind, angepasst und die Einmündung insgesamt verkleinert werden kann. Ausserdem müssen die Sichtprobleme behoben werden, damit das benötigte Sichtfeld für den motorisierten Verkehr gewährleistet werden kann. In erster Priorität ist deshalb die nördlich liegende Mauer der von Osten einmündenden Stichstrasse Galgehubel anzupassen.
MIV-Pu-2	**Unterführung Haldenweg**	Die Durchfahrtshöhe soll so angepasst werden, dass alle Lastwagen passieren können (Ausgenommen bewilligungspflichtige Spezialtransporte). Die Massnahme ist eng mit dem Eigentümer der Anlage (SBB) zu planen.

Umsetzung	
Planungsstand	Definition einer Schwachstelle
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) (MIV-Pu-1) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) (MIV-Pu-2) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung (MIV-Pu-1 & 2) ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	Erarbeitung eines Vorprojekts Budgetaufnahme Erfolgsrechnung Publikation Umsetzung
Abhängigkeiten / Koordination	OIK II, SBB Bernmobil / Busbetreiber

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	OIK II

Finanzierung			
Gesamtaufwand	CHF	15'000.-	Erarbeitung Vorprojekt
Finanzierung durch Dritte	CHF	k.A	Evtl. OIK
Kostenträger Gemeinde	CHF	k.A.	*noch zu definieren*
	☒ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt		

Grundlagen
-

9. Streckenmassnahmen (St)

Gegenstand / Problembeschrieb

In der Gemeinde Konolfingen gibt es Gemeindestrassen, welche zur Umfahrung des Zentrums genutzt werden. Bei einigen dieser Strassen handelt es sich auch um Quartierstrassen (Unterdorfstrasse, Tonisbachstrasse, Buchwaldstrasse, Stockhornstrasse).

Folgende Strecken sind betroffen:

_ Freimettigenstrasse – Katzengässli	
_ Leimgrubenstrasse	
_ Unterdorfstrasse – Kehr	siehe Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30)
_ Tonisbachstrasse – Buchwaldstrasse	siehe Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30)
_ Stockhornstrasse – Hübelistrasse	siehe Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30)

Zielsetzung

Der Durchgangsverkehr ist auf den Achsen Leimgrubenstrasse, Freimettigenstrasse – Katzengässli und Unterdorfstrasse - Kehr verträglich abzuwickeln. Bei den übrigen Achsen ist der Durchgangsverkehr zu unterbinden/reduzieren, da diese gemäss Netzhierarchie keine Verbindungsfunktion haben.

Massnahmen		
ST-1	Freimettigenstrasse – Katzengässli	Da diese Strecke auch eine gewisse Verbindungsfunktion hat, kann der Durchgangsverkehr nicht ganz unterbunden werden. Er soll aber verträglicher abgewickelt bzw. die Verkehrssicherheit soll für den restlichen Verkehr gewährleistet werden. Dafür sind folgende Massnahmen zu prüfen: _ Anordnung von Horizontalversätzen im Bereich der einseitigen Bebauung in Absprache mit der Gemeinde Freimettigen _ Markierung eines Fussgängerlängsstreifens auf dem Katzengässli im Bereich der einseitigen Bebauung in Absprache mit der Gemeinde Freimettigen _ Kontaktaufnahme mit der Gemeinde Niederhünigen betreffend allfälliger Temporeduktionen
ST-2	Leimgrubenstrasse (Teil Gemeinde)	Wie die Freimettigenstrasse und das Katzengässli hat auch die Leimgrubenstrasse eine Verbindungsfunktion. Der Durchgangsverkehr soll aber auch in diesem Abschnitt verträglich abgewickelt werden, insbesondere im Bereich der Hübelistrasse und Schützenstrasse, da in der Nähe die Schullandschaft Stalden (Zusammenlegung der Schulen) entstehen soll. In diesem Bereich ist deshalb die Einführung von Tempo 30 (siehe auch Massnahmenblatt Temporegime) zu prüfen. Folgende Begleitmassnahmen sind in diesem Zusammenhang zu prüfen: _ Anordnung von Horizontalversätzen in Kombination mit wichtigen Querungsstellen für den Fussverkehr. _ Längsstreifen zwischen der Thunstrasse und dem Lochenbergweg _ Umgestaltung der Knoten Leimgrubenstrasse / Lochenbergweg und Leimgrubenstrasse / Hübelistrasse / Schützenstrasse _ Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 40 (Streckensignalisation) oder Integration in Tempo-30-Zone Hübelistrasse / Leimgrubenstrasse (Streckensignalisation) Im nicht besiedelten Bereich ist zudem zu überprüfen, ob ein Velostreifen markiert werden kann und ob eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit umgesetzt werden kann. Allenfalls ist die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs mit horizontalen Versätzen zusätzlich zu drosseln.

