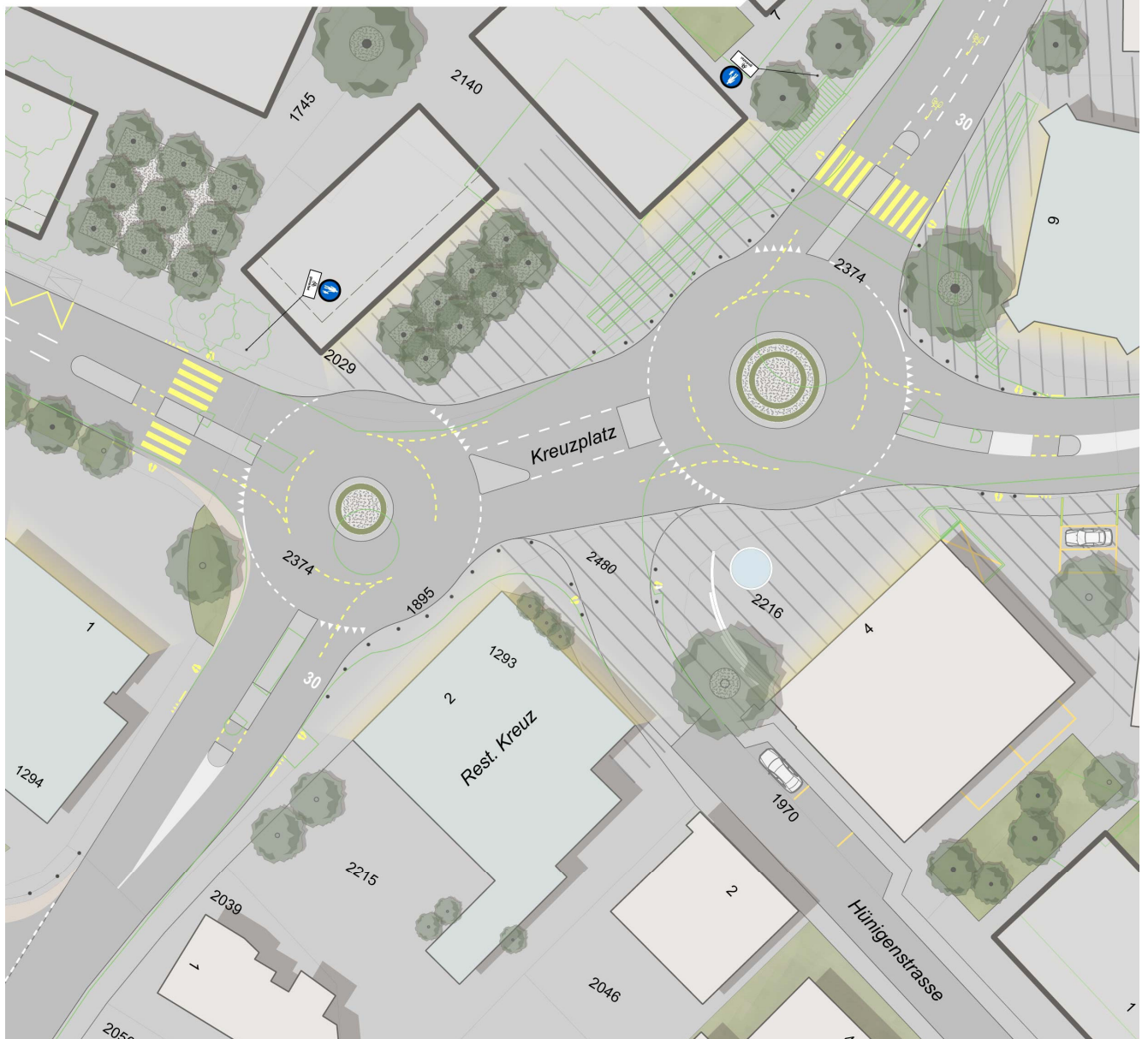




Konolfingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Zentrum Konolfingen:

Kreuzplatz, Bern-, Thun-, Burgdorf- und Emmentalstrasse

Dokumentation



KONTEXTPLAN AG

info@kontextplan.ch www.kontextplan.ch

CH-3011 Bern

CH-4500 Solothurn

CH-8002 Zürich

Gutenbergstrasse 6

Biberiststrasse 24

Seestrasse 41a

T +41 (0)31 544 22 55

T +41 (0)32 626 59 26

T +41 (0)43 544 05 55

extrā Landschaftsarchitekten AG

office@extra-ag.ch www.extra-ag.ch

CH-3013 Bern

CH-3900 Brig

Schönburgstrasse 52

Furkastrasse 7

T +41 (0)31 330 45 00

T +41 (0)27 966 06 30

Impressum

Auftraggeber	Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II
Projektleiterin	Claudia Drexler
Projektnummer	20142
Datei	T_20142_Erläuterungsbericht BGK Konolfingen 01 Dokumentation_220927
Berichtversion	27. September 2022
Berichtverfassende	Roland Uhler / roland.uhler@kontextplan.ch Clelia Bertini / clelia.bertini@kontextplan.ch Simon Schöni / ss@extra-ag.ch

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	6
1.1 Ausgangslage und Aufgabe	6
1.2 Perimeter	8
1.3 Einbezug Bevölkerung und Interessensvertretende	9
1.4 Berichtsaufbau	9
1.5 Grundlagen	10
2. Analyse	11
2.1 Standards Kantonsstrassen	11
2.2 Schwachstellen	18
3. Ziele, Handlungsansätze und Randbedingungen	20
3.1 Ziele und Handlungsansätze	20
3.2 Randbedingungen	21
4. Konzeptansatz	22
5. Bestvariante	24
5.1 Kurzfristiges Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)	24
5.2 Langfristiges Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) – Vision	30
5.3 Zusammenfassung Massnahmen Schulverkehr	36
5.4 Etappierung	37
6. Fazit	38
6.1 Kreuzplatz	38
6.2 Emmentalstrasse	42
6.3 Gesamtfazit Wirkung	43
7. Grobkostenschätzung	44
8. Zu vertiefende Themen im weiteren Prozess	48

Anhänge und Beilagen

Anhang D1	Grobkostenschätzung
Beilage D1	Schwachstellenplan
Beilage D2	Konzeptansatz
Beilage D3	Bestvariante kurzfristig
Beilage D4	Bestvariante langfristig

Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	Projekt- und Betrachtungsperimeter	8
Abbildung 2:	Perimeter Referenzstandard (freier Massstab)	12
Abbildung 3:	Beurteilungsgrafik («Rose») Kreuzplatz	14
Abbildung 4:	Übersicht Kreuzplatz	14
Abbildung 5:	Unterführung (Sicherheitsempfinden tief)	14
Abbildung 6:	Perimeter Referenzstandard (freier Massstab)	15
Abbildung 7:	Beurteilungsgrafik («Rose») Emmentalstrasse	17
Abbildung 8:	Übersicht Strassenzustand	17
Abbildung 9:	Trottoir und Seitenräume blockiert durch Parkierung / Gefährdung der Zufussgehenden durch Zu- und Wegfahrt des motorisierten Verkehrs	17
Abbildung 10:	Fehlende Mittelinsel bei Fussgängerstreifen	17
Abbildung 11:	Schmales Trottoir; häufige Ein- / Ausfahrten Parkierung	17
Abbildung 12:	Auszug aus dem Schwachstellenplan	18
Abbildung 13:	Kurzfristiges BGK – Gestaltung Kreuzplatz mit Doppelkreisel an heutiger Lage	24
Abbildung 14:	Kurzfristiges BGK – Emmentalstrasse Abschnitt West mit Tempo 30 und Strassenquerschnitt mit Mehrzweckstreifen	25
Abbildung 15:	Kurzfristiges BGK – Emmentalstrasse Abschnitt Ost mit Tempo 30 und Schmalfahrbahn und zum Kreisel umgestalteten Knoten Mooshausstrasse	25
Abbildung 16:	Kurzfristiges BGK – Bernstrasse mit abschnittsweise befahrbarem Mittelbereich	27
Abbildung 17:	Kurzfristiges BGK – Burgdorfstrasse Abschnitt Nord mit Tempo 30 und Schmalfahrbahn	28
Abbildung 18:	Kurzfristiges BGK – Burgdorfstrasse Abschnitt Süd mit Tempo 30	28
Abbildung 19:	Kurzfristiges BGK – Thunstrasse mit Tempo-30-Zoneneingang südlich des Birkenwegs	29
Abbildung 20:	Langfristiges BGK – Kreuzplatz mit neu platziertem Doppelkreisel und weggefallener Personenunterführung unter der Burgdorfstrasse	31
Abbildung 21:	Langfristiges BGK – Emmentalstrasse Abschnitt Ost mit Tempo 30 und Querschnitt mit Mehrzweckstreifen	32
Abbildung 22:	Langfristiges BGK – Emmentalstrasse Abschnitt Ost mit Tempo 30 und Schmalfahrbahn	32
Abbildung 23:	Langfristiges BGK – Burgdorfstrasse Abschnitt Nord mit strassenbegleitenden Bäumen	34
Abbildung 24:	Langfristiges BGK – Thunstrasse mit flächigem Queren	35
Abbildung 25:	Langfristiges BGK – Hünigenstrasse mit Tempo 30 und platzartiger Gestaltung im Bereich der Einmündung in den Kreuzplatz	35
Abbildung 26:	Optimierungen für den Veloverkehr am Kreuzplatz	36
Abbildung 27:	Beurteilungsgrafik («Rose») Kreuzplatz kurzfristig	39
Abbildung 28:	Beurteilungsgrafik («Rose») Kreuzplatz langfristig	41
Abbildung 29:	Beurteilungsgrafik («Rose») Emmentalstrasse kurz- und langfristig	43

Abkürzungen

AP	Arbeitsplatz
ASP	Abendspitzenstunde
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	durchschnittlicher Werktagsverkehr
EW	Einwohnende
FV	Fussverkehr
Fz	Fahrzeuge
Km/h	Kilometer pro Stunde
KXP	Kontextplan
LW	Lastwagenanteil
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MIV	motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde
OIK	Oberingenieurkreis
ÖV	öffentlicher Verkehr
QV	Quellverkehr
RRE	Richtplan Raumentwicklung
VV	Veloverkehr
ZV	Zielverkehr

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Aufgabe

Für den Kreuzplatz und die angrenzenden Bereiche der Hauptstrassen wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, welches einen verkehrlichen und städtebaulichen Bezugsrahmen für künftige Projekte des Kantons Bern und der Gemeinde Konolfingen bildet.

Auslöser für die Erarbeitung des BGK sind die folgenden Punkte:

Auslöser

Geplante Entwicklung Gemeinde

Die Gemeinde Konolfingen plant gemäss Richtplan Raumentwicklung die Belegung der Erdgeschossnutzungen rund um den Kreuzplatz inkl. einer Aufwertung dieses Bereiches. Gleichzeitig gibt es in der Gemeinde viele Entwicklungsgebiete. Die Anforderungen an den öffentlichen Raum um den Kreuzplatz werden sich dementsprechend ändern, auch hinsichtlich des Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr.

Defizite Fuss- und Veloverkehr

Der Projektperimeter weist heute bezüglich der Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs Defizite auf. Die Trottoirs sind teilweise zu schmal dimensioniert und nicht alle Fussgängerstreifen weisen eine bauliche Mittelinsel als Querungshilfe auf. Für den Veloverkehr ist heute zudem kein separates Angebot wie Velostreifen vorhanden.

Provisorische Gestaltung und fehlende Aufenthaltsqualität

Der Kreuzplatz weist heute im Strassenraum und den Seitenbereichen eine zum Teil provisorische Gestaltung auf. Auch sind durch die heutige Positionierung der Kreisel gewisse Seitenbereiche schwer nutzbar. Der Kreuzplatz ist – mit wenigen Ausnahmen – im heutigen Zustand kein Ort, an dem man sich gerne aufhält.

Sanierungsbedarf

Einzelne Strassenabschnitte sind sanierungsbedürftig.

Projekt Emmentalstrasse

Für die Emmentalstrasse gibt es ein Vorprojekt des Kantons, da dieser Strassenabschnitt stark sanierungsbedürftig ist. Das Projekt soll anhand des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts verifiziert und danach ausgerichtet werden.

Geplante Schulzusammenlegung

Es ist geplant, die Schulen in Konolfingen zusammen zu legen. Die Schulzusammenlegung ist zwar kein direkter Auslöser des Projektes, gleichzeitig ist der Kreuzplatz aber Teil des Schulwegnetzes, weshalb in diesem Bereich das Angebot für den Schulverkehr gut und sicher sein muss.

Ein weiterer Auslöser ist die Förderung der Koexistenz. Konkret sollen für alle Verkehrsteilnehmenden gute Bedingungen geschaffen und eine sichere Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse sind dafür Kompromisse notwendig, weshalb ein Miteinander statt ein Gegeneinander von zentraler Bedeutung ist.

Aus den oben beschriebenen Auslösern lassen sich die folgenden Fragestellungen ableiten:

Fragestellungen

- _ Wie kann die Infrastruktur für den Fussverkehr bzw. die Aufenthaltsqualität rund um den Kreuzplatz verbessert werden und somit eine Attraktivierung des Strassenraums stattfinden? Welche Funktionen soll der Kreuzplatz zukünftig erfüllen? Wie kann die Gestaltung und der Betrieb des Verkehrs in diesem Raum die angestrebte Siedlungsentwicklung mit innerer Verdichtung rund um Kreuzplatz und Bahnhof unterstützen?
- _ Wie kann der zusätzliche Verkehr aus den Verdichtungs- und Entwicklungsgebieten verarbeitet werden?
- _ Wie kann die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr auf den Zufahrtsachsen bezüglich Längs- und Querverbindungen verbessert werden?
- _ Wie kann das Sicherheitsempfinden sowie die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden?
- _ Wie können der untere und obere Ortsteil besser miteinander verbunden werden?
- _ Wie können die strassenbegleitenden Gebäude im Ort wieder in Wert gesetzt werden?
- _ Wie können die strassenbegleitenden Freiräume aufgewertet werden?
- _ Wie kann der Zugang Süd zum Bahnhof optimal gestaltet und erkenntlich gemacht werden?
- _ Welche Funktionen muss die Hünigenstrasse zukünftig erfüllen?
- _ Wie können die Verdichtungs- bzw. Entwicklungsgebiete (insbesondere ZPP Nr. 12) effizient erschlossen werden?
- _ Wie kann das Gebiet ZPP Nr. 12 erschlossen werden?
- _ Wo können die Bushaltestellen für den öffentlichen Verkehr angeordnet werden?

Aus den oben erläuterten Fragestellungen lassen sich wiederum folgende übergeordnete Projektziele ableiten:

Übergeordnete Projektziele

- _ Aufwertung des Zentrums von Konolfingen zu einem attraktiven Lebensraum rund um den Kreuzplatz und auf den Zulaufästen
- _ Eine gute Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, namentlich:
 - / Erhöhung Verkehrssicherheit für den Veloverkehr
 - / Behebung der Defizite für Fussverkehr hinsichtlich Dimensionierung und Führung
 - / Sichere Führung des Schulverkehrs
 - / Gewährleistung der Funktionen der Kantonsstrassen und gleichzeitige verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs
 - / Sicherstellung Betrieb öffentlicher Verkehr

- Unterstützung Belebung des Zentrums mit dafür geeigneter Strassenraumgestaltung
- Schaffen von Rahmenbedingungen zur Belebung des Zentrums mit dafür geeigneter Strassenraumgestaltung.

In der Vergangenheit wurden im Rahmen einer Arbeit für den CAS Stadtraum Strasse sowie in anderen Projekten bereits Überlegungen zum Bearbeitungsperimeter gemacht. Das vorliegende BGK baut auf diesen Grundlagen auf und entwickelt die Erkenntnisse daraus weiter.

Da es sich bei den betroffenen Strassen um Kantonsstrassen handelt, wurden bei der Bearbeitung die Standards für Kantonsstrassen berücksichtigt.

1.2 Perimeter

Der Projektperimeter beinhaltet den Kreuzplatz, die Emmentalstrasse bis zur Kreuzung Mooshausstrasse (inkl. Kreuzung), die Bernstrasse bis zur Bahnunterführung, die Burgdorfstrasse bis zur Einmündung Burgweg (ohne Knoten) und die Thunstrasse bis zum Optiker Schuster.

Der Betrachtungsperimeter ist etwas weiter gefasst, da die Funktion der Hünigenstrasse eine wichtige Rolle bei der Konzeption des Kreuzplatzes spielt.

Alle aufgezeigten Änderungen **ausserhalb des Kantonsstrassenraums** sind lediglich **Vorschläge**. Eine allfällige Anpassung ist **Sache der Gemeinde und der Grundeigentümer/innen**.

