

VORPRÜFUNG

Einwohnergemeinde Urtenen-Schönbühl

Verkehrsrichtplan



Bericht mit Massnahmen

Der Verkehrsrichtplan (Vkrp) besteht aus:

- Bericht mit Massnahmen
- Karte (Richtplankarte)
- Kartenband

April 2025

Impressum

Planungsbehörde:

Einwohnergemeinde Urtenen-Schönbühl
Zentrumsplatz 8
3322 Urtenen-Schönbühl

Auftragnehmerin:

ecoptima ag
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Industriestrasse 5a, 6210 Sursee
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Thomas Federli, dipl. Geograf
Remo Föhn, MSc Raumentwicklung und Infra-
struktursysteme
Carmen Minder, MSc Geografie

*Abbildung Titelseite: Eigene Fotografie (And-
rea Hürlimann)*

Inhalt

1. Einleitung	5
1.1 Anlass	5
1.2 Absicht	5
1.3 Verfahren	6
2. Rahmenbedingungen	7
2.1 Grundlagen	7
2.2 Siedlungsentwicklung	7
2.3 Quell-/Zielorte	9
2.4 Umgesetzte Massnahmen	9
3. Analyse	11
3.1 Öffentlicher Verkehr	11
3.2 Motorisierter Individualverkehr	13
3.3 Veloverkehr	17
3.4 Fussverkehr	19
4. Ziele und Konzept	21
4.1 Ziele	21
4.2 Grundsätzliche Netzüberlegungen	22
4.3 Richtplankarte	23
5. Massnahmen	26
6. Ausblick und Würdigung	52
Schlussbestimmungen	53
Genehmigungsvermerke	53
Anhang	54
Anhang 1 Erläuterungen zu den kantonalen Sachplänen Wanderroutennetz sowie Veloverkehr	54
Anhang 2 Massnahmen des RGSK 2025 Bern-Mittelland	55

1. Einleitung

1.1 Anlass

Rückblick Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl verfügt über einen kommunalen Richtplan, welcher auch einen Teil Verkehr enthält. Die letzte Revision wurde 2008 beschlossen. Die mit dem Teil Verkehr des kommunalen Richtplans festgelegten Massnahmen wurden mehrheitlich umgesetzt (vgl. Kap. 2.4). Zudem hat die Gemeinde laufend weitere Massnahmen zur Behebung einzelner Schwachstellen umgesetzt und damit das Verkehrssystem optimiert.

Seit 2008 hat sich das Verkehrssystem in Urtenen-Schönbühl nicht grundsätzlich verändert. Allerdings nahm die Verkehrsnachfrage durch das Bevölkerungswachstum der Gemeinde selbst sowie der umliegenden Gemeinden zu. Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl wuchs 2010 bis 2022 um insgesamt 13 Prozent. Das Bevölkerungswachstum der umliegenden Gemeinden fällt sehr unterschiedlich aus und variiert zwischen sehr geringem Wachstum bei kleineren Gemeinden (z.B. Mattstetten 2 Prozent) und einem hohen Wachstum bei grösseren Gemeinden (z.B. Hindelbank 28 Prozent).

Beschluss Unter Berücksichtigung der sich verändernden Ausgangslage wurde 2023 vom Gemeinderat die Überarbeitung des kommunalen Richtplans, Teil Verkehr, in Auftrag gegeben. Der Teil Verkehr wird in diesem Zusammenhang aus dem kommunalen Richtplan ausgelöst und fortan als kommunaler Verkehrsrichtplan (VkRP) bezeichnet.

1.2 Absicht

Anlass Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl strebt an, mit dem VkRP die künftige verkehrliche Entwicklung zu planen und zu gestalten. Einerseits sollen Massnahmen zuhanden der Gemeindeverwaltung definiert werden und andererseits soll mit dem VkRP eine wichtige Grundlage für die parallel laufende Teilrevision der Ortsplanung geschaffen werden¹.

Inhaltliche Anforderungen Das übergeordnete Ziel ist ein genehmigungsfähiger kommunaler Verkehrsrichtplan. Die Mindestinhalte dafür sind:

- Wesentliche Quell-/Zielorte (insbesondere Schulstandorte) sowie Verkehrsangebote (ÖV-Haltestellen) aufzeigen > vgl. Kap. 2.3
- Strassen sowie Fuss- und Velowegnetze kategorisieren > vgl. Kap. 4.3
- Massnahmen (inkl. Priorisierung) formulieren > vgl. Kap. 5

¹ Der Verkehrsrichtplan und die Teilrevision der Ortsplanung wurden laufend inhaltlich abgeglichen, auch mit weiteren Planungen (insb. ZPP 3, ZPP 6 und künftige ZPP Holzgasse).