Umsetzung	
Planungsstand	Idee
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe

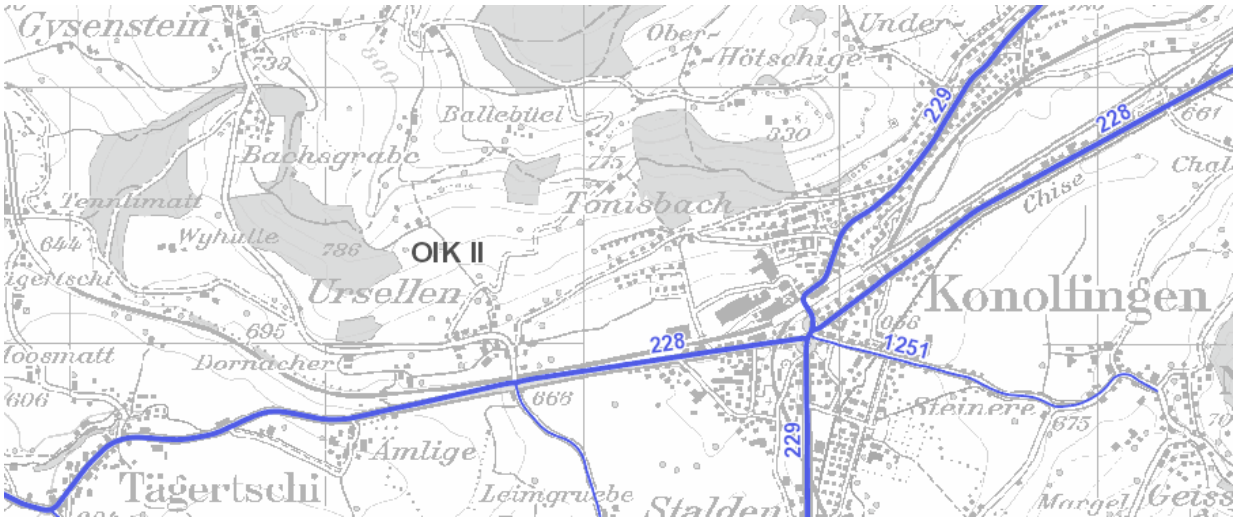
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	Studien mit Prüfung und Massnahmenvorschlag für Katzengässli und Leimgrubenstrasse
Abhängigkeiten / Koordination	Schullandschaft Stalden Gemeinde Freimettigen, Niederhünigen (Massnahmen Katzengässli) (Leimgrubenstrasse: MB Kantonsstrassen)

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	OIK II Gemeinde Freimettigen Gemeinde Niederhünigen

Finanzierung			
Gesamtaufwand	CHF	20’000.-	Erstellung von Studie mit Massnahmenplan auf den Strecken Freimettigenstrasse – Katzengässli und Leimgrubenstrasse ausserhalb Tempo 30
Finanzierung durch Dritte	CHF	-	
Kostenträger Gemeinde	CHF	20’000.-	
	☒ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt		

Grundlagen
-

10. Kantonsstrassen (Kt)



Auszug Geoportal Kt.Bern

Gegenstand / Problembeschrieb

Die Schwachstellen der Gemeinde Konolfingen, welche die Kantonsstrassen betreffen, können in folgende Kategorien unterteilt werden:

- Ungenügende Infrastruktur Fussverkehr
- Fehlende Infrastruktur Veloverkehr
- Verkehrssicherheit

Ungenügende Infrastruktur Fussverkehr
Die Trottoirs entlang der Kantonsstrassen sind teilweise sehr schmal und durch einen minimalen Absatz von 3 cm überfahrbar (z.B. Burgdorfstrasse, Emmentalstrasse). In Verbindung mit dem hohen DTV besteht damit keine attraktive Verbindung für zu Fuss Gehende durch das Dorf.