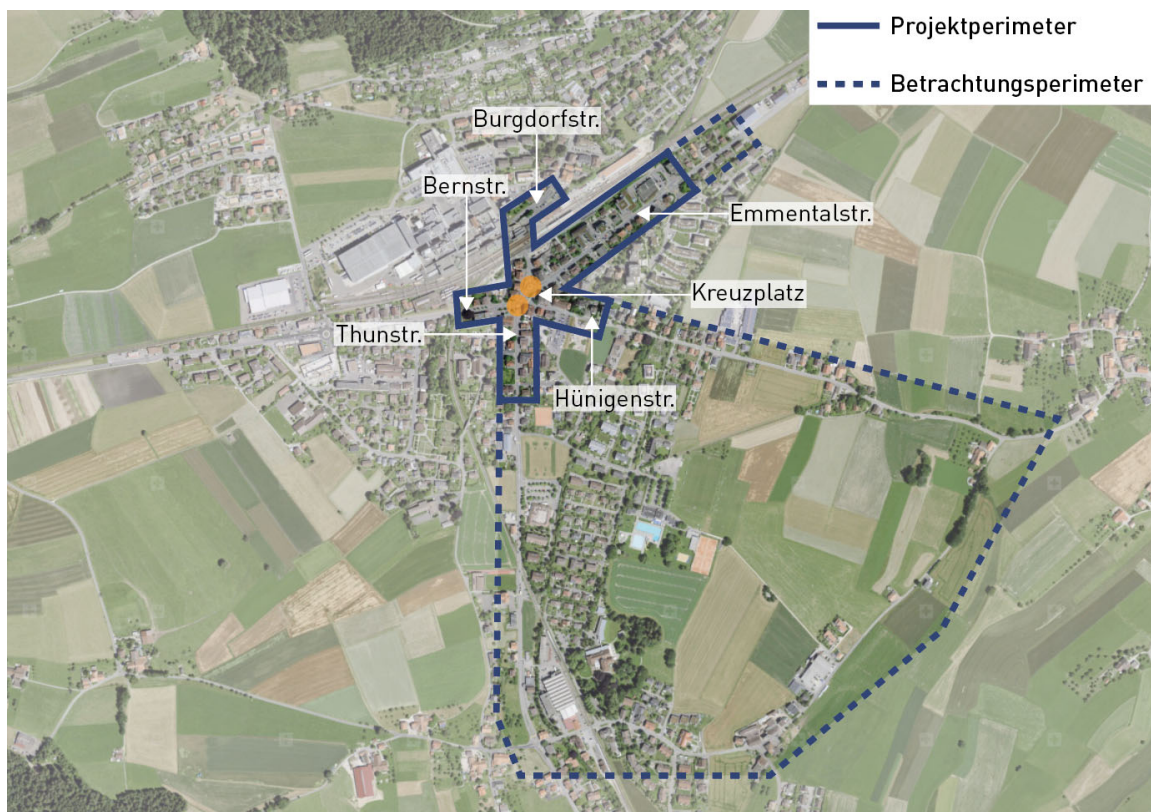


Abbildung 1: Projekt- und Betrachtungsperimeter

1.3 Einbezug Bevölkerung und Interessensvertretende

Bei der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes wurden verschiedene Interessensvertretende im Rahmen von Begleitgruppensitzungen miteinbezogen. Die Teilnehmenden für diese Begleitgruppe wurden von der Gemeinde Konolfingen zusammengestellt. An diesen Sitzungen konnte die Begleitgruppe Rückmeldungen und Inputs zu den Entwürfen machen. Das Fazit aus der Begleitgruppe zum Variantenstudium ist im vorliegenden Bericht für die Nachvollziehbarkeit des Prozesses schriftlich festgehalten. Konkret fanden zwei Begleitgruppensitzungen statt:

- _ 1. Begleitgruppensitzung, 22.06.21: Analyse und Konzeptansatz
- _ 2. Begleitgruppensitzung 17.01.22: Variantenstudium und Bestvariante

Nach Fertigstellung der Bestvariante wurde eine Mitwirkung mit der Bevölkerung durchgeführt (2. Mai bis 3. Juni 2022). Im Rahmen dieser Mitwirkung fand eine Infoveranstaltung am 28. April 2022 für die Grundeigentümer/innen statt und eine Veranstaltung für die Bevölkerung am 12. Mai 2022. Die detaillierte Auswertung der Mitwirkung ist im separaten Mitwirkungsbericht ersichtlich.

1.4 Berichtsaufbau

Der Bericht besteht aus der Dokumentation sowie den ergänzenden Erläuterungen zur Dokumentation (separates Dokument). Die **Dokumentation** umfasst die folgenden Inhalte:

Das **Kapitel 2** umfasst die wichtigsten Teile der Analyse. Für den Kreuzplatz und die Emmentalstrasse erfolgt eine Überprüfung anhand der Standards Kantonsstrassen. Zudem werden ergänzend zum Schwachstellenplan (Beilage D1) die im Perimeter erkannten Schwachstellen aufgeführt. Die weiteren Teile der umfangreichen Analyse befinden sich in den ergänzenden Erläuterungen zur Dokumentation.

Im **Kapitel 3** werden die Ziele und Handlungsansätze sowie Randbedingungen festgelegt. Darauf basierend wird der Konzeptansatz als grobes Zielbild entwickelt, welcher im **Kapitel 4** beschrieben wird.

Das **Kapitel 5** beschreibt die aus dem Prozess hervorgegangene Bestvariante. Der Bestvariante liegt einerseits ein Variantenstudium zugrunde, auf das in den ergänzenden Erläuterungen zur Dokumentation im Detail eingegangen wird. Andererseits sind weitere Hinweise und Ideen aus der Begleitgruppe und Mitwirkung eingeflossen. Auf die Begleitgruppe und die Mitwirkung wird in den ergänzenden Erläuterungen zur Dokumentation ebenfalls eingegangen.

Im **Kapitel 6** erfolgt eine Beurteilung anhand der Standards Kantonsstrassen, um die Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand aufzuzeigen.

Das **Kapitel 7** enthält die Grobkostenschätzung und im **Kapitel 8** wird auf das weitere Vorgehen bzw. die noch abzuklärenden Punkte eingegangen.

1.5 Grundlagen

- _ Diverse Verkehrszählungen, Tiefbauamt/Oberingenieurkreis II, Zeitraum 2012-2020
- _ Lärmtechnische Daten Gebäude, Grolimund + Partner AG, 01.03.2008
- _ Richtplan Raumentwicklung RRE, Lohner + Partner GmbH, Stand 2021
- _ Richtplan Verkehr Konolfingen, Kontextplan AG, 12.05.2021
- _ Sachplan Veloverkehr, Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, angepasst am 27.05.2020
- _ Sachplan Wanderroutennetz, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, angepasst am 02.08.2019
- _ Situation Bushaltestelle 1:200 (Strassenplan), Geobau Ingenieure AG, 15.04.2019
- _ Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe, Tiefbauamt des Kantons Bern, Juni 2017
- _ Unfallauswertungen, Kantonspolizei Bern, Zeitraum 2016-2021
- _ Angaben zu Entwicklungsgebieten, Urs Fischer

2. Analyse

Vorgängig zur Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts erfolgte eine umfassende Analyse. Analysiert wurden die Bedeutung des Kreuzplatzes, seine historische Entwicklung, die zu diesem Gebiet vorhandenen verkehrlichen Grundlagen sowie die Erfüllung der Standards Kantonsstrassen. Aus dieser Analyse konnten Schwachstellen abgeleitet werden, welche es mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts zu beheben gilt. Die Knotenform war auch Gegenstand der Analyse. Das folgende Teilkapitel enthält einerseits die Überprüfung der Standards Kantonsstrassen und andererseits die ergänzenden im Perimeter erkannten Schwachstellen. Auf alle weiteren Analysesteile wird in den ergänzenden Erläuterungen zur Dokumentation eingegangen.

2.1 Standards Kantonsstrassen

Die Methode «Standards Kantonsstrassen» gemäss kantonaler Arbeitshilfe wird bei Umgestaltungen von Kantonsstrassen angewandt. Die gesetzlichen Grundlagen sind das Strassengesetz (SG) und die Strassenverordnung (SV). Die Beurteilung findet anhand von insgesamt sechs thematischen Bereichen statt. Jeder Beurteilungsbereich ist wiederum in spezifische Beurteilungskriterien wie beispielsweise «die Betriebsqualität für Velofahrende entlang der Kantonsstrasse» unterteilt. Die einzelnen Beurteilungskriterien werden anhand von messbaren Indikatoren angegeben, z. B. Wartezeit beim Beurteilungskriterium «MIV Knoten» oder Reisezeit/Stau beim Beurteilungskriterium «MIV Strecke». Für diese Indikatoren wird jeweils ein Referenzstandard festgelegt. Bei den beiden genannten Beurteilungskriterien wäre das jeweils die Verkehrsqualitätsstufe D. Die Abweichung der Bewertung des spezifischen Beurteilungskriteriums von diesem Referenzstandard ist das Mass für den Handlungsbedarf. Die grafische Darstellung («Rose») der sechs Themenbereiche hilft dabei, den Handlungsbedarf einfach zu identifizieren. Für die Bewertung können die Werte von +2 bis -2 vergeben werden. Dabei steht die 0 für die Erfüllung des Referenzstandards. Alles, was mit +1 bis +2 bewertet wird, übertrifft die kantonalen Standards. Bewertungen von -2 bis -1 weisen auf Defizite hin. In den genannten Beispielen würde somit eine bessere Verkehrsqualitätsstufe als D positiv bewertet werden und eine schlechtere Verkehrsqualitätsstufe negativ.

Die Überprüfung der Standards für Kantonsstrassen wurde für den Kreuzplatz und die Emmentalstrasse durchgeführt. Die Tabellen sowie die Beurteilungsgrafiken («Rose») sind auf den folgenden Seiten ersichtlich.

Kreuzplatz

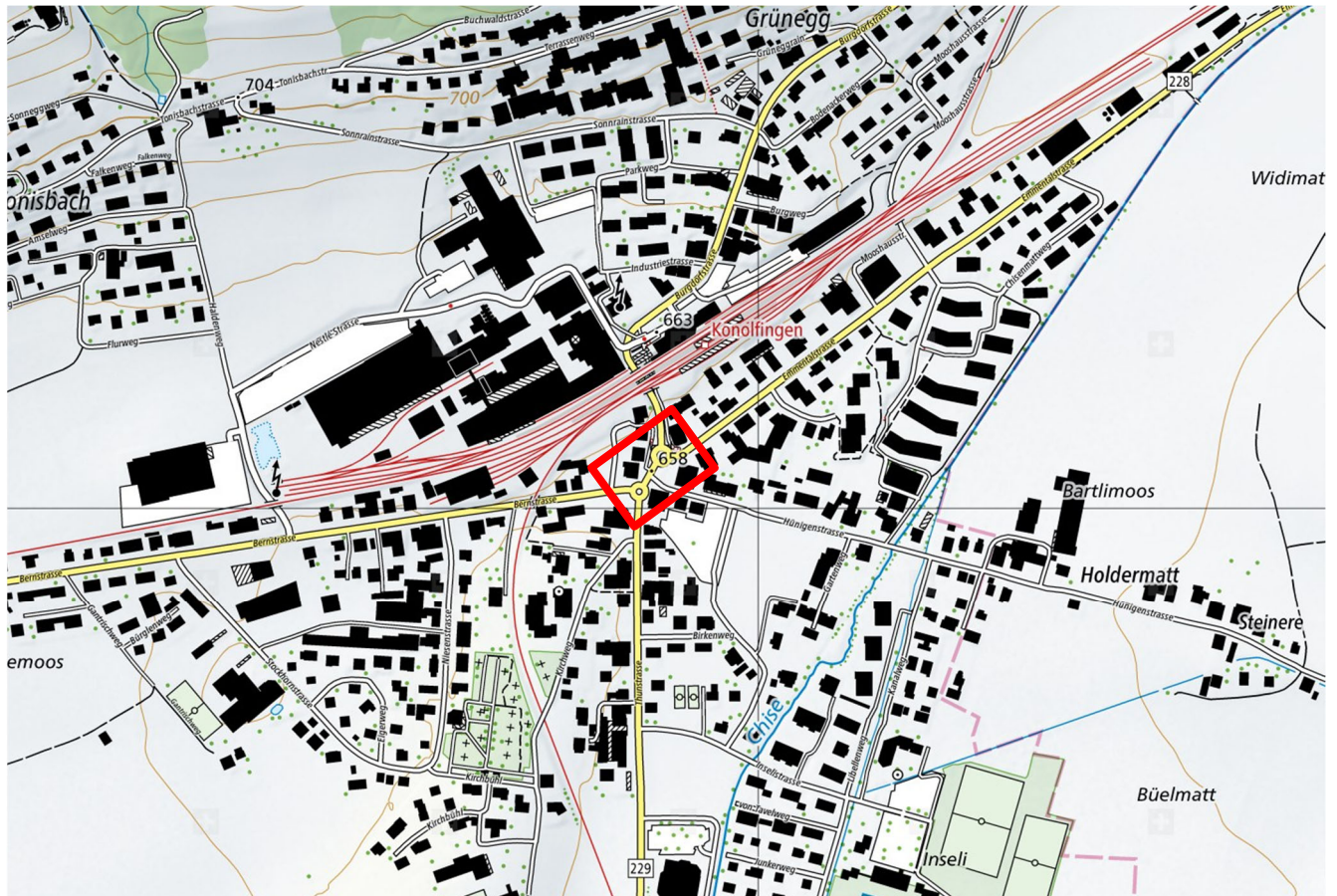


Abbildung 2: Perimeter Referenzstandard (freier Masstab)

Der erste Untersuchungsperimeter beinhaltet den Kreuzplatz mit den beiden Kreiseln. Die umliegenden Strassen sind nicht Bestandteil dieser Untersuchung. Die Emmentalstrasse wurde separat untersucht.

Ermittlung Handlungsbedarf

Unfallgeschehen:	Auffahrunfälle	DTV / LW-Anteil:	8'900 (GVM 2016) / ca. 4%
Involvierte Strategien:	Sachplan Veloverkehr	Störfallrelevanz:	-
Schulverkehr:	Ja	ÖV-Linien:	Linie 160 / M20
Strassenzustand:	teilweise sanierungsbedürftig	Ausnahmetransportroute:	Keine

Kriterium	Beschrieb	Beurteilung
-----------	-----------	-------------

Strategien

1.1 Richtpläne / Sachpläne / Andere	Sachplan Veloverkehr: Massnahmen nötig.	-2
-------------------------------------	---	----

Betriebsqualität

2.1 MIV Knoten	LOS B (vgl. Kap. 4.2.2 in den ergänzenden Erläuterungen)	+1
2.2 MIV Strecke	Rückstaus auf Zufahrtsstrassen in den Spitzenstunden, welche sich aber immer wieder auflösen	0
2.3 Öffentlicher Verkehr	Linie 160 / M20 -> wird heute nicht priorisiert	0
2.4 Velofahrende längs	Hohes Sicherheitsbedürfnis: fehlende Veloinfrastruktur	-2
2.5 Velofahrende quer	Keine Querverbindungen notwendig	0
2.6 Zufussgehende längs	Teilweise knappe Dimensionierung der Trottoire	-1
2.7 Zufussgehende quer	Emmentalstrasse: Knapp dimensionierte Querungshilfen Gestaltung Unterführung Längere Wege aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten	-2

Verkehrsanlage

3.1 Baulicher Zustand	Anlage in ungenügendem Zustand. Muss saniert werden	-1
3.2 Hindernisfreiheit	Teils fehlende taktile Erkennbarkeit Strassenrand / Fehlende taktile Erkennung Querungshilfen / ungenügende Breite der Querungshilfe auf Emmentalstrasse / Schwierige Wegfindung aufgrund 2 Kreisel	-2
3.3 Homogenität	Keine selbst erklärende Gestaltung -> Potentielle Gefahrensituationen aufgrund der Rücksicht aller Verkehrsteilnehmenden eher gering	-1

Verkehrssicherheit

4.1 Unfallgeschehen	Zwar kein offizieller Unfallschwerpunkt aber gesamthaft 16 Unfälle (2016-2021)	-2
4.2 Sicherheitsempfinden	Hohe Aufmerksamkeit im Strassenraum notwendig (2 Kreisel, Fussgängerquerungen, Veloverkehr, Ein-/Ausfahrt zwischen Kreiseln, hohe Verkehrsmenge)	-2
4.3 Einhaltung Höchstgeschwindigkeit	Nicht messbar bzw. es liegen keine entsprechenden Messungen vor	0
4.4 Beleuchtung	Keine Begehung in der Nacht / Einschätzung: Vorgaben werden ausser bei dem Fussgängerstreifen beim südlichen Kreisel auf der Thunstrasse eingehalten. Beim Fussgängerstreifen auf Thunstrasse fehlt auf der westlichen Seite die Beleuchtung.	-1

Umwelt

5.1 Strassenlärm	Lärmbelastungskataster Kanton BE: Massnahmen teilweise umgesetzt. Massnahmen beim nördlichen Kreisel fehlen.	-1
5.2 Störfall, Strassenabwasser	Keine Angaben	0