Darüber hinaus strebt die Gemeinde Urtenen-Schönbühl an, mit dem Verkehrsrichtplan einen belastbare Grundlage für ihre künftige verkehrliche Entwicklung zu schaffen. Dazu werden erstens Schwachstellen erfasst und zweitens aus einer gesamtheitlichen Perspektive die Grundsätze der künftigen verkehrlichen Entwicklung definiert. Drittens werden – so konkret wie auf Stufe Richtplan möglich – die Umsetzungsschritte von Massnahmen formuliert.

1.3 Verfahren

Verbindlichkeit	Die Richtplankarte und die Massnahmen (Kapitel 5 des vorliegenden Berichts) sind behördenverbindlich im Sinn von Art. 68 Abs. 3 BauG.
Erarbeitungsprozess	Der Vkrp wurde von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus einer Delegation des Gemeinderats, der Bauverwaltung und den Fachpersonen des beauftragten Planungsbüros ecoptima ag erarbeitet.
Verfahrensablauf	Als kommunaler Richtplan hat der Vkrp das gesetzliche Planerlassverfahren für Richtpläne zu durchlaufen. Dieses umfasst die öffentliche Mitwirkung, die Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), die Beschlussfassung durch den Gemeinderat und abschliessend die Genehmigung durch das AGR. Da der Richtplan nicht allgemeinverbindlich ist, erfolgt keine öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit und auch keine Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung.
Einbezug der Öffentlichkeit	Bei der Erarbeitung des Vkrp wird die Bevölkerung folgendermassen einbezogen: <ul style="list-style-type: none">– Planungs- und Umweltschutzkommission (PUSK), Bau- und Betriebskommission (BBK), Lokale Agenda 21 (LA21), Gemeinderat (GR): Zu Beginn des Prozesses wurden im Rahmen eines Workshops die Schwachstellen in der Gemeinde identifiziert.– PUSK: Während des Erarbeitungsprozesses werden die Überlegungen regelmässig zur Diskussion gestellt.– Schulen Grauholz: Einbezug während des Erarbeitungsprozesses betreffend Schulwegen und Schulwegsicherheit– Mitwirkung: In diesem Rahmen erhält die Bevölkerung Gelegenheit, sich direkt einzubringen.
Periodizität	Wie bei allen Planungsinstrumenten ist bei Verkehrsrichtplänen eine periodische Überprüfung und Aktualisierung vorgesehen, in der Regel im Rahmen der Ortsplanungsrevision.

2. Rahmenbedingungen

Die Ausarbeitung des VkrP erfolgt unter Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen und Grundlagen.

2.1 Grundlagen

2.1.1 Kantonale Grundlagen

Die kantonalen Grundlagen des vorliegenden Verkehrsrichtplans sind:

- Baugesetz (BauG) und Bauverordnung (BauV)
- Strassengesetz (SG) und Strassenverordnung (SV)
- Kantonaler Richtplan
- Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern
- Sachplan Wanderroustennetz
- Sachplan Veloverkehr und Richtlinie Velowegnetzplanung

Hinweis: In Anhang 1 sind die Zuständigkeiten und Finanzierung zur Umsetzung des Sachplans Wanderroustennetz einerseits sowie des Sachplans Veloverkehr und der Richtlinie Velowegnetzplanung andererseits erläutert.

2.1.2 Regionale Grundlagen

Folgende regionale Grundlagen wurden bei der Erarbeitung des Verkehrsrichtplans berücksichtigt:

- RGSK Bern-Mittelland 2021 sowie 2025 (Stand Vorprüfung)
- Regionale Velonetzplanung (Stand Mitwirkung)
- Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland
- Regionales Basisstrassennetz MIV

Hinweis: In Anhang 2 sind die Massnahmen des RGSK 2025 aufgeführt.

2.2 Siedlungsentwicklung

Siedlungsstruktur	Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl verfügt über mehrere Ortsteile, welche baulich ein geschlossenes Siedlungsgebiet bilden. Urtenen-Schönbühl hat eine Bevölkerung von 6500 Personen und 2800 Arbeitsplätze. Der Ortskern befindet sich bei der Bahnstation Schönbühl RBS.
Verkehrsentensive Vorhaben (ViV)	Die kommunalen Einkaufsangebote in Urtenen-Schönbühl resp. Moosseedorf wirken sich stark aufs Verkehrsaufkommen in Urtenen-Schönbühl aus. In der Moosmatt resp. Moosbüel befinden sich gemäss dem Massnahmenblatt B_02 im kantonalen Richtplan die miteinander zusammenhängenden ViV-Standorte Shoppyland (11'800 Fahrten) und Obi (2'500 Fahrten). Der ViV-Standort Jumbo/Coop (6'000 Fahrten) befindet sich an der Sandstrasse in Schönbühl. Diese Standorte tragen zu einem grossen Quell-/Zielverkehr bei. Die von den ViV-Standorten in Moosmatt/-büel ausgelösten überregionalen und Schwerverkehrsfahrten belasten das

kommunale Strassennetz nicht, weil sie unmittelbar über den Anschluss Urtenen-Schönbühl zu- und wegfahren können. Der Standort Sandstrasse ist via Schönbühltunnel und Platane-Kreisel erreichbar und trägt somit zur Belastung des kommunalen Strassennetzes bei.