Im Bereich des Doppelkreisels besteht noch eine schmale Unterführung. Die Fussgängerführung entspricht nicht mehr den Anforderungen des Fussverkehrs. Die Gestaltung des Zentrums ist dadurch beeinträchtigt.

Fehlende Infrastruktur Veloverkehr
Der Veloverkehr wird heute auf allen Kantonsstrassen im Mischverkehr geführt. Ausnahme bildet hier einzig ein kurzer Abschnitt zwischen Ursellen und Konolfingen. Auf folgenden Strassenzügen wäre die Prüfung von Massnahmen aufgrund der Verkehrsmenge und den Terrainverhältnissen für den Veloverkehr erwünscht:

- Leimgrubenstrasse (Veloverbindung Konolfingen – Häutligen)
- Emmentalstrasse (Veloverbindung Konolfingen – Mirchel – Zäziwil)
- Thunstrasse (Veloverbindung Konolfingen – Freimettigen – Oberdiessbach)
- Veloverbindung Konolfingen – Grosshöchstetten (Burgdorfstrasse)
- Veloverbindung Konolfingen – Tägertschi – Münsingen
- Knoten Ursellen / Bernstrasse -> *siehe Massnahmenblatt Schulwegsicherheit Ausserorts*
- Knoten Bernstrasse / Stockhornstrasse -> *siehe Massnahmenblatt Schulwegsicherheit Ausserorts*

Verkehrssicherheit
Beim Knoten Freimettigen- / Leimgruben- / Thunstrasse ist es in den Stosszeiten schwierig von der Leimgruben- und der Freimettigenstrasse in die Thunstrasse einzubiegen, da die Linksabbiegenden zwei Fahrspuren queren müssen.

Betreffend den Sicherheitsdefiziten Knoten Oberdorf- / Burgdorfstrasse (Galgehubel) siehe Massnahmenblatt MV-Pu.

Zielsetzung

Mit einer durchgehenden Planung der Ortsdurchfahrt sollen eine einheitliche Gestaltung und ein hohes Sicherheitsniveau erreicht werden. Durch die Ergreifung von ausgewogenen Massnahmen soll der Verkehr verstetigt werden. Durch die Aufwertung des Zentrums soll Konolfingen einen Begegnungsraum für die Bevölkerung erhalten.

Massnahmen

KT-1	**Veloführung Burgdorfstrasse**	Antrag an das OIK II zur Prüfung einer einseitigen Kernfahrbahn auf der Burgdorfstrasse. Diese Massnahme ist unabhängig von der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu verfolgen*(Probebetrieb für einseitige Kernfahrbahn Bergwärts für Veloverkehr wird 2021 gestartet)*.
KT-2	**Betriebs- und Gestaltungskonzept**	_ Antrag zur Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) für die Abschnitte Zentrum, Thunstrasse, Bernstrasse, Burgdorfstrasse, Emmentalstrasse (evtl. Hünigenstrasse). _ Prüfung Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit im Bereich Bahnhof und Bahnhofunterführung im Zusammenhang mit der Erhöhung der Sicherheit. _ Die Sanierung des Kreuzplatzes wurde bereits im RGSK BM II aufgenommen. Dabei soll die heutige provisorische Lösung im Rahmen des BGK verbessert werden. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich nach der Zwischennutzung auf dem Areal Bernstrasse Nord (ab 2031). RGSK Nr. BM II: MIV-O-4 ARE-Code:0351.3.013
KT-3	**Sicherheit an Knoten**	Antrag zur Umsetzung von Massnahmen mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten Thun- / Freimettigen- / Leimgrubenstrasse.
KT-4	**Veloführung Leimgrubenstrasse**	Antrag zur Prüfung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Umsetzung	
Planungsstand	Vororientierung
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung (KT-2, KT-3, KT-4) ☒ Zwischenergebnis (KT-1) ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	Kontaktaufnahme mit OIK
Abhängigkeiten / Koordination	TBA DLZ (Korridorstudie Velo), AöV, Ortsplanung (Leimgrubenstrasse: MB Streckenmassnahmen)