Strassenraum

6.1 Integration	Provisorische Gestaltung / Terrainsprünge	-1
-----------------	---	----

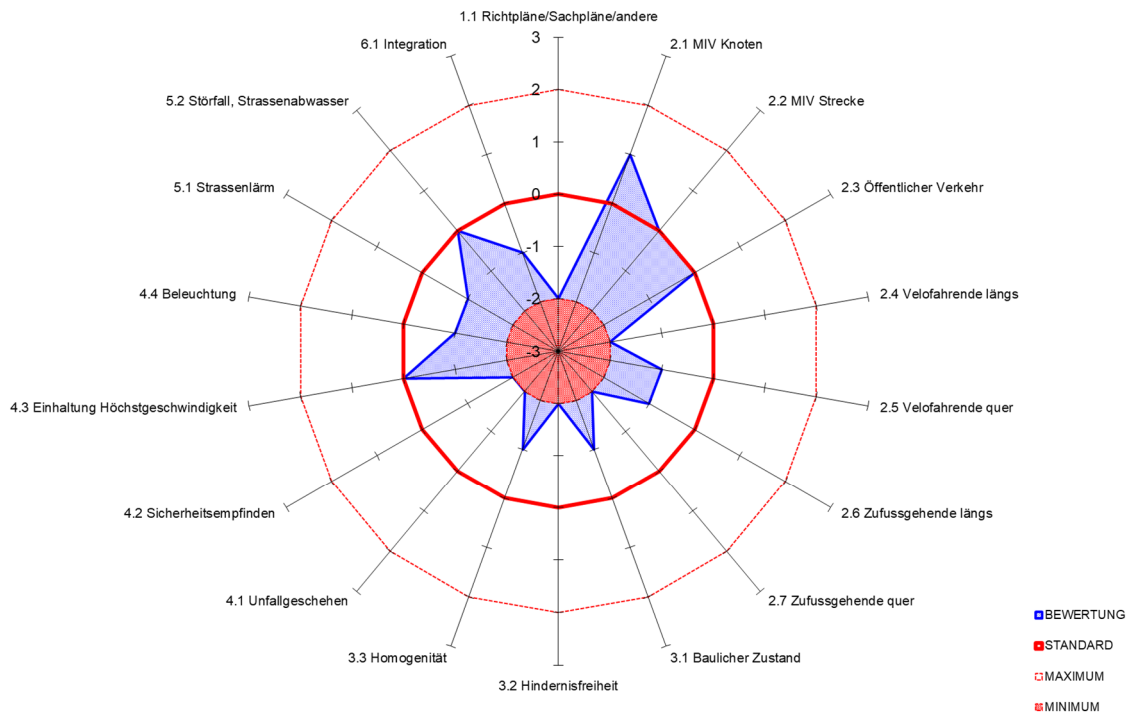


Abbildung 3: Beurteilungsgrafik («Rose») Kreuzplatz



Abbildung 4: Übersicht Kreuzplatz



Abbildung 5: Unterführung (Sicherheitsempfinden tief)

Fazit

Hoher Handlungsbedarf bei:

- _ Veloverkehr längs
- _ Fussverkehr quer (Querungshilfen, Beleuchtung)
- _ Fussverkehr längs (Dimensionierung Trottoir)
- _ Strassenbild / Erscheinungsbild Strassenraum
- _ Sicherheit (Unfälle, subjektives Sicherheitsempfinden)

Emmentalstrasse



Abbildung 6: Perimeter Referenzstandard (freier Masstab)

Der zweite Untersuchungsperimeter beinhaltet die Emmentalstrasse von der Zufahrt Kreisel (Kreuzplatz) bis Höhe Mooshausstrasse.

Ermittlung Handlungsbedarf

Unfallgeschehen:	Parkierung, Auffahrunfälle	DTV / LW-Anteil:	8'700 / 4% (Erhebung 2020)
Involvierte Strategien:	Sachplan Veloverkehr	Störfallrelevanz:	-
Schulverkehr:	Ja	ÖV-Linien:	Keine
Strassenzustand:	teilweise sanierungsbedürftig	Ausnahmetransportroute:	Keine

Kriterium	Beschrieb	Beurteilung
-----------	-----------	-------------

Strategien

1.1 Richtpläne / Sachpläne / Andere	Sachplan Veloverkehr: Massnahmen nötig	-2
-------------------------------------	--	----

Betriebsqualität

2.1 MIV Knoten	Keine Rückstaus bzw. keine längeren Wartezeiten an den Nebenknoten	+1
2.2 MIV Strecke	In Spitzenstunden Rückstaus, die sich aber nach kurzer Zeit wieder auflösen	0
2.3 Öffentlicher Verkehr	Kein öffentlicher Verkehr auf der Emmentalstrasse	-
2.4 Velofahrende längs	Hohes Sicherheitsbedürfnis: fehlende Veloinfrastruktur	-2
2.5 Velofahrende quer	Abbiegespur MIV auf Höhe Coop vorhanden	0
2.6 Zufussgehende längs	Hohes Sicherheitsbedürfnis: Teils ungenügende Trottoirbreite (1.50m)	-1
2.7 Zufussgehende quer	Fehlende Querungshilfen	-2

Verkehrsanlage

3.1 Baulicher Zustand	Anlage in ungenügendem Zustand / Muss saniert werden	-1
3.2 Hindernisfreiheit	Teils ungenügende Trottoirbreiten (1.50m) / Parkierung auf Trottoir / Teils fehlende taktile Erkennbarkeit Strassenrand	-1
3.3 Homogenität	Homogenität zwar vorhanden, aber mit lokalen Schwachstellen (Areal- und Hauszufahrten, Längsparkierung entlang Trottoir)	-2

Verkehrssicherheit

4.1 Unfallgeschehen	9 Unfälle (2016-2021): zwar kein Unfallschwerpunkt, aber eine Anhäufung von Unfällen auf der Strecke	-1
4.2 Sicherheitsempfinden	Unsichere Velofahrende auf Trottoir, Konflikte Fussverkehr / MIV durch Längsparkierung	-1
4.3 Einhaltung Höchstgeschwindigkeit	V85 wird eingehalten	0
4.4 Beleuchtung	Keine Begehung in der Nacht/ Einschätzung: Vorgaben werden ausser beim Fussgängerstreifen beim Coop eingehalten. Beim Fussgängerstreifen beim Coop fehlt auf der südlichen Seite die Beleuchtung.	-1

Umwelt

5.1 Strassenlärm	Lärmbelastungskataster Kanton BE: Massnahmen umgesetzt.	0
5.2 Störfall, Strassenabwasser	Keine Angaben	0

Strassenraum

6.1 Integration	Teilweise schlecht unterhaltene Gebäude, keine Gesamtkonzeption des Strassenbildes erkennbar.	-1
-----------------	---	----

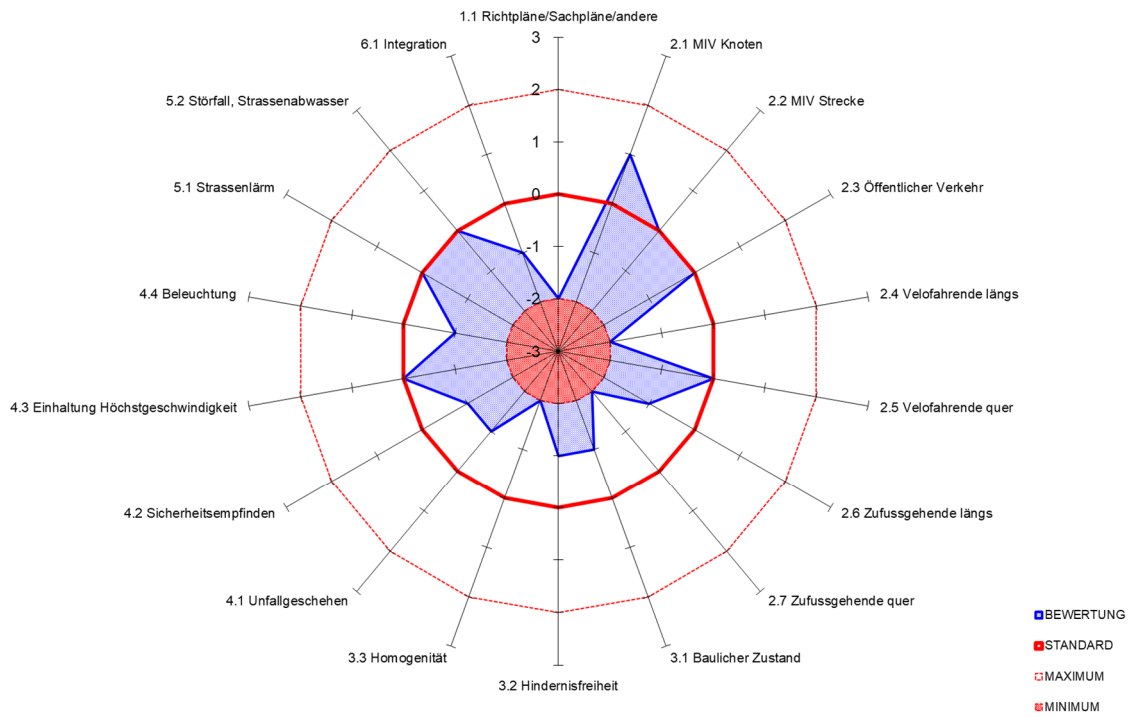


Abbildung 7: Beurteilungsgrafik («Rose») Ementalstrasse



Abbildung 8: Übersicht Strassenzustand



Abbildung 9: Trottoir und Seitenräume blockiert durch Parkierung / Gefährdung der Zufussgehenden durch Zu- und Wegfahrt des motorisierten Verkehrs



Abbildung 10: Fehlende Mittelinsel bei Fussgängerstreifen



Abbildung 11: Schmales Trottoir; häufige Ein- / Ausfahrten Parkierung

Fazit

Hoher Handlungsbedarf bei:

- _ Veloverkehr längs
- _ Fussverkehr quer (Querungshilfen, Beleuchtung)
- _ Sicherheit hinsichtlich Längsparkierung und Ein- und Ausfahrten
- _ Strassenbild / Erscheinungsbild Strassenraum

2.2 Schwachstellen

Ergänzend zur Überprüfung der Schwachstellen gemäss Standards Kantonsstrassen wurden in der Analyse (vgl. ergänzende Erläuterungen zur Dokumentation) weitere Schwachstellen aufgedeckt. Wenn möglich wurden die Schwachstellen im Schwachstellenplan (Beilage D1, Auszug davon auf der Abbildung 12) verortet.

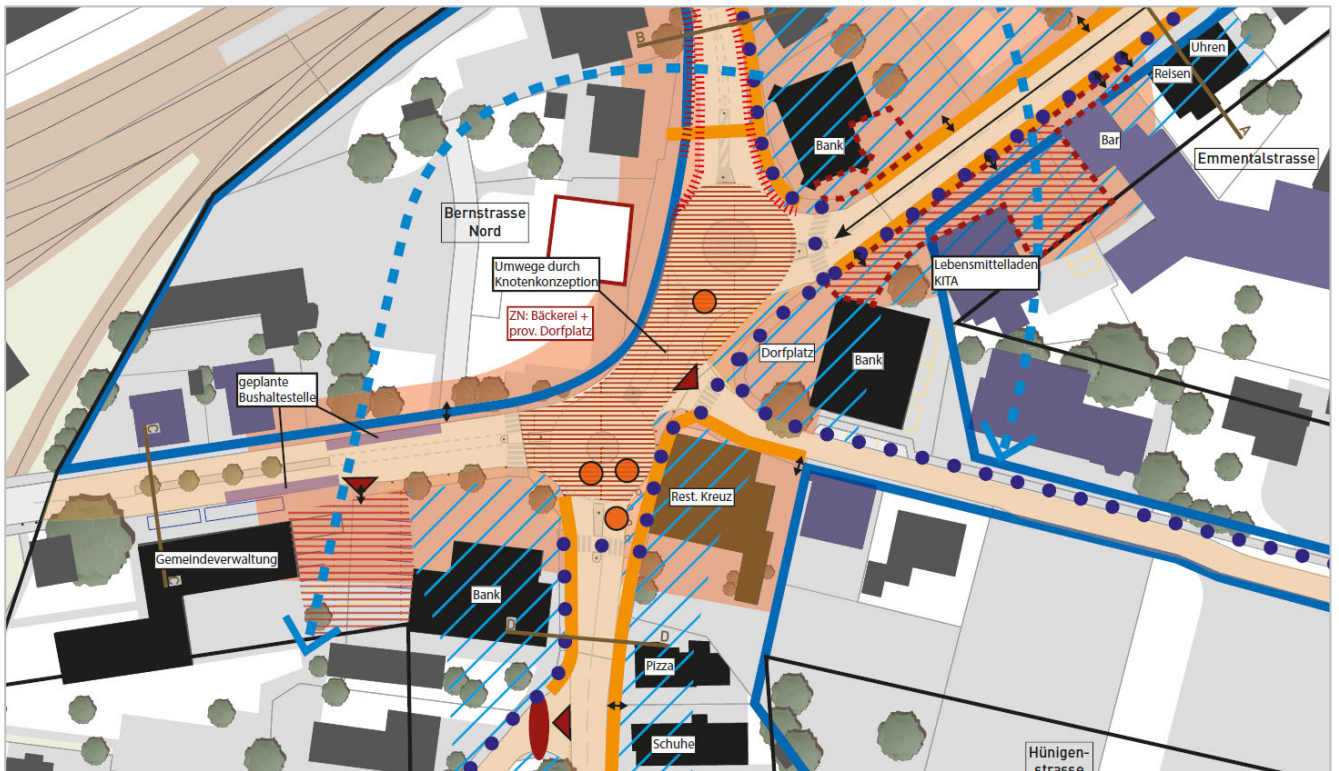


Abbildung 12: Auszug aus dem Schwachstellenplan

Im betrachteten Raum konnten u. a. folgenden Schwachstellen eruiert werden:

- _ Fehlende Aufenthaltsqualität im eigentlichen Zentrumsbereich auf dem Kreuzplatz und in den angrenzenden Strassenabschnitten
- _ Gänzlich fehlende Infrastruktur für den Veloverkehr
- _ Schmale Trottoirs, Engstellen und Konflikte mit Parkierung auf dem Trottoir v. a. auf der Emmental- und Thunstrasse
- _ Zu grosse Querungsdistanzen, fehlende Querungshilfen und überfahrbare Wartebereiche bei Fussgängerstreifen
- _ Unfallhäufungen im Bereich des Doppelkreisels auf dem Kreuzplatz

- _ Zum Teil ungenügende Sichtweiten bei Einmündungen und Arealausfahrten
- _ Allgemein ungelöste, nicht strukturierte Situationen, unklare Vorplatznutzungen, Terrainsprünge und unsaubere Terrainanpassungen
- _ Gestaltung des Doppelkreisels auf dem Kreuzplatz als «Providurium»
- _ Die zurzeit angesiedelten Nutzungen am Kreuzplatz tragen nur teilweise zur Belebung des öffentlichen Strassenraums bei.
- _ An der Einmündung Kirchweg in die Thunstrasse werden die erforderlichen Sichtweiten nicht eingehalten und die Platzverhältnisse auf dem Trottoir sind sehr knapp bemessen

Daneben gibt es folgende Schwachstellen, die nicht auf dem Schwachstellenplan verortet sind:

- _ Die Geometrie bzw. die Lage der beiden Kreisel begünstigt den «Durchschuss» bzw. schnelle Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs insbesondere bei der Fahrbeziehung Burgdorfstrasse – Bernstrasse.
- _ Die Ausfahrt aus der Hünigenstrasse ist relativ unübersichtlich bzw. komplex. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zur Abendspitzenstunde kann in diesem Zeitraum der Mittelbereich zwischen den beiden Kreiseln faktisch nicht genutzt werden. Fahrzeuge aus der Hünigenstrasse Richtung Westen oder Fahrzeuge von Osten in die Hünigenstrasse müssen im Kreiseln einen U-Turn fahren. Die Verkehrszählung belegt dies.
- _ Die zurzeit angesiedelten Nutzungen am Kreuzplatz tragen nicht zur Belebung des öffentlichen Strassenraums bei. Man hält sich nicht gerne am Kreuzplatz auf.
- _ Die Schulkinder haben keine Möglichkeit, den Kreuzplatz auf den Seitenbereichen zu umfahren.