Laufende und
künftige Entwick-
lungen

Parallel zum vorliegenden Verkehrsrichtplan überarbeitet die Gemeinde Urtenen-Schönbühl ihre Ortsplanung. Mit gezielten Massnahmen soll eine Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und Baulandreserven mobilisiert werden. Eine Aussenentwicklung, d.h. die Einzonung von neuem Bauland erfolgt lediglich für bereits überbaute Grundstücke im Oberdorf/Zelgli. Eine Ausnahme bildet die Einzonung von Bauland für Gewerbe im Gewerbegebiet Dorniacker. Folgende Entwicklungen mit Relevanz für den Verkehr sind am laufen, resp. stehen künftig an:

ZPP 3 «Zentrum 2»

In einem im Januar 2021 abgeschlossenen Workshopverfahren wurde für den südlichen Teil der Zone mit Planungspflicht (ZPP) 3 (Fläche zwischen Bahnlinie und Kantonsstrassen) ein Bebauungs-, Gestaltungs- und Erschliessungskonzept erarbeitet, welches anschliessend zu einem Richtprojekt weiterbearbeitet worden ist. Vorgesehen ist ein riegelartiger Baukörper über fünf Geschosse für Wohnen, resp. gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss vor. Basierend auf den Entwicklungsabsichten wird derzeit die bestehende ZPP 3 «Zentrum 2» angepasst (Stand Planerlassverfahren: Vorprüfung). Es wird keine markante Steigerung des Verkehrsaufkommens und der Schüler:innenzahlen erwartet (es handelt sich um keinen klassischen Wohnort für Familien).

ZPP 6 «Gasthof»

Im Rahmen eines laufenden Workshopverfahrens wird die Entwicklung des Areals Gasthof derzeit an die Hand genommen. Ziel ist die Erarbeitung eines gesamtheitlichen Konzepts zur Bebauung, zum Freiraum und zur Mobilität. Die Bebauung des Areals wird in mehreren Etappen erfolgen. Die Zeitpunkte der Realisierung sind noch nicht bekannt. Das Verkehrsaufkommen wird nicht markant zunehmen. Durch die Etappierung über einen langen Zeitraum ist keine plötzliche Zunahme der Schülerzahlen zu erwarten.

ZPP 10 «Holzgasse»

Mit der im Rahmen der Ortsplanungsrevision vorgesehenen Umzonung des Areals «Holzgasse» von der Mischzone WG3 in eine Zone mit Planungspflicht soll das Potenzial auf dem nicht vollständig ausgenützten Areal mobilisiert werden. Die ZPP 10 eröffnet flexiblere Lösungen als die Regelbauzone. Es sind noch keine konkreten Planungsabsichten vorhanden.

ZPP 11 «Chilchgässli»

Auch das Areal Chilchgässli soll im Rahmen der Ortsplanungsrevision einer Zone mit Planungspflicht zugeführt werden. Das Nutzungsmass wird gegenüber den heutigen rechtskräftigen Bestimmungen nicht erhöht. Mit

den ZPP-Bestimmungen hat die Gemeinde jedoch die Möglichkeit, eine Fusswegverbindung vom Chilchgässli zur Bahnlinie, resp. zum Schulhaus zu sichern. Es liegt bereits ein Bauprojekt vor. Der Verkehr und die Schüler:innenzahlen werden in einem beschränkten Rahmen zunehmen.

Umzonung Parz. Nr. 1090, Staldenstrasse 33

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wird das Grundstück Nr. 1090 von einer Wohnzone W2 in eine Mischzone WG2 umgezont. Damit wird eine zonenkonforme Erweiterung des Standorts Krieg AG (3 bis 6 zusätzliche Arbeitsplätze) sowie eine allfällig ergänzende Wohnnutzung ermöglicht. Aus den zusätzlich erwarteten 3 bis 6 Arbeitsplätzen ergibt sich ein geringfügiger Mehrverkehr von ca. 12 bis 20 Fahrten pro Tag. Die Strassenkapazität ist dafür ausreichend.

2.3 Quell-/Zielorte

Die wichtigsten Quell-/Zielorte innerhalb der Gemeinde sind die Schulanlage Lee, die grösseren Arbeitsgebiete in der Moosmatt, Gewerbstrasse sowie Grubenstrasse und der Ortskern Schönbühl als Arbeits-, Versorgungs- und Verwaltungsstandort. Ausserhalb des Gemeindegebiets ist der wichtigste Quell-/Zielort die Stadt Bern.