Zuständigkeiten Gemeinde	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau (Federführung bei Kantonsstrassen liegt beim OIK II)
Beteiligte	RKBM

Finanzierung			
Gesamtaufwand	CHF	140'000.-	für BGK
Finanzierung durch Dritte	CHF	120'000.-	
Kostenträger Gemeinde	CHF	20'000.-	
	☒ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt		

Grundlagen
RGSK BM II, Schwachstellenanalyse OIK II, Regionaler Richtplan Velo, Sachplan Velo Kt. Bern,

Sammlung der relevanten Anliegen betreffend der Kantonsstrassen aus der Mitwirkung zum Richtplan Verkehr

Thema	
Fussgängerstreifen / Fussverkehr	_ Punktuelle Prüfung Anbringung blinkende Gefahrensignale bei wichtigen Fussgängerstreifen _ Prüfung Installation Lichtsignalanlagen an wichtigen Fussgängerstreifen _ Prüfung Verbreiterung Trottoirs _ Prüfung Verbesserung Beleuchtung Fussgängerstreifen «Chäsi-Treppe» sowie Anbringung Signal «Achtung Kinder» _ Prüfung zusätzliche Fussgängerstreifen im Bereich der Bushaltestelle auf der Burgdorfstrasse _ Prüfung Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fussgängerstreifen auf der Thunstrasse beim Schulhaus Stalden _ Prüfung Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fussgängerstreifen auf der Thunstrasse beim Coiffeur Epoca _ Prüfung Verlängerung des Trottoirs bis Dessigkofen _ Prüfung Erstellung eines Trottoirs im Gebiet Aemligen
Veloverkehr	_ Prüfung beidseitig Radstreifen auf Thunstrasse, Burgdorfstrasse, Bernstrasse (bis nach Aemligenstutz), Emmentalstrasse _ Prüfung Verbesserungen bezüglich Platzverhältnisse Veloverkehr / motorisierter Verkehr auf Fahrbahn _ Prüfung Markierung Velostreifen auf Strecke Ursellen – Leimgrube _ Prüfung Massnahmen zwischen Alpenstrasse und Bahnhof auf Burgdorfstrasse für den Veloverkehr _ Prüfung Verbesserung Situation am Knoten Ursellen und Umgebung bezüglich bestehender Regelung
Motorisierter Verkehr	_ Prüfung Massnahmen für Senkung Geschwindigkeit motorisierter Verkehr auf verträgliches Mass bzw. auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit. _ Prüfung Kreisel beim Knoten Thunstrasse / Freimettigen / Leimgrubenstrasse _ Prüfung Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 auf der Strecke Ursellen – Leimgrube _ Prüfung Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50 im Gebiet Aemligen

	_ Prüfung Anbringen Spiegel bei Buchwaldstrasse aufgrund Sichtverhältnisse
Tempo 30	_ Prüfung Tempo 30 im Dorfkern
Hindernisfreiheit	_ Prüfung taktile Leitlinien an bevorzugten Querungsstellen für Sehbehinderte
Kreuzplatz	_ Prüfung einer gesamtheitlichen Gestaltung des Kreuzesplatzes im Hinblick auf eine bessere Infrastruktur für den Fussverkehr und Aufwertung der öffentlichen Räume. _ Überprüfung der Konzeption des Doppelkreisels
Weiteres	_ Prüfung Ein- und Ausfahrten der Privatliegenschaften bezüglich Sicherheit

11. Parkierung (Pa)

Gegenstand / Problembeschrieb
Für den Mehrzweckplatz sind Monatskarten für CHF 30.00 und Jahreskarten für CHF 300.00 erhältlich. Auf dem Mehrzweckplatz finden aber an ca. 14 Tagen im Jahr verschiedene Veranstaltungen statt (z.B. Schlachtviehmarkt, Viehschau), an denen die Parkfelder nicht zur Verfügung stehen. Für diesen Fall wird auf den Parkplatz Sportanlage Inselistrasse und auf den kleineren Parkplatz bei der reformierten Kirche verwiesen. Insgesamt steht somit an diesen Tagen nur eine begrenzte Anzahl von Parkfeldern im Zentrum zur Verfügung.