3. Ziele, Handlungsansätze und Randbedingungen

3.1 Ziele und Handlungsansätze

Abgeleitet von der Analyse verfolgt das Betriebs- und Gestaltungskonzept die folgenden Ziele bzw. Handlungsansätze:

- Die öffentlichen Bereiche rund um den Kreuzplatz sollen belebt und besser nutzbar werden. Der öffentliche Raum ist dafür so zu gestalten, dass attraktive Aussenräume entstehen oder sich publikumsorientierte Nutzungen ansiedeln.
- Im ganzen Bearbeitungsperimeter ist mittels geeigneter Gestaltung das Koexistenzprinzip unter den Verkehrsteilnehmenden zu fördern.
- Die Gestaltung der heute offenen und weiten Zufahrten sowie (Park-) Platzflächen in den Vorbereichen der Gebäude entlang der Emmentalstrasse sind so anzupassen, dass ein ansprechendes, gefasstes und homogeneres Strassenbild erzielt werden kann. In diesem Zusammenhang sind auch die unterschiedlichen Terrainverläufe an der Schnittstelle Strasse – Nachbarparzellen zu betrachten.
- Die Aufenthalts- und Durchgangsqualität für den Fuss- und Veloverkehr soll rund um den Kreuzplatz erhöht werden. Dazu sollen Beleuchtung, Möblierung und Materialisierung einheitlich und hochwertig gestaltet werden. Hier sollen neue Bäumen räumlich die Situation verbessern und zu mehr Aufenthaltsqualität verhelfen.
- Die Terrainsprünge an der Burgdorfstrasse sind im Rahmen der Gestaltung des Areals Bernstrasse Nord zu bereinigen.
- Die betriebliche Stabilität des Busbetriebs ist sicherzustellen, um Anschlussbrüche an den Bahnhöfen zu vermeiden.
- Eine direkte Fuss-/Veloverkehrs-Verbindung von der Bahnhofsunterführung zur Hünigenstrasse ist in der Planung mitzudenken.
- Die subjektive und objektive Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs ist sicherzustellen. Besonderes Augenmerk erfordert dabei die Schulwegsicherheit. U. a. sind Strassenquerungen möglichst oberirdisch einzurichten und Trottoirs sind mit einer ausreichenden Breite auszuführen. Für den Veloverkehr ist das bisher gar nicht vorhandene Angebot zu ergänzen.
- Besonderes Augenmerk liegt auf der Emmentalstrasse, wo Engstellen auf den Trottoirs zu beseitigen und auf den Trottoirs angeordnete Parkfelder nach Möglichkeit sicherer zu gestalten sind. Zudem sind hier Querungshilfen vorzusehen, um eine Strassenquerung in zwei Etappen zu ermöglichen.
- An den Einmündungen des Kirchwegs und der Hünigenstrasse sowie bei der Ausfahrt der Anlieferung des Coop sind die Sichtverhältnisse auf den Fussverkehr zu verbessern. Im Bereich der Einmündung des Kirchwegs in die Thunstrasse soll zudem mehr Platz für den Fussverkehr geschaffen werden, um die Problematik der Pulkbildung der Schulkinder zu entschärfen.

Gestaltung und Aufenthaltsqualität

Öffentlicher Verkehr

Fuss- und Veloverkehr

- Um die Wahrnehmbarkeit insbesondere des Veloverkehrs in der Unterführung Burgdorfstrasse zu verbessern, sind die Gestaltung und Beleuchtung zu optimieren.
- Die umliegenden Quartiere sind unter Einbezug der angedachten Fuss- und Veloverkehrsachsen stärker miteinander zu vernetzen. In diesem Zusammenhang sind auch gute Fusswegverbindungen zum Bahnhof sicherzustellen.
- Die räumliche Anordnung der Parkierung ist insbesondere auf der Emmentalstrasse sowie der Burgdorfstrasse zu optimieren.
- Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs wie Lärm- und Luftbelastung sowie Sicherheitsdefizite sind zu reduzieren.
- Anschlüsse der Entwicklungsgebiete und angrenzenden Nutzungen gewährleisten.

3.2 Randbedingungen

Bei der Erarbeitung gilt es die folgenden Randbedingungen einzuhalten:

- Die Funktion der Kantonsstrassen muss weiterhin gewährleistet sein, da der Verkehr nicht auf andere Achsen verlagert werden kann.
- Bei den Planungen sind die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes zu berücksichtigen.
- Mit laufenden Projekten im Perimeter hat eine Koordination / Abstimmung stattzufinden.
- Der Strassenunterhalt ist sicherzustellen.
- Die Bernstrasse, Thunstrasse, Emmentalstrasse und Burgdorfstrasse sind für die Befahrbarkeit mit Panzern (L x B x H: 15.10 m x 4.10 m x 4.00 m, Gewicht: 61 t) zu dimensionieren. Ebenfalls sind die Abbiegebeziehungen am Kreuzplatz für diese Fahrzeuge sicherzustellen.
- Der ÖV-Betrieb muss weiterhin gewährleistet sein. Insbesondere ist ein fahrplangerechter Betrieb sicherzustellen.
- An der Bernstrasse im Umfeld des Gemeindehauses soll eine neue Bushaltestelle entstehen. Im Rahmen der Planungen des BGK ist die vorgeschlagene Lage der Bushaltestelle zu prüfen.
- Die Velobasisrouten gemäss Sachplan Velo müssen gestärkt werden. Ihre genaue Führung gilt es noch zu definieren.
- Die im Sachplan Wanderroutennetz definierten Hauptwanderrouten sind sicherzustellen.
- Bei Erreichen der Kapazitätsgrenze der Knotenanlage auf dem Kreuzplatz muss langfristig eine Plafonierung des MIV-Aufkommens erfolgen können. Dazu sind Push- und Pull-Massnahmen umzusetzen.

**Motorisierter
Individualverkehr**

**Übergeordnete
Randbedingungen**

Öffentlicher Verkehr

Fuss- und Veloverkehr

**Motorisierter
Individualverkehr**

4. Konzeptansatz

Kapitel 4 beschreibt den Konzeptansatz gemäss Beilage D2. Der Konzeptansatz ist als grobes Zielbild bzw. als Richtkonzept zu verstehen, welcher auf Basis der definierten Ziele / Handlungsansätze und Stossrichtungen erarbeitet wurde. Er dient als Grundlage für das Variantenstudium inkl. der Beurteilung der verschiedenen Varianten und im Anschluss daran der Ausarbeitung der Bestvariante.

Der Konzeptansatz baut auf verschiedenen Stossrichtungen auf, die wiederum von den Zielen / Handlungsansätzen und Stossrichtungen abgeleitet wurden:

1. Stossrichtung: Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden

Alle Verkehrsmittel sollen gleichberechtigt behandelt werden. Gleichzeitig soll die Funktion als Kantonsstrasse für den motorisierten Verkehr weiterhin gewährleistet werden. Die Infrastruktur für den Fussverkehr wird hinsichtlich Sicherheit, Direktheit und Dimensionierung verbessert: Verbreiterung der Trottoirs, Verdichtung des Wegnetzes von / zu den verschiedenen Zielpunkten (u.a. Verbindung Bahnhof – Emmentalstrasse – Hünigenstrasse), Schaffen von sicheren Querungsmöglichkeiten. Für den Veloverkehr wird trotz der beengten Platzverhältnisse die Verkehrssicherheit mit verschiedenen Massnahmen erhöht.

Die daraus abgeleiteten Prüfaufträge für die nächsten Schritte sind:

- Prüfung Geschwindigkeitsreduktion inkl. dem dafür geeigneten Querschnitt in einem Teilbereich für verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs durch Annäherung der Geschwindigkeiten der beiden Verkehrsmittel
- Prüfung flächiges Queren in gewissen Teilbereichen für Angleichung der Querungsstellen an die Wunschlinien des Fussverkehrs
- Prüfung oberirdische Fussgängerquerung bei Burgdorfstrasse für ein direkteres Wegnetz und Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfinden bei dieser Querungsmöglichkeit
- Prüfung Verbreiterung der Trottoirs für den Fussverkehr
- Prüfung direkte Verbindung Bahnhofausgang Süd – Emmentalstrasse – Hünigenstrasse für Fuss- und Veloverkehr gemäss Richtplan Raumentwicklung
- Einbezug geplante Bushaltestelle Bernstrasse für Förderung des öffentlichen Verkehrs im Zentrum
- Prüfung Massnahmen Parkierung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

2. Stossrichtung: Förderung der Aufenthalts- und Durchgangsqualität spezifisch auf den jeweiligen Ort abgestimmt

Öffentliche Aufenthalts- und Durchgangsorte werden situationsbezogen aufgewertet. Im Bereich des Kreuzplatzes wird die Lage der Kreisel optimiert, um die Flächen besser nutzbar zu machen. Entlang der Strassenzüge werden Vorschläge je nach Nutzungsentwicklung und abgestimmt auf den jeweiligen Ort ausgearbeitet.

Die daraus abgeleiteten Prüfaufträge für die nächsten Schritte sind:

- Prüfung Verschiebung des nördlichen Kreisels Richtung Nordwesten, um mehr Fläche vor der Raiffeisenbank und einen nutzbaren Platz vor der ehemaligen BEKB zu erhalten
- Prüfung Verschiebung des südlichen Kreisels Richtung Nordwesten, um mehr Fläche vor dem Restaurant Kreuz zu erhalten
- Prüfung Aufwertung bzw. Schaffung «Platzflächen» bzw. grosszügige Seitenbereiche inkl. Begrünung rund um den Kreuzplatz
- Prüfung Ergänzung Begrünung Emmentalstrasse und Burgdorfstrasse

3. Stossrichtung: Spezifische Ausbildung der Elemente abgestimmt auf die Bedürfnisse des Schulverkehrs

An den öffentlichen Raum im Bearbeitungsperimeter bestehen verschiedene Anforderungen, z.B. hinsichtlich des Schulverkehrs. In diesem Zusammenhang wird die Ausbildung der Querungsstellen je nach Ort auf die konkreten Bedürfnisse abgestimmt. Dies gilt auch für das Thema Benützung der Seitenbereiche für den Veloverkehr.

Die daraus abgeleiteten Prüfaufträge für die nächsten Schritte sind:

- Prüfung bauliche und nichtbauliche Massnahmen Schulverkehr
- Prüfung genaue Ausbildung Querungsstellen für den Fussverkehr in Abhängigkeit der angrenzenden Nutzungen und der möglichen Schulwege

4. Stossrichtung: Ausrichtung der Zielbilder auf eine potentielle Entwicklung der Gemeinde Konolfingen

Gemäss Richtplan Raumentwicklung ist im sogenannten «Dichtebogen» bei der Bebauung und Nutzung eine Entwicklung geplant, die höher bzw. dichter ist als heute. An dieser Entwicklung orientieren sich die erarbeiteten Zielbilder hinsichtlich der Gestaltung des öffentlichen Raumes, um die geplante Entwicklung mit der richtigen Dimensionierung und Gestaltung unterstützen zu können. Für die Seitenbereiche wurden in diesem Zusammenhang Vorschläge bezüglich einer möglichen Gestaltung erarbeitet. Diese Vorschläge sind nicht als fix umzusetzende Massnahmen zu verstehen, sondern als Leitbild bzw. zur Orientierung.

Die daraus abgeleiteten Prüfaufträge für die nächsten Schritte sind:

- Prüfung Ausgestaltung der Seiten- und Vorbereiche und Querschnitte in Abhängigkeit der angrenzenden Nutzungen

5. Bestvariante

Mit der Gestaltung des Strassenraums soll auf die Entwicklung des Umfelds der Strassen bzw. der an den Strassenraum angrenzenden Nutzungen reagiert werden. Die Umsetzung der hier vorgeschlagenen Strassenraumgestaltung erfolgt daher in mehreren Etappen. Als Bestvarianten wurden deshalb sowohl ein **kurz- als auch ein langfristiges Betriebs- und Gestaltungskonzept** erarbeitet. In den nachfolgenden Teilkapiteln werden diese beschrieben. Anschliessend werden die baulichen und nichtbaulichen Massnahmen für den Schulverkehr zusammenfassend erläutert, da diesem Thema besondere Beachtung geschenkt werden muss. Zuletzt wird in diesem Kapitel die mögliche Etappierung gemäss heutigem Wissenstand beschrieben.

5.1 Kurzfristiges Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Mit dem kurzfristigen Betriebs- und Gestaltungskonzept soll neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Anpassungen der Strassenquerschnitte auch der angrenzende öffentliche Raum gestalterisch aufgewertet werden. Im Folgenden werden die einzelnen Elemente und Massnahmen beschrieben.

Ein Übersichtsplan zum kurzfristigen BGK befindet sich in der Beilage D3.

Kreuzplatz

Der Knoten Kreuzplatz wird wie heute als Doppelkreisel ausgestaltet. Vor der Aufwertung des Kreuzplatzes werden die beiden Kreisel an ihrer heutigen Lage inkl. der bestehenden Fussgängerunterführung belassen. Das gestalterische Potenzial des Kreuzplatzes kann somit kurzfristig noch nicht ausgeschöpft werden, da ohne Verschiebung der Kreisel keine Optimierung der Seitenbereiche möglich ist. Die vorgesehenen Anpassungen auf den angrenzenden Strassenzügen sind hingegen bereits kurzfristig möglich mit Ausnahme des Fussgängerstreifens auf der Burgdorfstrasse.

Doppelkreisel wird kurzfristig am heutigen Standort belassen

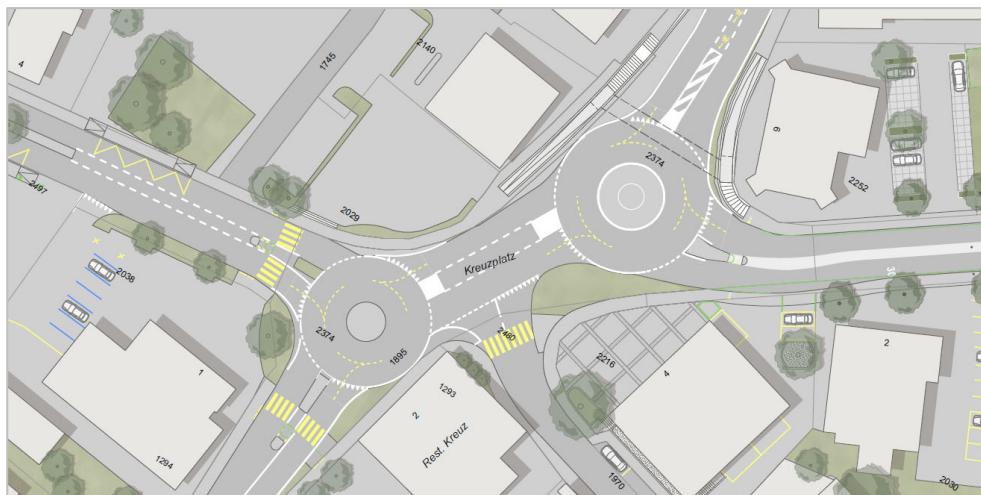


Abbildung 13: Kurzfristiges BGK – Gestaltung Kreuzplatz mit Doppelkreisel an heutiger Lage

Kinder mit einem Alter von bis zu zwölf Jahren dürfen mit dem Velo auf dem Trottoir fahren. Um ihre Sicherheit beim Queren der Strasse gegenüber heute zu verbessern, werden als Sofortmassnahme auf den Knotenzuläufen Bern-, Thun- und Emmentalstrasse Velofurten realisiert. Damit wird den Anforderungen des Schulverkehrs Rechnung getragen. Auch für den Veloverkehr auf der Fahrbahn wird die Sicherheit erhöht. Mittels Linien und geometrischen Formen (genaue Ausgestaltung wird im Vorprojekt definiert) in der Kreisel- und Fahrbahnmitte werden Velofahrende daran erinnert, in der Fahrbahnmitte und nicht am Fahrhahnrand zu fahren, damit sie nicht von Motorfahrzeugen überholt werden. Damit wird das Kollisionsrisiko an den Knotenausfahrten reduziert.

Emmentalstrasse

Die Emmentalstrasse ist für Konolfingen eine bedeutende Strasse. Sie wird durch Geschäfte und Dienstleistungen flankiert. Nebst des Strassenquerschnittes soll auch die Gestaltung angepasst werden. Es sollen entlang der Strasse Bäume gepflanzt werden, welche die Strasse räumlich fassen. Vorplätze sind zur Strasse hin abzugrenzen und wenn möglich auch mit einzelnen Bäumen zu strukturieren und zu beschatten. Dadurch wird der Ort erlebbarer, erlebnisreicher und grüner. Der entstehende optische Eindruck trägt dazu bei, dass aufmerksam und mit angemessenen Geschwindigkeiten gefahren wird.

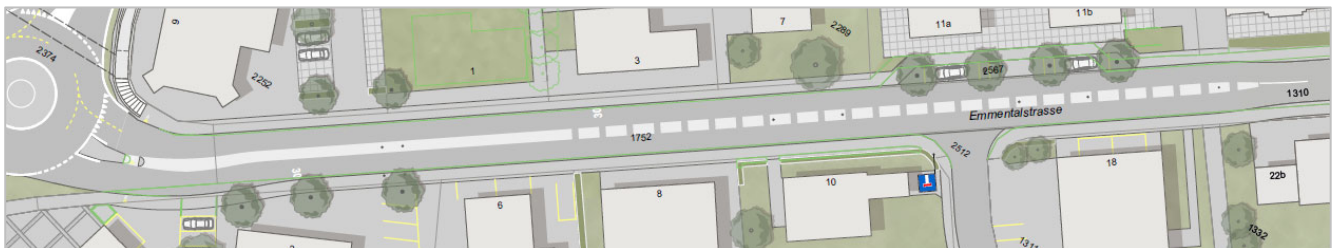


Abbildung 14: Kurzfristiges BGK – Emmentalstrasse Abschnitt West mit Tempo 30 und Strassenquerschnitt mit Mehrzweckstreifen



Abbildung 15: Kurzfristiges BGK – Emmentalstrasse Abschnitt Ost mit Tempo 30 und Schmalfahrbahn und zum Kreisel umgestalteten Knoten Mooshausstrasse

Auf der Emmentalstrasse gilt Tempo 30 bis zum Knoten Mooshausstrasse. Damit kann die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln gefördert werden. Die Emmentalstrasse wird gestalterisch in zwei Abschnitte unterteilt: Mit einem Fahrbahnquerschnitt von 7.50 m und Mehrzweckstreifen vom Kreuzplatz bis Höhe Denner und anschliessend mit einem Fahrbahnquerschnitt von 6.00 m bis zum Kreisel Mooshausstrasse.