Zielsetzung
Die Gemeinde überprüft die Nutzung des Mehrzweckplatzes, um den vorhandenen Nutzungskonflikt aufzuheben. Allenfalls sind aufgrund der Überprüfung Massnahmen notwendig.

Massnahmen		
Pa	**Überprüfung Nutzungskonzept Mehrzweckplatz**	Die Gemeinde überprüft die verschiedenen Nutzungen, welche heute auf dem Mehrzweckplatz stattfinden. Die entstehenden Auswirkungen sollen bewertet und bei Bedarf Massnahmen zur Verbesserung der Situation ergriffen werden.

Umsetzung	
Planungsstand	Vororientierung
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	Überprüfung Nutzungskonzept
Abhängigkeiten / Koordination	keine

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	Abteilung Einwohnerdienste / Sicherheit

Finanzierung		
Gesamtaufwand	CHF CHF	k.A. k.A.
Finanzierung durch Dritte	CHF	k.A.
Kostenträger Gemeinde	CHF	k.A.
	☒ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt	

Grundlagen
-

12. Öffentlicher Verkehr (öV)

Gegenstand / Problembeschrieb

Das Gebiet entlang der Thunstrasse ist heute nicht optimal an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden. Über die Bernstrasse verkehren die Busse der Linie 160, aber im oben erwähnten Gebiet gibt es keine Bushaltestelle, welche von dieser Linie bedient werden könnte.

Die Gebiete Gysenstein und Herolfingen sind einzig durch den Bahnhof Tägertschi mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Zielsetzung

- Das Gebiet entlang der Thunstrasse soll langfristig besser erschlossen und mit dem Oberdorf und dem Bahnhof verbunden werden.
- Bessere Anbindungen des Gebietes Gysenstein über den Bahnhof Tägertschi

Massnahmen

öV-1	**öV Bernstrasse**	Auf der Bernstrasse plant das OIK die Erstellung der Bushaltestellen «Kreuzplatz» (Haltekanten, zusätzlicher Halt der Linie 160). Damit wird das Gebiet entlang der Thunstrasse leicht besser an die Buslinie angeschlossen. Für die Haltestellen liegt ein fertiges Bauprojekt mit gesicherter Finanzierung vor, welches aktuell durch eine Beschwerde blockiert ist. Im Rahmen der 2021 startenden separaten Planungsstudie der RKBM zur Optimierung der Linie 160 wird die Haltestelle nochmals

		geprüft (RAK 2022-25). Mindestens bis zum Vorliegen des Studienergebnisses soll die Haltestelle planungsrechtlich gesichert bleiben.
öV-2	öV Thunstrasse	Prüfung von mittelfristigen Massnahmen für eine bessere Erschliessung der Gebiete an der Thunstrasse durch den öffentlichen Verkehr. Bis auf weiteres ist eine Führung der Linie 160 in die Thunstrasse nicht möglich. Dies ist bei den weiteren Abklärungen zu berücksichtigen.
öV-3	Bahnhof Tägertschi (ohne Nummer auf Plan)	Das Halbstundenangebot der S-Bahn am Bahnhof Tägertschi durch die S2 wurde im RAK 2022-2025 eingegeben und wird voraussichtlich im Frühjahr 2021 im Rahmen des kantonalen Angebotsbeschlusses eingeführt.

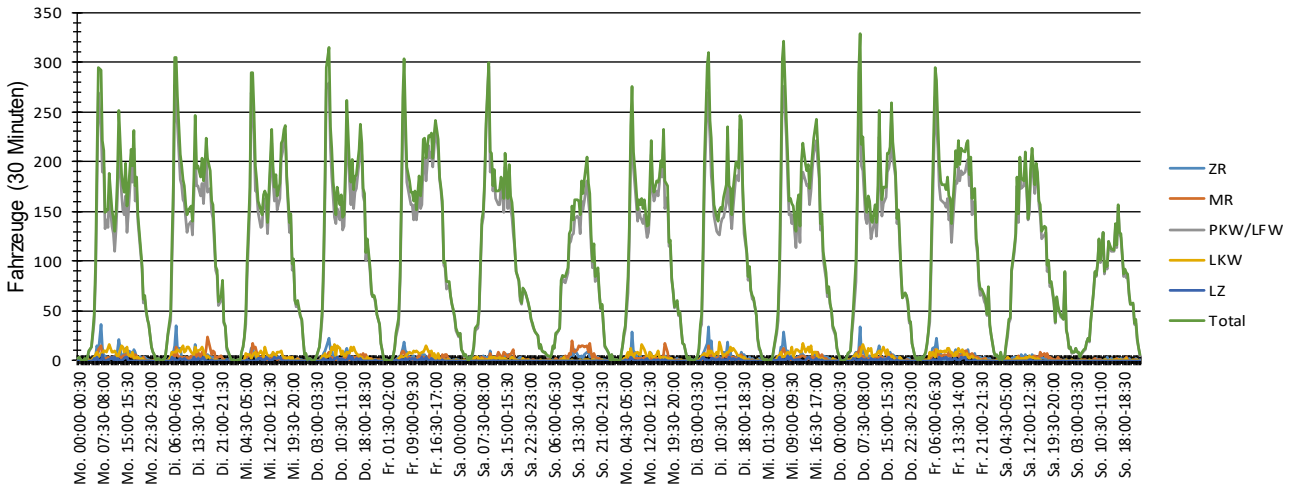
Umsetzung	
Planungsstand	Vororientierung
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) (öV-1) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) (öV-2 / öV-3) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung (öV-2 / öV-3) ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung (öV-1)
Nächste Schritte	Die Gemeinde nimmt mit den dafür zuständigen Instanzen Kontakt auf (RKBM)
Abhängigkeiten / Koordination	Angebotskonzept öV (RKBM)

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	Abteilung Einwohnerdienste / Sicherheit

Finanzierung		
Gesamtaufwand	CHF CHF	k.A. k.A.
Finanzierung durch Dritte	CHF	k.A.
Kostenträger Gemeinde	CHF	k.A.
	☐ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☒ Im Finanzplan eingestellt (öV-1)	

Grundlagen
-

13. Mobilitätsmonitoring (MM)



Gegenstand / Problembeschrieb

Auf dem Gemeindegebiet von Konolfingen stehen nur Verkehrsdaten zur Verfügung, welche auf dem Kantonsstrassennetz gemessen oder von den Betreibern des öV erhoben wurden. Fünf bis sechs Wochen pro Jahr werden punktuell auf den gemeindeeigenen Strassen mittels Inforadar Daten über den motorisierten Verkehr gesammelt. Eine systematische Erhebung von Verkehrsmengen, Frequenzen in Abhängigkeit der Zeit, gefahrenen Geschwindigkeiten, Kategorien bei mehreren Strassenabschnitten liegt allerdings nicht vor. Als Folge davon, können teilweise nur qualitative Aussagen zum Verkehrsgeschehen auf Gemeindestrassen gemacht werden.

Zielsetzung

Für die Gemeinde ist ein Mobilitätsmonitoring durchzuführen. Damit soll das Mobilitätsverhalten in der Gemeinde erfasst werden (MIV/öV/Velo-/Fussverkehr). Neben Querschnittsmessungen ist für Kapazitätsbetrachtungen auch die Erfassung von Knotenströmen zu prüfen.