Mit einem Querschnitt 3.00 m Fahrbahn + 1.50 Mittelbereich + 3.00 m Fahrbahn auf dem westlichen Abschnitt bis Höhe Denner werden einerseits angepasste Geschwindigkeiten und eine siedlungsorientierte Gestaltung unterstützt und andererseits ein etappiertes Queren für den Fuss- und Veloverkehr ermöglicht. Der Mittelbereich wird befahrbar ausgeführt, womit der Unterhalt gewährleistet ist. Aufgrund der verschiedenen über die Emmentalstrasse verlaufenden Wunschlinien des Fussverkehrs und zur Stärkung des Zentrumscharakters wird flächiges Queren ermöglicht. Dies bedeutet, dass im Tempo-30-Bereich keine festen Querungsstellen mit Fussgängerstreifen angeboten bzw. markiert werden, womit der Fussverkehr an beliebiger Stelle queren kann.

Mit dem Abbruch der Liegenschaft Emmentalstrasse 1 kann eine direkte Fusswegverbindung aus der Bahnofsunterführung zur Emmentalstrasse sichergestellt werden. Diese ist zukünftig direkt zur Hünigenstrasse zu verlängern.

Auf dem östlichen Abschnitt ab Höhe Denner wird die Strasse mit einer 6.00 m breiten Schmalfahrbahn ausgestaltet. Diese entspricht einem Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen bei Tempo 30 und stellt aufgrund des vorhandenen Schwerverkehrsanteils den minimalen denkbaren Querschnitt für die Emmentalstrasse dar. Der geringe Fahrbahnquerschnitt lässt es nicht zu, dass bei Gegenverkehr Velos von in gleicher Richtung fahrenden Motorfahrzeugen überholt werden können. Damit werden angepasste Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs gefördert. Zugleich ist auf einer längeren Strecke die Verbreiterung der Trottoirs auf mind. 2.00 m möglich. Vorplätze, welche nur für das private Parkieren genutzt werden, sollen wenn möglich zum Trottoir hin abgegrenzt werden. Vorgärten sind wenn möglich durch Hecken und Zäune abzugrenzen. Baumpflanzungen sollen helfen, grosse asphaltierte Vorplätze räumlich zu strukturieren. Die vier Bäume zwischen dem Längsparkieren beim Denner helfen, den Strassenraum zu rhythmisieren. Weitere Baumpflanzungen hinter dem Trottoir fassen den Strassenraum optisch. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse sollen die gestalterischen Vorschläge schrittweise in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Grundeigentümer/innen bei Veränderung der jeweiligen Bebauung oder Nutzung umgesetzt werden.

Grundsätzlich wird auf dem Abschnitt zwischen dem Kreuzplatz und dem Knoten Mooshausstrasse flächiges Queren ermöglicht. Einzig am Knoten Mooshausstrasse wird vor dem Tempo-30-Eingang eine Querung mit Fussgängerstreifen beibehalten. Diese Querung wird aufgrund ihrer Bedeutung für den Schulverkehr mit einer baulichen Mittelinsel ausgestattet.

Der Knoten Emmentalstrasse/Mooshausstrasse/Chisenmattweg wird zum Kreisel umgestaltet, welcher einen Durchmesser von 25 m aufweist. Damit kann unter anderem auch die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs reduziert werden und der Knoten kann für den Veloverkehr sicherer gestaltet

Westlicher Abschnitt bis Denner

Östlicher Abschnitt ab Denner

Knoten Mooshausstrasse

werden. Auf allen Zuläufen befinden sich Querungsstellen mit Fussgängerstreifen und Mittelinseln. Die Befahrbarkeit des Kreisels mit Panzern ist gewährleistet.

Bernstrasse

Auf der Bernstrasse gilt Tempo 30 bis zur Bahnbrücke. Der Querschnitt wird gegenüber heute nicht angepasst. Ebenfalls verbleibt der Arealanschluss des Gebietes Bernstrasse Nord im kurzfristigen Zustand an der heutigen Lage. Langfristig soll der Arealanschluss hinsichtlich eines besseren Verkehrsablaufes Richtung Westen verschoben werden.



Abbildung 16: Kurzfristiges BGK – Bernstrasse mit abschnittsweise befahrbarem Mittelbereich

Durch den bereits weitgehend vorhandenen Mittelbereich wird dennoch ein ähnliches Erscheinungsbild wie in der Emmentalstrasse erreicht. Der Mittelbereich erfüllt verschiedene Funktionen. Vor dem Gemeindehaus ist er überfahrbar ausgestaltet, wodurch Ab- und Einbiegebeziehungen zum/vom Parkplatz der Gemeindeverwaltung weiterhin ermöglicht werden. Westlich davon wird der Mittelbereich baulich ausgeführt. Die heutigen Bäume in diesem Bereich bleiben erhalten. Dadurch ist das Befahren des Mittelbereichs auf diesem Abschnitt nicht möglich, wodurch ein Überholerschutz der an der Haltestelle haltenden Busse besteht. Die Querung für den Fussverkehr erfolgt punktuell über einen markierten Fussgängerstreifen, da durch die gemäss Kantonsprojekt in Längsrichtung versetzten Bushaltekanten auf einer längeren Strecke die Querbarkeit eingeschränkt ist und ein Fussgängerstreifen ausserdem dem erhöhten Schutzbedürfnis des Schulverkehrs besser gerecht wird. Am Fussgängerstreifen ist eine bauliche Mittelinsel vorhanden. Aufgrund der Bushaltestelle muss ein Teil der Parkfelder vor dem Gemeindehaus aufgehoben werden. Auch an der Bernstrasse wird durch flankierende Baumpflanzungen der Strassenraum räumlich stärker gefasst.

Burgdorfstrasse

Auf der Burgdorfstrasse gilt neu Tempo 30 bis südlich der Einmündung Burgweg. Kurzfristig wird auf der Burgdorfstrasse der bestehende Strassenquerschnitt beibehalten. Für den Fussverkehr stehen die heutige Personenunterführung sowie nördlich des Bahnhofs die heutige Querung mit Fussgängerstreifen zur Verfügung. Der bestehende Fussgängerstreifen mit Mittelinsel vor den P+R-Parkplätzen wird ebenfalls beibehalten.

**Querschnitte und Führung
Fussverkehr**



Abbildung 17: Kurzfristiges BGK – Burgdorfstrasse Abschnitt Nord mit Tempo 30 und Schmal-fahrbahn

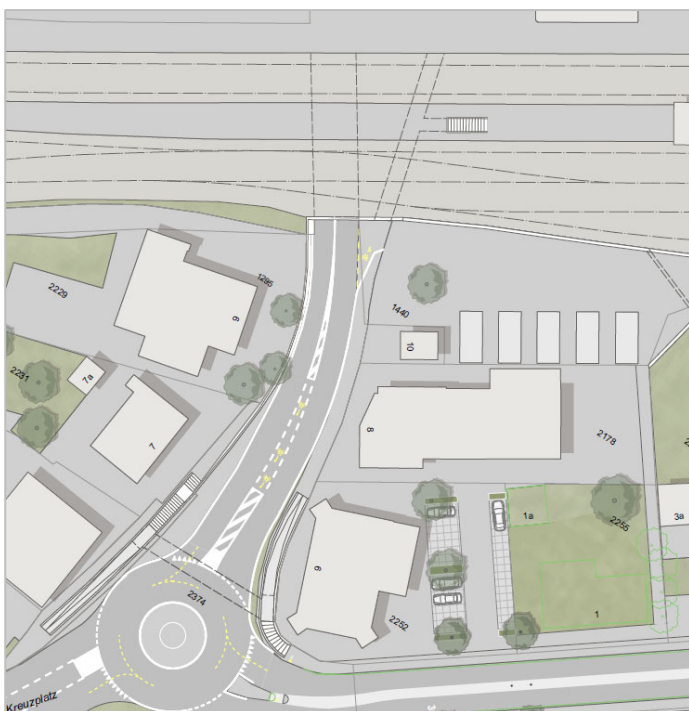


Abbildung 18: Kurzfristiges BGK – Burgdorfstrasse Abschnitt Süd mit Tempo 30

Die Unterführung unter der Bahnlinie kann in absehbarer Zeit baulich nicht angepasst werden (vgl. Kap. 6.5). Es sind deshalb mögliche gestalterische Massnahmen wie farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche vertieft zu prüfen. Diese sind auf die Ausgestaltung des flächigen Querens auf der Emmentalstrasse abzustimmen.

Unterführung Bahnlinie

Der ganze Vorplatz im Norden des Bahnhofs soll durch eine Baumreihe, welche die Burgdorfstrasse begleitet, gefasst und räumlich abgegrenzt werden. Die Anzahl Parkfelder auf dem Bahnhofsparkplatz bleibt im Vergleich zu heute gleich. Zudem soll beim Parkplatz des Kino Grünegg ein grosser Solitärbaum gepflanzt werden, um einen Pförtner zu bilden. Auch zwischen den Liegenschaft Burgdorfstrasse 1 und 2 kann durch eine Baumpflanzung die Platzaufweitung räumlich gefasst werden.

**Gestalterische
Massnahmen**

Thunstrasse

Auch die Thunstrasse soll teilweise in die Tempo-30-Zone integriert werden. Der Zoneneingang befindet sich zwischen den Einmündungen Inselstrasse und Birkenweg. Die punktuellen Querungsstellen mit Fussgängerstreifen werden auf diesem Strassenast kurzfristig beibehalten. Die Querungsstelle nördlich des Birkenwegs verbleibt dabei ohne Mittelinsel. An der Einmündung Kirchweg werden markierungstechnische Massnahmen umgesetzt.



Abbildung 19: Kurzfristiges BGK – Thunstrasse mit Tempo-30-Zoneneingang südlich des Birkenwegs

Hünigenstrasse

Die Hünigenstrasse wird weiterhin über den Kreuzplatz an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Um die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen, wird auch die Hünigenstrasse in die Tempo-30-Zone integriert. Dieses Regime gilt bis auf Höhe des Gewerbeareals. Der Fahrbahnquerschnitt wird nicht angepasst.

5.2 Langfristiges Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) – Vision

Mit dem langfristigen BGK wird auf die künftige Entwicklung des Umfelds reagiert. Zugleich setzt die Verschiebung des Doppelkreisels auf dem Kreuzplatz Impulse für die räumliche Entwicklung. Im Folgenden werden die einzelnen Elemente und Massnahmen beschrieben.

Ein Übersichtsplan zum langfristigen BGK befindet sich in der Beilage D4.

Kreuzplatz

Aufgrund der gestalterischen und verkehrlichen Defizite soll der Doppelkreisel in seiner Lage gegenüber heute ortsbaulich optimiert werden (vgl. Abbildung 20; der wegfallende Bestand wird mit grünen Linien dargestellt). Der Durchmesser beträgt 22 m beim südwestlichen und 24 m beim nordöstlichen Kreisel. Der südwestliche Kreisel rückt um wenige Meter nach Norden und der nordöstliche Kreisel nach Süden. Mit dieser Verschiebung können einerseits Engpässe auf den Fussverkehrsflächen beseitigt und andererseits die Aufteilung der Seitenflächen optimiert werden. Durch den Platzgewinn auf den Fussverkehrsflächen aufgrund der wegfallenden Rampenbauwerke für die Fussgängerunterführung kann hier und auf dem Areal Bernstrasse Nord auf dem Trottoir mittels der Signalisation «Velos gestattet» eine Alternativverbindung für unsichere Velofahrende angeboten werden. Damit steht das Trottoir nicht mehr nur Kindern bis zwölf Jahren zur Verfügung. In gewissen Bereichen werden zudem die Strassenränder abgesenkt, damit der Veloverkehr auf das Trottoir gelangen kann, insbesondere im näheren Bereich der Velofurten. Die Sicherheit für den unsicheren Veloverkehr wird damit gegenüber heute und der kurzfristigen Version nochmals verbessert. Durch seine optimierte Lage erhält der Doppelkreisel eine bremsende Wirkung, da die Ein- und Ausfahrt für den motorisierten Verkehr durch die veränderte Geometrie nicht mehr mit so hohem Tempo möglich ist. Dieser Effekt ist bei einem Kreisel explizit erwünscht, wird aber beim heutigen nordöstlichen Kreisel (Emmentalstrasse) noch zu wenig erreicht. Das Verschieben der Kreisel verbessert aus gestalterischer wie auch als ortsbaulicher Sicht die Abstände und somit auch das Verhältnis der Gebäude zur Strasse. Vor dem Hotel Restaurant Kreuz wird Platz geschaffen, welcher einem solchen markanten Gebäude normalerweise auch zusteht. Auch die Platzfläche vor der BEKB kann verbessert und zu einer schlüssigen Proportion geformt werden. Durch die neue Geometrie drängt sich eine Neugestaltung auf, die den Charakter des Kreuzplatzes als Zentrum verstärken kann. Zwischen den beiden Kreiseln besteht weiterhin ein befahrbarer Mittelbereich, um von Osten her in die Hünigenstrasse abbiegen oder von der Hünigenstrasse her nach Westen einbiegen zu können. Durch die Gestaltung als Doppelkreisel mit befahrbarem Mittelbereich wird die Befahrbarkeit mit grossen Fahrzeugen wie Panzern (Panzerroute) und den ca. dreimal wöchentlich verkehrenden Holztransportern von/nach Hünigenstrasse weiterhin gewährleistet.

Mit der Siedlungsentwicklung auf dem Areal Bernstrasse Nord entsteht ein Vis à Vis zum, respektive ein Abschluss des Kreuzplatzes. Dadurch entwickelt sich hier ein Raum, ein Ort, der wieder als Zentrum, Dreh- und Angelpunkt von Konolfingen gelesen werden kann. Das Zentrum wird so gestärkt und räumlich verankert. Entsprechend sollen hier die Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung aufeinander abgestimmt werden und so ein homogenes Ganzes bilden.

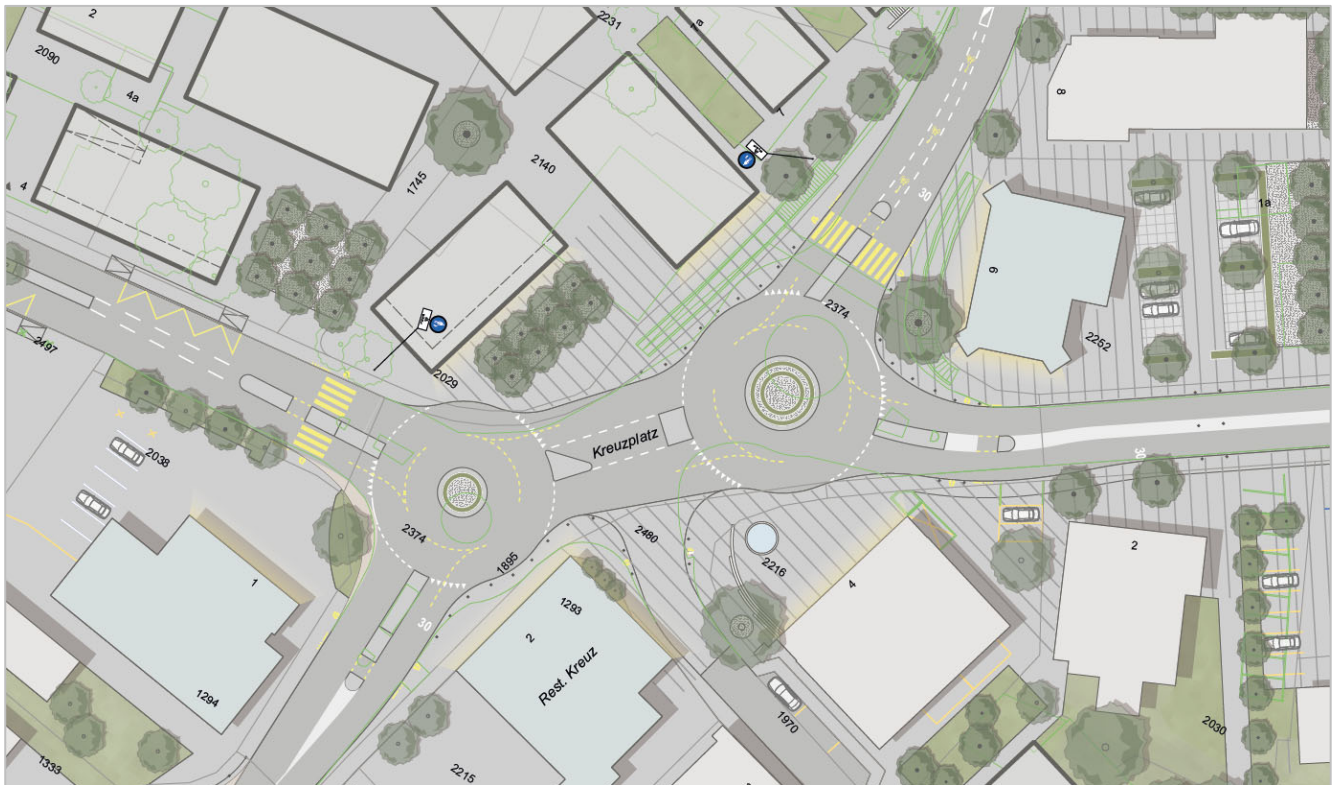


Abbildung 20: Langfristiges BGK – Kreuzplatz mit neu platziertem Doppelkreisel und weggefallener Personenunterführung unter der Burgdorfstrasse

Im Zusammenhang mit dem spätestens langfristig erfolgenden Rückbau der Personenunterführung unter der Burgdorfstrasse entsteht durch das Wegfallende Treppen- und Rampenbauwerk mehr Platz auf dem Trottoir. Dadurch kann hier und auf dem Areal Bernstrasse Nord auf dem Trottoir mittels der Signalisation «Velos gestattet» eine Alternativverbindung für unsichere Velofahrende angeboten werden. Damit steht das Trottoir nicht mehr nur Kindern bis zwölf Jahren zur Verfügung. Die Sicherheit für den unsicheren Veloverkehr wird damit gegenüber heute und der kurzfristigen Version nochmals verbessert. Die bereits kurzfristig umgesetzten Velomassnahmen – die Velofurten und die markierten Linien und geometrischen Formen in der Kreisel- und Fahrbahnmitte – werden langfristig beibehalten und für die neue Lage der Kreisel adaptiert. Neu ist auch in der Burgdorfstrasse eine Velofurt möglich.

Gestalterisch wird der Kreuzplatz aufgewertet, indem nachts die Fassaden der Liegenschaften Kreuzplatz Nr. 1 (Kantonspolizei), Nr. 2 (Hotel Restaurant Kreuz), Nr. 4 (BEKB) und Nr. 9 (Raiffeisenbank) beleuchtet werden. Mit der Entwicklung des Areals Bernstrasse Nord werden auch die Gebäudefassaden auf diesem Areal ins Beleuchtungskonzept einbezogen. Das Beleuchtungskonzept könnte bei Bedarf auch schon kurzfristig umgesetzt werden.

Beleuchtungskonzept

Emmentalstrasse

Die Gestaltung des Querschnitts der Emmentalstrasse soll in Abstimmung mit den angrenzenden Nutzungen bei Bedarf angepasst werden. Vom heutigen Standpunkt aus gesehen sind verschiedene Entwicklungen möglich.

Ansiedlung von Gewerbe und Dienstleistung auf der südlichen Strassenseite

Wenn sich entlang der Emmentalstrasse Gewerbe- und Dienstleistungsbe-
triebe ansiedeln, besteht die Absicht, analog zur Burgdorfstrasse entlang der
Fahrbahn Bäume zu setzen und dazwischen Parkfelder anzuordnen. Der
Fussweg würde hinter den Parkfeldern entlang der Gebäudefassaden geführt,
wodurch sich die Sicherheit für den Fussverkehr erhöht. Gegenüber der kurz-
fristigen Version wird der Querschnitt 3.00 m Fahrbahn + 1.50 Mehrzweck-
streifen + 3.00 m Fahrbahn bis zum Kreisel Emmentalstrasse/Mooshaus-
strasse/Chisenmattweg verlängert, da durch die Betriebe auch die Querungen
des Fussverkehrs zunehmen. Andererseits kann damit die Funktion des Stras-
senraums als erweitertes Zentrum besser gelesen werden. Um den ange-
dachten Querschnitt langfristig zu sichern, wurde eine grobe Baulinie defi-
niert. Diese ist im weiteren Prozess zu verifizieren und verbindlich festzule-
gen.



Abbildung 21: Langfristiges BGK – Emmentalstrasse Abschnitt Ost mit Tempo 30 und Querschnitt mit Mehrzweckstreifen

Beibehaltung von Wohnnutzung auf der südlichen Strassenseite

Bei Wohnnutzung sollen die Vorzonen hingegen als Gärten genutzt und durch
Hecken und Zäune vom Trottoir getrennt werden. Es ist denkbar, dass die in
den Vorzonen wegfallende Parkierung im Zusammenhang mit zukünftigen
Bauprojekten in noch zu erstellenden Sammelgaragen/Parkhäusern gebün-
delt werden. Gegenüber der kurzfristigen Version erfolgt keine Quer-
schnittsanpassung. Die 6.00 m breite Schmalfahrbahn ab Höhe Denner bis
zum Kreisel Emmentalstrasse/Mooshausstrasse/Chisenmattweg wird beibe-
halten.

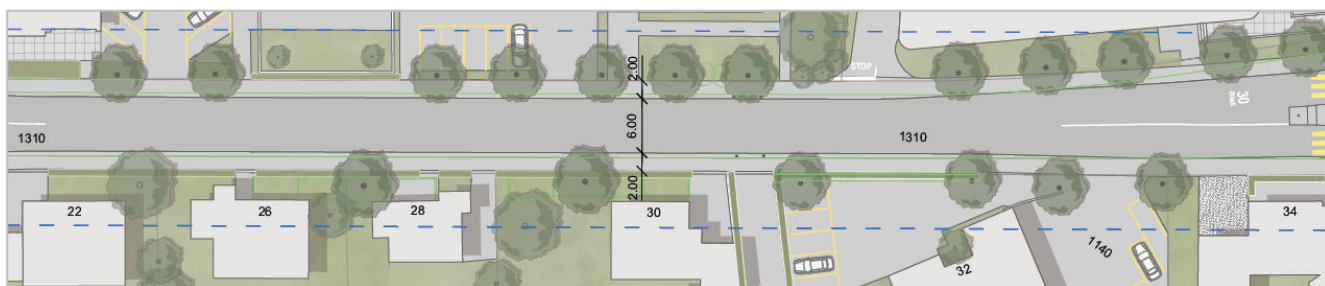


Abbildung 22: Langfristiges BGK – Emmentalstrasse Abschnitt Ost mit Tempo 30 und Schmalfahrbahn

Unabhängig von der Variante besteht bei der Fussverbindung vom Bahnhofplatz Süd zur Emmentalstrasse das Potenzial einer Siedlungsentwicklung nach Osten. Der gestaltete öffentliche Raum entlang dieser Verbindung ist von grosser Bedeutung, um das Zentrum allenfalls ostwärts ausdehnen zu können. Bei einem allfälligen Abbruch des Gebäudes Nr. 1 an der Hünigenstrasse kann die Fortsetzung dieser grosszügigen Fusswegverbindung ins südliche Siedlungsgebiet sichergestellt werden. In beiden Varianten ist im Bereich des Mehrzweckstreifens zwischen Kreuzplatz und Denner denkbar, dass Poller zum Schutz des querenden Fussverkehrs platziert werden. Der Mehrzweckstreifen könnte dadurch in diesem Bereich nicht mehr befahren werden.

Bernstrasse

Mit der Entwicklung des Areals Bernstrasse Nord entsteht eine neue Arealzufahrt, welche in die Bernstrasse mündet. Diese Arealzufahrt erfolgt vom Knoten Kreuzplatz wegversetzt im Bereich der Parzellen 2228 und 2090. Bei der Planung der Arealzufahrt sind folgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- _ Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt
- _ Sichtweiten nach Norm sind an der Trottoirüberfahrt und bei der Einstellhallenausfahrt einzuhalten.
- _ Signalisation und Markierung: nur Rechtsabbiegen und -einbiegen ermöglichen:
 - / Mittelbereich Bernstrasse baulich oder mit durchgezogenen Linien
 - / Bei Arealausfahrt Rechtsabbiegegebot
- _ Um den motorisierten Individualverkehr und den damit verbundenen Lärm auf dem Areal zu minimieren, soll die Zufahrt zur Einstellhalle möglichst nah an der Bernstrasse erfolgen; die Anforderungen an die maximale Neigung innerhalb der ersten 5 m ab Strassenrand sind einzuhalten.
- _ Fahrgasse ca. 6.00 m breit und Einmündungstrichter mit Radius von mind. 8.00 m in Abstimmung mit:
 - / Befahrbarkeit für Feuerwehr gem. Richtlinie Feuerwehruzufahrten
 - / Ermöglichung des konfliktfreien Begegnens eines Lieferwagens mit einem Personenwagen

In den übrigen Bereichen der Bernstrasse erfolgen gegenüber der kurzfristigen Version keine Anpassungen.

Burgdorfstrasse

In der Unterführung unter der Bahnlinie wird der bestehende Strassenquerschnitt beibehalten. Zwischen der nördlichen Perimetergrenze und der Unterführung wird eine 6.00 m breite Schmalfahrbahn umgesetzt, was die Verbreiterung der Trottoirs auf mind. 1.75 m ermöglicht. Im Bereich der Zufahrt zum Bahnhofparkplatz wird der Strassenquerschnitt aufgrund des Linksabbiegestreifens wie heute belassen. Gegenüber der kurzfristigen Version erfolgt zudem eine Anpassung der Begrünung entlang der Burgdorfstrasse: Auf dem Abschnitt ab der Liegenschaft 8 bis zur Liegenschaft 10 am östlichen Strassenrand sollen strassenbegleitende Bäume gesetzt werden. Zwischen den einzelnen Bäumen werden Parkfelder angeordnet. Der Fusswegbereich wird

daher vom Fahrbahnrand wegversetzt entlang der Gebäudefassade geführt. Dadurch wird auch die Sicherheit für den Fussverkehr erhöht. Die Baumpflanzungen helfen auch hier, den Strassenraum zu fassen. Dies verstärkt an dieser Stelle den Übergang in die Tempo-30-Zone.



Abbildung 23: Langfristiges BGK – Burgdorfstrasse Abschnitt Nord mit strassenbegleitenden Bäumen

Die heutige Personenunterführung Kreuzplatz dient dem Schulverkehr nur beschränkt. Sie weist Defizite bezüglich der Sicherheit in den Randstunden und der Dimensionierung auf. In ihrer heutigen Form wird sie deshalb tendenziell gemieden. Eine Anpassung an die heutigen Standards ist nicht möglich. Langfristig erfolgt deshalb endgültig ihr Rückbau. Die Fahrbahn muss daher neu oberirdisch gequert werden. Aufgrund der Sichtverhältnisse aus der Unterführung ist der Abschnitt südlich der Unterführung nicht für flächiges Queren geeignet. Es wird darum eine punktuelle Querungsstelle mit Fussgängerstreifen angeboten. Mit 34 m ist eine deutlich grössere Sichtweite vorhanden als die minimal erforderlichen 25 m. Durch den Rückbau der Unterführung entstehen grosszügigen Vorplätze, welche vom Fussverkehr hindernisfrei durchquert, aber auch durch die anliegenden Geschäfte genutzt werden können.

Darüber hinaus sind keine Anpassungen gegenüber der kurzfristigen Version vorgesehen.

Thunstrasse

Wenn sich das flächige Queren auf der Emmentalstrasse bewährt, soll langfristig auch auf der Thunstrasse flächiges Queren eingeführt werden. Dafür werden die kurzfristig noch erhaltenen Fussgängerstreifen demarkiert. Die Mittelinsel als Querungshilfe beim Zulauf zum Kreisel bleibt aber erhalten. Zudem wird der Fahrbahnquerschnitt auf 6.00 m reduziert, wodurch im Gegenzug die heute zu schmalen Trottoirs auf mind. 1.65 m verbreitert werden können.



Abbildung 24: Langfristiges BGK – Thunstrasse mit flächigem Queren

Hünigenstrasse

Die Einmündung der Hünigenstrasse in den Kreuzplatz wird in eine Platzsituation mit angehobener Fahrbahn umgestaltet. Zwischen der Fahrbahn und dem Trottoir besteht auch in diesem Bereich durchgehend eine baulich taktile erfassbare Trennung. Anders als bei einer Trottoirüberfahrt hat der querende Fussverkehr somit keinen Vortritt. Durch die Gestaltung werden jedoch angepasste Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs erzielt.



Abbildung 25: Langfristiges BGK – Hünigenstrasse mit Tempo 30 und platzartiger Gestaltung im Bereich der Einmündung in den Kreuzplatz

5.3 Zusammenfassung Massnahmen Schulverkehr

Massnahmen für den Schulverkehr

Zur Erhöhung der Schulwegsicherheit sind zusammengefasst folgende Massnahmen vorgesehen:

- Einführung von Tempo 30 auf dem Kreuzplatz sowie der Emmentalstrasse, Burgdorfstrasse, Bernstrasse und Thunstrasse
- Stärkung der Verbindung vom Bahnhof über die Burgdorfstrasse - Bernstrasse als Schulverkehrsachse, wofür auf der Burgdorfstrasse und Bernstrasse Fussgängerstreifen und Velofurten markiert werden.
- Zusätzliche Signalisierung der Querungsstellen mit Pollern auf dem Trottoir und «Füessli»-Markierungen (die Lage dieser Markierungen wird durch den Verkehrsinstruktor festgelegt; auf dem Plan wird ein Vorschlag dazu gezeigt)
- Lotsendienst (Bei Schulanfang und Schulende entweder dauerhaft oder jeweils eine Zeit lang nach den Ferien)
- Periodische Schulung der Schulkinder
- Kampagne „Achtung Schulkinder“ (Tafeln und Plakate) und Tafeln „Achtung Schulkinder unterwegs“ (Positionierung und Dauer noch zu klären)
- Information zu Schulstart über die verschiedenen Kanäle (Webseite Gemeinde, Zeitung etc.)

Des Weiteren erarbeitet die Gemeinde weitere Massnahmen, damit für die Schulkinder bis zur 4. Primarschule ein zumutbarer Schulweg gewährleistet werden kann. Diesbezüglich werden unter anderem die Abstimmung der Schulzeiten auf den öffentlichen Verkehr, Schulbusse und Pedibus angeschaut. Weiter werden von den nördlich liegenden Quartieren auch zukünftig nur Schulkinder ab der 4. Primarschule den Kreuzplatz entweder zu Fuss oder mit dem Velo queren.

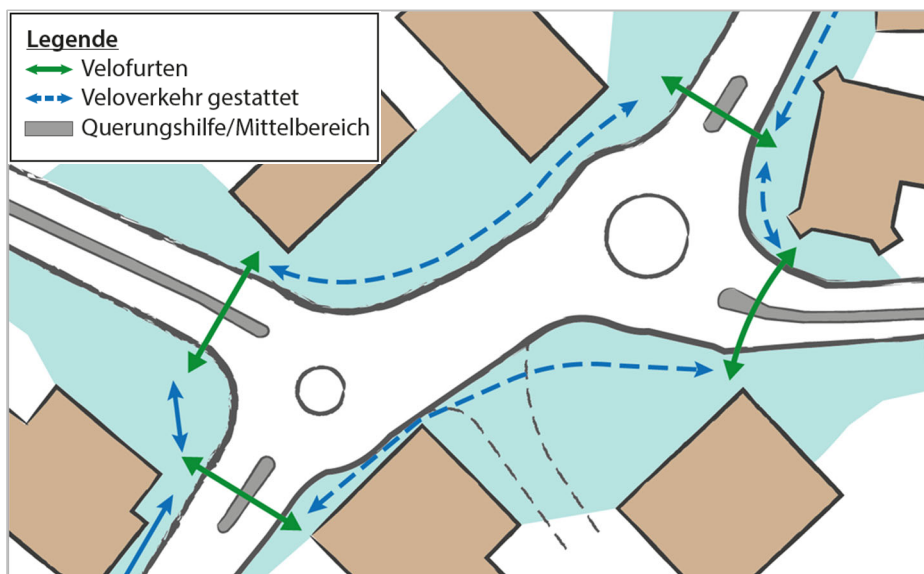


Abbildung 26: Optimierungen für den Veloverkehr am Kreuzplatz

5.4 Etappierung

Wie bereits in der Einleitung dieses Kapitels erwähnt, erfolgt die Umsetzung in mehreren Etappen. Folgend ist die Etappierung gemäss dem aktuellen Wissensstand beschrieben.

Die Seitenbereiche werden im Rahmen der jeweiligen Projekte in enger Zusammenarbeit mit den Grundeigentümer/innen laufend angepasst und an das langfristige Zielbild angeglichen. Die Gemeinde prüft, ob diesbezüglich planerische Massnahmen (bspw. Erlass Baulinienplan) erforderlich sind.

Der Kreuzplatz weist dringenden Sanierungsbedarf auf. Für 2023 sind deshalb Belagsarbeiten und Erneuerungen der Randabschlüsse im Bereich des Doppelkreisels vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist geplant, auch markierte Velofurten sowie Markierungen für den Veloverkehr auf der Kreiselfahrbahn zu realisieren. Weiterführende Gestaltungsmassnahmen sowie Anpassungen an der Geometrie und der Lage sind zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht geplant.