Massnahmen

MM-1 Mobilitätsmonitoringkonzept

Darin soll die Erhebung und Ablage der Daten von verschiedenen Verkehrsmitteln geregelt werden.
Das Konzept soll die folgenden Punkte beachten:

- Festlegung und Organisation der Datenherkunft
- Welche Fragen sind für die weitere Planung von Projekten zu beantworten?
- Wo werden welche Verkehrsträger gemessen?
- In welchem Intervall wird gemessen?
- Wo sind Dauermessstellen einzurichten?
- Werden die Messungen mit eigenen Geräten durchgeführt oder durch externe?

	_ Wie werden die Daten aufbereitet und wem werden sie zur Verfügung gestellt? _ Finanzierungsplan
MM-2 Mobilitätsmonitoring	_ Genehmigung Finanzierung _ Installation Zählstellen _ Durchführung des definierten Messprogramms

Umsetzung	
Planungsstand	Vororientierung
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	Erarbeitung Mobilitätsmonitoringkonzept
Abhängigkeiten / Koordination	Abstimmen mit Messprogramm des OIK II für Kantonsstrassen

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau / Ressort Tiefbau
Beteiligte	Abteilung Einwohnerdienste / Sicherheit

Finanzierung			
Gesamtaufwand	CHF	25'000.-	(Für Konzept)
	CHF	8'000.-	(Installation pro permanenter Zählstelle)
Finanzierung durch Dritte	CHF	0.-	
Kostenträger Gemeinde	CHF	25'000.-	
	☒ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt		

Grundlagen
-

14. Controlling (Co)

Gegenstand / Problembeschrieb
Der Richtplan stellt ein behördenverbindliches Führungsinstrument dar.

Zielsetzung
Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan erfolgt nach den festgelegten Prioritäten und Zeiträumen und in Abstimmung mit den anderen Instrumenten der Ortsplanung.

Massnahmen		
Co-1	**Aufgabe Departement**	_ Die Abteilung Bau unterstützt den Gemeinderat bei der Umsetzung des Richtplans Verkehr. _ Sie hat folgende Aufgaben: / Koordination und Vollzug der definierten Massnahmen / Information der Bevölkerung in Verkehrsfragen / Sicherstellung des Richtplan-Controllings alle 4 Jahre _ Der Gemeinderat hat die folgenden Aufgaben: / Bestätigung des Richtplan-Controllings alle 4 Jahre / Information der Bevölkerung über den Stand der Umsetzung (alle 4 Jahre nach dem Controlling)
Co-2	**Umsetzungsprogramm**	_ Für die Umsetzung der Massnahmen gelten die in den Massnahmenblättern festgelegten Prioritäten und Zeiträume. _ Die Umsetzung der Daueraufgabe wird umgehend aufgenommen bzw. laufend weitergeführt. _ Die Umsetzung von Massnahmen mit Kostenfolge für die Gemeinde ist abhängig von der Sicherstellung der Finanzierung.

Umsetzung	
Planungsstand	Richtplan Verkehr
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☒ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung
Nächste Schritte	Regelmässiges Umsetzungs- und Wirkungscontrolling (alle 4 Jahre)
Abhängigkeiten / Koordination	Abzustimmen mit allen Massnahmen des Richtplans Verkehr

Zuständigkeiten	
Federführendes Departement	Abteilung Bau
Beteiligte	Gemeinderat Geschäftsleitung

Finanzierung			
Gesamtaufwand	CHF	k.A.	(abhängig vom Umsetzungsprogramm)
Finanzierung durch Dritte	CHF	k.A.	
Kostenträger Gemeinde	CHF	k.A.	
	☒ Erfolgsrechnung ☐ Investitionsrechnung ☐ Im Finanzplan eingestellt		

Grundlagen
-

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom	17. August bis 17. September 2018
1. Vorprüfung vom	20. Mai bis 2. November 2019
2. Vorprüfung vom	13. Mai bis 14. Dezember 2020
Beschlossen durch den Gemeinderat am	12. Mai 2021
Der Präsident	Die Sekretärin
.....	.....
Heinz Suter	*Alexandra Grossenbacher*

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:
Konolfingen, ...

Die Geschäftsleiterin:

.....
Alexandra Grossenbacher

Genehmigt durch das Amt für
Gemeinden und Raumordnung am: .....