Die Arbeiten am Vorprojekt für die Emmentalstrasse inkl. Knoten Mooshausstrasse beginnen vorbehältlich der Zustimmung des Regierungsrats zur Investitionspriorisierung des Tiefbauamts Ende 2022. Die Realisierung ist ab 2026 vorgesehen.

Die Umgestaltung des Kreuzplatzes soll zusammen mit der Realisierung des Entwicklungsareals Bernstrasse Nord erfolgen. Wann genau das Areal Bernstrasse Nord entwickelt wird, ist noch nicht bekannt.

Weitere Projekte in der Bern-, Burgdorf- und Thunstrasse sind zeitlich noch nicht terminiert. Sie sind abhängig von der Ressourcenplanung des Oberingenieurkreises II (OIK II).

Die Realisierung der Bushaltestellen kann angepackt werden, wenn das juristische Verfahren abgeschlossen ist.

Seitenbereiche

Belagsarbeiten Kreuzplatz

Emmentalstrasse

Kreuzplatz

Restliche Strassenzüge

**Bushaltestelle
Gemeindehaus**

6. Fazit

Um die Wirkung der Massnahmen aus der Bestvariante aufzuzeigen, erfolgt analog zum Ist-Zustand (vgl. Kap. 2.1) eine Beurteilung anhand der Methode «Standards Kantonsstrassen». Beurteilt werden der Kreuzplatz sowie die Ementalstrasse.

6.1 Kreuzplatz

Perimeter: analog zur Abbildung 2 auf Seite 12

Hinsichtlich ihrer Wirkung unterscheiden sich die Zustände kurz- und langfristig auf dem Kreuzplatz stark voneinander. Daher erfolgt sowohl für den kurz- als auch den langfristigen Zustand eine separate Bewertung.

Kurzfristiges Betriebs- und Gestaltungskonzept

Ermittlung Wirkung

Unfallgeschehen:	-	DTV / LW-Anteil:	8'900 (GVM 2016) / ca. 4%
Involvierte Strategien:	alle umgesetzt	Störfallrelevanz:	-
Schulverkehr:	Ja	ÖV-Linien:	Linie 160 / M20
Strassenzustand:	saniert	Ausnahmetransportroute:	Keine

Kriterium	Beschrieb	Beurteilung
-----------	-----------	-------------

Strategien

1.1 Richtpläne / Sachpläne / Andere	Alle Strategieelemente werden berücksichtigt.	0
-------------------------------------	---	---

Betriebsqualität

2.1 MIV Knoten	LOS B (vgl. Kap. 4.2.2 in den ergänzenden Erläuterungen)	+1
2.2 MIV Strecke	Rückstaus auf Zufahrtsstrassen in den Spitzenstunden, welche sich aber immer wieder auflösen	0
2.3 Öffentlicher Verkehr	Linie 160 / M20 -> wird nicht priorisiert	0
2.4 Velofahrende längs	Normales Sicherheitsbedürfnis: zusätzliche Veloinfrastruktur für Personen >12 Jahren	0
2.5 Velofahrende quer	Erhöhtes Bedürfnis: Velofurten für unsichere Velofahrende vorhanden	+1
2.6 Zufussgehende längs	Hohes Bedürfnis: Teilweise knappe Dimensionierung der Trottoire	-1
2.7 Zufussgehende quer	Hohes Bedürfnis: Oberirdische Querungen werden verbessert, Ausgestaltung bestehende Unterführung Burgdorfstrasse negativ (Sicherheitsempfinden, nicht hindernisfrei)	-1

Verkehrsanlage

3.1 Baulicher Zustand	Anlage ist saniert.	0
3.2 Hindernisfreiheit	Die Anlage (Fahrbahnrande, Fussverkehrsquerungen) wird hindernisfrei ausgestaltet.	0
3.3 Homogenität	Anordnung der Kreisel unverändert, dadurch «Durchschuss» auf gewissen Fahrbeziehungen	-1

Verkehrssicherheit

4.1 Unfallgeschehen	Keine Beurteilung möglich	0
4.2 Sicherheitsempfinden	Fussverkehrsquerungen sind sicherer gestaltet, heutige Personenunterführung Burgdorfstrasse bleibt aber erhalten (Sicherheitsempfinden), Markierungen verhelfen zu sichererem Verhalten der Velofahrenden, weiterhin hohe Aufmerksamkeit im Strassenraum notwendig	-1
4.3 Einhaltung Höchstgeschwindigkeit	Keine Beurteilung möglich	0
4.4 Beleuchtung	Es wird angenommen, dass künftig alle Anforderungen eingehalten werden	0

Umwelt

5.1 Strassenlärm	Lärmbelastungskataster Kanton BE: Massnahmen teilweise umgesetzt. Tempo 30 ermöglicht weitere Lärmreduktion	0
5.2 Störfall, Strassenabwasser	Keine Angaben	0

Strassenraum

6.1 Integration	Strassenraumgestaltung und Umgebungsgestaltung werden aufeinander abgestimmt	0
-----------------	--	---

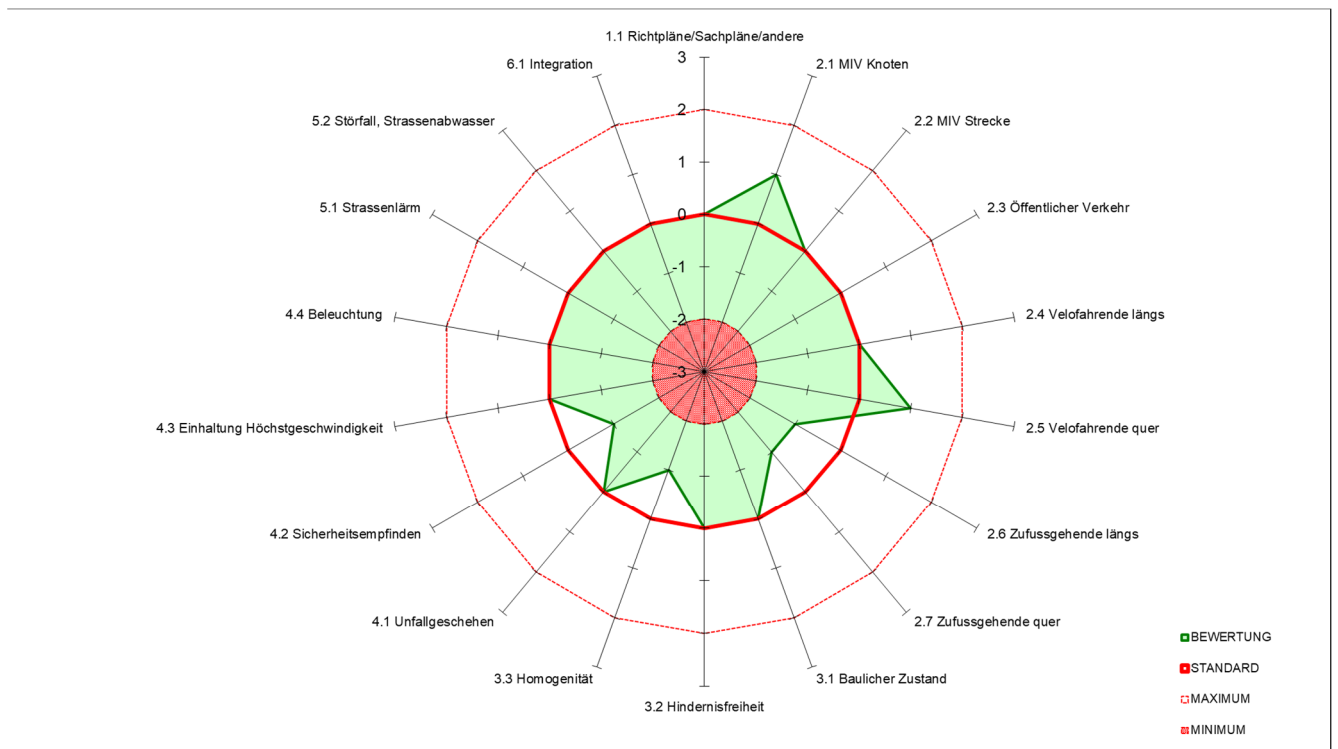


Abbildung 27: Beurteilungsgrafik («Rose») Kreuzplatz kurzfristig

Fazit

Gegenüber dem Ist-Zustand wird eine markante Verbesserung erreicht. Dennoch bestehen weiterhin Defizite in den folgenden Bereichen:

- _ Fussverkehr längs (Dimensionierung Trottoir)
- _ Fussverkehr quer (Querungshilfen, Beleuchtung)
- _ Homogenität
- _ Sicherheitsempfinden

Langfristiges Betriebs- und Gestaltungskonzept

Ermittlung Wirkung

Unfallgeschehen:	-	DTV / LW-Anteil:	8'900 (GVM 2016) / ca. 4%
Involvierte Strategien:	alle umgesetzt	Störfallrelevanz:	-
Schulverkehr:	Ja	ÖV-Linien:	Linie 160 / M20
Strassenzustand:	saniert	Ausnahmetransportroute:	Keine

Kriterium	Beschrieb	Beurteilung
-----------	-----------	-------------

Strategien

1.1 Richtpläne / Sachpläne / Andere	Alle Strategieelemente werden berücksichtigt.	0
-------------------------------------	---	---

Betriebsqualität

2.1 MIV Knoten	LOS B (vgl. Kap. 4.2.2 in den ergänzenden Erläuterungen)	+1
2.2 MIV Strecke	Rückstaus auf Zufahrtsstrassen in den Spitzenstunden, welche sich aber immer wieder auflösen	0
2.3 Öffentlicher Verkehr	Linie 160 / M20 -> wird nicht priorisiert	0
2.4 Velofahrende längs	Normales Sicherheitsbedürfnis: zusätzliche Veloinfrastruktur wird für unsichere Velofahrende in den Seitenbereichen angeboten	+1
2.5 Velofahrende quer	Erhöhtes Bedürfnis: Velofurten für unsichere Velofahrende vorhanden	+1
2.6 Zufussgehende längs	Hohes Bedürfnis: Trottoirs ausreichend dimensioniert	0
2.7 Zufussgehende quer	Hohes Bedürfnis: an allen Zuläufen oberirdische Querungen vorhanden	0

Verkehrsanlage

3.1 Baulicher Zustand	Anlage ist saniert.	0
3.2 Hindernisfreiheit	Die Anlage (Fahrbahnrand, Fussverkehrsquerungen) wird hindernisfrei ausgestaltet.	0
3.3 Homogenität	Lage der Kreisel optimiert. /Gestaltung an die Funktion des öffentlichen Raumes angepasst. / Insgesamt siedlungsorientierte Gestaltung	0

Verkehrssicherheit

4.1 Unfallgeschehen	Keine Beurteilung möglich	0
4.2 Sicherheitsempfinden	Fussverkehrsquerungen sind sicherer gestaltet, Markierungen im Kreisel verhel-fen zu sichererem Verhalten der Velofahrenden, weiterhin hohe Aufmerksamkeit im Strassenraum notwendig	0
4.3 Einhaltung Höchstgeschwindigkeit	Keine Beurteilung möglich	0
4.4 Beleuchtung	Es wird angenommen, dass künftig alle Anforderungen eingehalten werden	0

Umwelt

5.1 Strassenlärm	Lärmbelastungskataster Kanton BE: Massnahmen teilweise umgesetzt. Tempo 30 ermöglicht weitere Lärmreduktion	0
5.2 Störfall, Strassenabwasser	Keine Angaben	0

Strassenraum

6.1 Integration	Strassenraumgestaltung und Umgebungsgestaltung werden aufeinander abge-stimmt	0
-----------------	---	---

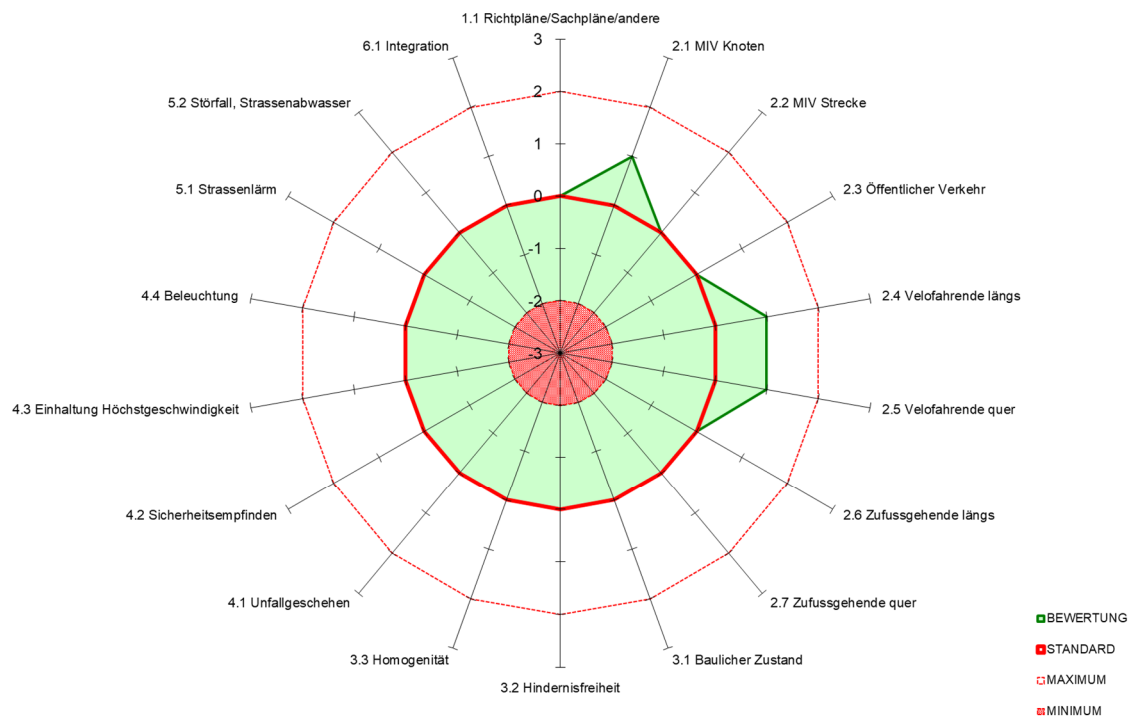


Abbildung 28: Beurteilungsgrafik («Rose») Kreuzplatz langfristig

Fazit

Gegenüber dem kurzfristigen Zustand wird durch die Verschiebung der Kreisel und der Aufwertung des öffentlichen Raumes eine weitere Verbesserung erreicht. Insbesondere können alle kurzfristig noch bestehenden Defizite behoben werden.

6.2 Emmentalstrasse

Perimeter: analog zur Abbildung 3 auf 14

Hinsichtlich ihrer Wirkung unterscheiden sich die Zustände kurz- und langfristige in der Emmentalstrasse nur unwesentlich voneinander. Daher erfolgt keine separate Bewertung für den kurz- als auch den langfristigen Zustand, sondern eine einzige Bewertung.

Ermittlung Wirkung

Unfallgeschehen:	-	DTV / LW-Anteil:	8'700 / ca. 4% (Erhebung 2020)
Involvierte Strategien:	alle umgesetzt	Störfallrelevanz:	-
Schulverkehr:	Ja	ÖV-Linien:	Keine
Strassenzustand:	saniert	Ausnahmetransportroute:	Keine

Kriterium	Beschrieb	Beurteilung
-----------	-----------	-------------

Strategien

1.1 Richtpläne / Sachpläne / Andere	Alle Strategieelemente werden berücksichtigt.	0
-------------------------------------	---	---

Betriebsqualität

2.1 MIV Knoten	LOS B (Abschätzung Kreisel Mooshausstrasse)	+1
2.2 MIV Strecke	In Spitzenstunden stockender Verkehr, der sich aber nach kurzer Zeit wieder auflöst	0
2.3 Öffentlicher Verkehr	Kein öffentlicher Verkehr auf der Emmentalstrasse	0
2.4 Velofahrende längs	Normales Sicherheitsbedürfnis: bei Tempo 30 keine Zusatzmassnahmen erforderlich	0
2.5 Velofahrende quer	Erhöhtes Bedürfnis: Mehrzweckstreifen als Querungshilfe vorhanden	0
2.6 Zufussgehende längs	Hohes Bedürfnis: Trottoirs ausreichend dimensioniert	0
2.7 Zufussgehende quer	Hohes Bedürfnis: Mehrzweckstreifen als Querungshilfe vorhanden	0

Verkehrsanlage

3.1 Baulicher Zustand	Anlage ist saniert.	0
3.2 Hindernisfreiheit	Die Anlage (Fahrbahnrand, Fussverkehrsquerungen) wird hindernisfrei ausgestaltet.	0
3.3 Homogenität	Verbesserung durch (durchgehenden) Mehrzweckstreifen, Alleebäume (mit dazwischenliegenden Parkfeldern) und Anpassung der Vorplätze an ihre Nutzungen	0

Verkehrssicherheit

4.1 Unfallgeschehen	Keine Beurteilung möglich	0
4.2 Sicherheitsempfinden	Mehrzweckstreifen führt zu sicherer Strassenquerung für Fuss- und Veloverkehr, für Schulkinder werden zudem sichere Querungsstellen mit «Füessli» angezeigt	0
4.3 Einhaltung Höchstgeschwindigkeit	Keine Beurteilung möglich	0
4.4 Beleuchtung	Es wird angenommen, dass künftig alle Anforderungen eingehalten werden	0

Umwelt

5.1 Strassenlärm	Lärmbelastungskataster Kanton BE: Massnahmen teilweise umgesetzt. Tempo 30 ermöglicht weitere Lärmreduktion	0
5.2 Störfall, Strassenabwasser	Keine Angaben	0

Strassenraum

6.1 Integration	Strassenraumgestaltung und Umgebungsgestaltung werden aktiv aufeinander abgestimmt (unterschiedliche Strassenraumgestaltung bei Gewerbe- oder Wohnnutzung auf südlicher Strassenseite)	0
-----------------	--	---

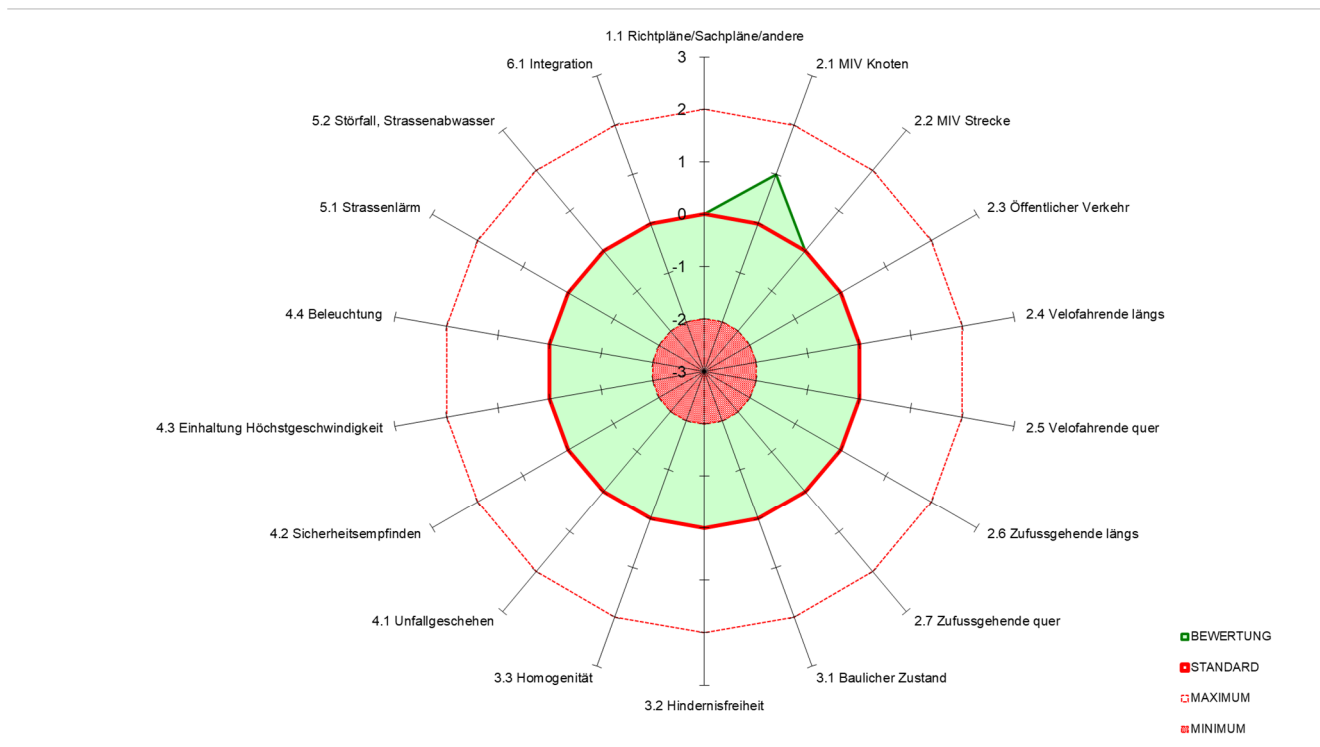


Abbildung 29: Beurteilungsgrafik («Rose») Emmentalstrasse kurz- und langfristig

Fazit

Sämtliche bestehenden Defizite können mit der Sanierung behoben werden. Ein durchgehender Mehrzweckstreifen bis zum Kreisel Mooshausstrasse bei langfristiger Ansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen ist tendenziell besser zu bewerten als ein «kurzer» Mehrzweckstreifen. Er schafft ein homogeneres Strassenbild und bietet eine durchgehende Querungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr.

6.3 Gesamtfazit Wirkung

Gemäss Kapitel 2.1 besteht heute in verschiedenen Bereichen Handlungsbedarf. Mit den Massnahmen der Bestvariante wird gezielt auf den Handlungsbedarf reagiert. Sowohl auf dem Kreuzplatz als auch in der Emmentalstrasse können langfristig alle Defizite behoben und der Referenzwert erreicht und zum Teil überboten werden.

7. Grobkostenschätzung

Im folgenden Kapitel ist eine Grobkostenschätzung für die langfristigen Massnahmen ersichtlich. Die Kostenschätzung wurde für die verschiedenen Strassenabschnitte und den Kreuzplatz jeweils separat vorgenommen. Die detaillierte Grobkostenschätzung pro Abschnitt befindet sich im Anhang D1.

Kreuzplatz

- Bemerkungen:
- Belagsabbruch Gehweg h = 10 cm
 - Belagsabbruch Strasse h = 21.5 cm
 - Annahme PAK-Gehalt Belage < 250 mg/kg
 - Strasse: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 21.5 cm, Foundationsschicht h = 60 cm
 - Gehweg: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 10 cm, Foundationsschicht h = 40 cm
 - Neubau / Anpassungen von öffentlichen Plätzen oder privaten Vorplätzen sind mit Asphalt gerechnet
 - Es sind übliche Randabschlüsse wie RN 15, Schalensteine 11/13 und dergleichen eingerechnet
 - Strassenentwässerung:
Es wurde pro 250 m² ein Schlammsammler mit einer Zuleitung ø160, L = 5 m eingerechnet
 - Die Bauinstallation wurde für diesen Abschnitt berechnet. Bei gleichzeitiger Ausführung von mehreren Abschnitten kann sich der Installationsanteil auf 8-10% reduzieren.
 - Es sind keine Betonkreisel oder Bushaltestellen mit Betonplatten eingerechnet
 - Anpassung / Neubau der öff. Beleuchtung ist nicht eingerechnet
 - Anpassungen der bestehenden Werkleitungen sind nicht eingerechnet
 - Es sind keine Gestaltungselemente oder Platzgestaltungen eingerechnet
 - Es ist kein Landerwerb eingerechnet
 - Es sind keine Gebäudeabbrüche, Liegenschaftsumzäunungen oder dergleichen eingerechnet
 - Im Bereich der Bahnunterführung (Burgdorfstrasse) sind keine Abbrüche von Stützmauern und Geländeanpassungen eingerechnet (Heutiger Höhenunterschied zwischen Strasse und Gebäude ~1 - 5m). Es wird angenommen, dass diese Anpassungen im Zuge der Siedlungsentwicklung Areal Bernstrasse Nord geschehen.
 - Die Aufhebung der Personenunterführung unter der Burgdorfstrasse (Abbruch, Auffüllung, Umnutzung, etc.) ist nicht eingerechnet.

Kosten ohne MWST: CHF 2'465'000.- (gerundet)

Kosten mit MWST: CHF 2'655'000.- (gerundet)

Genauigkeit: ±50 %

Emmentalstrasse

- Bemerkungen:
- _ Belagsabbruch Gehweg h = 10 cm
 - _ Belagsabbruch Strasse h = 21.5 cm
 - _ Annahme PAK-Gehalt Belage < 250 mg/kg
 - _ Strasse: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 21.5 cm, Foundationsschicht h = 60 cm
 - _ Gehweg: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 10 cm, Foundationsschicht h = 40 cm
 - _ Neubau / Anpassungen von öffentlichen Plätzen oder privaten Vorplätzen sind mit Asphalt gerechnet
 - _ Es sind übliche Randabschlüsse wie RN 15, Schalensteine 11/13 und dergleichen eingerechnet
 - _ Strassenentwässerung:
 - _ Es wurde pro 250 m² ein Schlammsammler mit einer Zuleitung ø160, L = 5 m eingerechnet
 - _ Die Bauinstallation wurde für diesen Abschnitt berechnet. Bei gleichzeitiger Ausführung von mehreren Abschnitten kann sich der Installationsanteil auf 8-10% reduzieren.
 - _ Es sind keine Betonkreisel oder Bushaltestellen mit Betonplatten eingerechnet
 - _ Anpassung / Neubau der öff. Beleuchtung ist nicht eingerechnet
 - _ Anpassungen der bestehenden Werkleitungen sind nicht eingerechnet
 - _ Es sind keine Gestaltungselemente oder Platzgestaltungen eingerechnet
 - _ Es ist kein Landerwerb eingerechnet
 - _ Es sind keine Gebäudeabbrüche, Liegenschaftsumzäunungen oder dergleichen eingerechnet

Kosten ohne MWST: CHF 3'225'000.- (gerundet)

Kosten mit MWST: CHF 3'470'000.- (gerundet)

Genauigkeit: ±30 %

Bernstrasse

- Bemerkungen:
- _ Belagsabbruch Gehweg h = 10 cm
 - _ Belagsabbruch Strasse h = 21.5 cm
 - _ Annahme PAK-Gehalt Belage < 250 mg/kg
 - _ Strasse: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 21.5 cm, Foundationsschicht h = 60 cm
 - _ Gehweg: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 10 cm, Foundationsschicht h = 40 cm
 - _ Neubau / Anpassungen von öffentlichen Plätzen oder privaten Vorplätzen sind mit Asphalt gerechnet
 - _ Es sind übliche Randabschlüsse wie RN 15, Schalensteine 11/13 und dergleichen eingerechnet
 - _ Strassenentwässerung:
 - _ Es wurde pro 250 m² ein Schlammsammler mit einer Zuleitung ø160, L = 5 m eingerechnet

- Die Bauinstallation wurde für diesen Abschnitt berechnet. Bei gleichzeitiger Ausführung von mehreren Abschnitten kann sich der Installationsanteil auf 8-10% reduzieren.
- Es sind keine Betonkreisel oder Bushaltestellen mit Betonplatten eingerechnet
- Anpassung / Neubau der öff. Beleuchtung ist nicht eingerechnet
- Anpassungen der bestehenden Werkleitungen sind nicht eingerechnet
- Es sind keine Gestaltungselemente oder Platzgestaltungen eingerechnet
- Es ist kein Landerwerb eingerechnet
- Es sind keine Gebäudeabbrüche, Liegenschaftsumzäunungen oder dergleichen eingerechnet

Kosten ohne MWST: CHF 515'000.- (gerundet)

Kosten mit MWST: CHF 665'000.- (gerundet)

Genauigkeit: ±30 %

Burgdorfstrasse

Bemerkungen:

- Belagsabbruch Gehweg h = 10 cm
- Belagsabbruch Strasse h = 21.5 cm
- Annahme PAK-Gehalt Belage < 250 mg/kg
- Strasse: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 21.5 cm, Foundationsschicht h = 60 cm
- Gehweg: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 10 cm, Foundationsschicht h = 40 cm
- Neubau / Anpassungen von öffentlichen Plätzen oder privaten Vorplätzen sind mit Asphalt gerechnet
- Es sind übliche Randabschlüsse wie RN 15, Schalensteine 11/13 und dergleichen eingerechnet
- Strassenentwässerung:
 - Es wurde pro 250 m² ein Schlammsammler mit einer Zuleitung ø160, L = 5 m eingerechnet
- Die Bauinstallation wurde für diesen Abschnitt berechnet. Bei gleichzeitiger Ausführung von mehreren Abschnitten kann sich der Installationsanteil auf 8-10% reduzieren.
- Es sind keine Betonkreisel oder Bushaltestellen mit Betonplatten eingerechnet
- Anpassung / Neubau der öff. Beleuchtung ist nicht eingerechnet
- Anpassungen der bestehenden Werkleitungen sind nicht eingerechnet
- Es sind keine Gestaltungselemente oder Platzgestaltungen eingerechnet
- Es ist kein Landerwerb eingerechnet
- Es sind keine Gebäudeabbrüche, Liegenschaftsumzäunungen oder dergleichen eingerechnet

Kosten ohne MWST: CHF 1'370'000.- (gerundet)

Kosten mit MWST: CHF 1'475'000.- (gerundet)

Genauigkeit: ±30 %

Thunstrasse

Bemerkungen:

- _ Belagsabbruch Gehweg h = 10 cm
- _ Belagsabbruch Strasse h = 21.5 cm
- _ Annahme PAK-Gehalt Belage < 250 mg/kg
- _ Strasse: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 21.5 cm, Foundationsschicht h = 60 cm
- _ Gehweg: Kompletter Ersatz des Belages und Foundationsschicht Belag = 10 cm, Foundationsschicht h = 40 cm
- _ Neubau / Anpassungen von öffentlichen Plätzen oder privaten Vorplätzen sind mit Asphalt gerechnet
- _ Es sind übliche Randabschlüsse wie RN 15, Schalensteine 11/13 und dergleichen eingerechnet
- _ Strassenentwässerung:
- _ Es wurde pro 250 m2 ein Schlammsammler mit einer Zuleitung $\varnothing 160$, L = 5 m eingerechnet
- _ Die Bauinstallation wurde für diesen Abschnitt berechnet. Bei gleichzeitiger Ausführung von mehreren Abschnitten kann sich der Installationsanteil auf 8-10% reduzieren.
- _ Es sind keine Betonkreisel oder Bushaltestellen mit Betonplatten eingerechnet
- _ Anpassung / Neubau der öff. Beleuchtung ist nicht eingerechnet
- _ Anpassungen der bestehenden Werkleitungen sind nicht eingerechnet
- _ Es sind keine Gestaltungselemente oder Platzgestaltungen eingerechnet
- _ Es ist kein Landerwerb eingerechnet
- _ Es sind keine Gebäudeabbrüche, Liegenschaftsumzäunungen oder dergleichen eingerechnet

Kosten ohne MWST: CHF 635'000.- (gerundet)

Kosten mit MWST: CHF 685'000.- (gerundet)

Genauigkeit: ± 30 %

8. Zu vertiefende Themen im weiteren Prozess

Bei der Erarbeitung der unter Kapitel 5.4 erwähnten Projekte sind die folgenden Themen durch den Kanton zu vertiefen:

- Sofortmassnahmen:
 - / Massnahmen für dem Veloverkehr beim Kreuzplatz
 - / Notwendige Gestaltung für frühzeitige Einführung der Tempo-30-Zone
- Kreuzplatz:
 - / Konkrete Lage der Kreisel im Endzustand in Abhängigkeit / Koordination Entwicklung Bernstrasse Nord
 - / Konkrete Ausgestaltung der Kreiselmitte und der Mittelinseln inkl. Begrünung
 - / Ausgestaltung und farbliche Gestaltung der Velofurten und der Veloführung im Kreisel
- Gestaltung flächiges Queren: Mit welcher Gestaltung soll das flächige Queren unterstützt werden?
- Unterführung Bahn Burgdorfstrasse: Welche markierungs- und beleuchtungstechnischen Massnahmen sollen konkret umgesetzt werden?
- Burgdorfstrasse:
 - / Gestaltung des Ausfahrtsbereichs Bahnhof
- Thema Hindernisfreiheit: Wo braucht es zusätzliche taktil erfassbare Markierungen (z.B. an bevorzugten Querungsstellen)? Sind alle Elemente hindernisfrei ausgeführt?
- Parkierung in den Seitenbereichen: Welche Parkierung kann aufgrund der Sichtverhältnisse und der geltenden Normen bei Umgestaltung der Strassen beibehalten werden?
- Bearbeitung der Lärmthematik, insbesondere für die Emmentalstrasse bis zum Knoten Mooshausstrasse / Emmentalstrasse / Chisenmattweg
- Führung Veloverkehr im Kreisel: Anordnung von Linien und geometrischen Figuren
- Mittelbereich Emmentalstrasse bis Denner: Sollen weitere Gestaltungselemente und / oder Poller im Mittelbereich platziert werden
- Thematik Beleuchtung: Art und Lage der Beleuchtung abhängig von der Entwicklung in den Seitenbereichen bzw. auf den Entwicklungsarealen

In Zusammenhang mit der nächsten Ortplanungsrevision sind seitens Gemeinde folgende Punkte zu berücksichtigen/Massnahmen zu prüfen:

- _ Emmentalstrasse: Festsetzung von Baulinien
- _ Allfällige Anpassung der Zonenzuordnungen entlang der Strassenachsen
- _ Prüfung Einführung von Strassenraumzonen (überlagernde Bestimmungen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes)

Bezüglich der langfristigen Vision sind folgende Themen im Fokus zu behalten:

- _ Seitenbereiche (laufende Aufgabe): Prüfung der jeweiligen Baueingaben, Bauprojekte als Chance nutzen und frühzeitig mit entsprechenden Bauherr/innen / und Investoren/innen Kontakt aufnehmen.