2.4 Umgesetzte Massnahmen

2.4.1 Umsetzungsstand des Gesamtrichtplans 2020, Teil Verkehr

Die Verkehrsmassnahmen des Gesamtrichtplans 2020, welcher 2008 erarbeitet wurde, wurden mehrheitlich umgesetzt, wie die untenstehende Tabelle zeigt.

Nr.	Massnahme	Stand
1	Dorfeingänge	umgesetzt
2	Platzgestaltung	umgesetzt
3	Freiraumsituation und Verkehrssicherheit überprüfen/verbessern	umgesetzt
5	Wohngebiete mit Tempo-30-Zonen resp. strassenweise Tempo 40	umgesetzt
6	Eingangspforten mit Dosierung und teilweise mit Busbevorzugung	umgesetzt
7	Siedlungsverträglichkeit der Strassenachsen verbessern	mehrheitlich umgesetzt
8	Neue Detailerschliessungen	teilweise umgesetzt
9	Siedlungsentwicklungs- und Verkehrskonzept im Gebiet Hohrain	umgesetzt
11	Taktverdichtungen und Netzergänzungen öffentlicher Verkehr	teilweise umgesetzt
12	Fuss- und Velowegsicherung	teilweise umgesetzt
13	Fuss- und Velowegnetz ergänzen	mehrheitlich umgesetzt

Tab. 1 Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen des Verkehrsrichtplans 2008 der Gemeinde Urtenen-Schönbühl (bei den weiteren Massnahmen handelt es sich nicht um Verkehrsmassnahmen).

Neben Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs oder des öffentlichen Verkehrs enthielt der VkrP 2020 auch zahlreiche Verkehrsmassnahmen mit städtebaulichen Bezügen (z.B. Platzgestaltung, Aufwertung Strassenräume, öffentliche Freiräume). Die Erschliessung neuer Siedlungsgebiete war Inhalt weiterer Massnahmen. Im Gegensatz zu diesem starken Siedlungsbezug liegt der Fokus des vorliegenden Verkehrsrichtplans verstärkt auf der Behebung verkehrlicher Schwachstellen innerhalb des Gemeindegebiets. Somit werden mit dem vorliegenden VkrP neue inhaltliche Schwerpunkte gelegt (vgl. Kap. 5).

2.4.2 Unfallschwerpunkte gemäss RGSK

Im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 ist der Knoten Grauholzstrasse-Moosstrasse-Sandstrasse als Unfallschwerpunkt bezeichnet. Im Sommer 2018 wurde die Sandstrasse inkl. dem erwähnten Knoten umfassend saniert und der Knoten entschärft. Zwischen 2019 und 2020 wurden noch zwei Unfälle, ab August 2020 keine Unfälle mehr registriert. Aus Sicht der Gemeinde handelt es sich deshalb nicht mehr um einen Unfallschwerpunkt und es besteht im Rahmen des vorliegenden Richtplans kein Handlungsbedarf. Eine Aktualisierung des RGSK 2025 wird seitens Gemeinde beantragt.

3. Analyse

In den nachfolgenden Teilkapiteln 3.1 bis 3.4 wird jeweils pro Verkehrsträger die spezifische Ausgangslage aufgezeigt.

3.1 Öffentlicher Verkehr

> Grundlagenkarte ÖV (Kartenband)

3.1.1 Ausgangslage

Bahn

Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl ist ans Liniennetz der S-Bahn Bern angeschlossen. An den Bahnstationen Shoppyland, Schönbühl RBS und Urtenen verkehrt die S8 im Viertelstundentakt. Die Bahnstation Schönbühl SBB wird mit der S4 im Stundentakt angefahren. Die S8 wird von der RBS und die S4 von der BLS betrieben. Alle Bahnstationen sind zu Fuss erreichbar und verfügen über Veloabstellplätze.

Bus

Die Buslinie Nr. 38 nach Bäriswil/Mattstetten erschliesst die Hindelbankstrasse mit einem Halbstundentakt sowie einem Viertelstundentakt während der Hauptverkehrszeiten. Die weiteren grösseren Ortsteile befinden sich in geringerer Gehdistanz zur nächsten Bahnstation (bis rund 600 m) und haben deshalb keinen grösseren Bedarf für eine Buserschliessung.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hat 2023 die Buserschliessung im Raum Urtenen-Schönbühl mit einem Angebotskonzept überprüft. Aus fachlicher Sicht wird einerseits eine Verlängerung der Buslinie Nr. 38 von Mattstetten zur Bahnstation Urtenen und andererseits eine Verlängerung von Schönbühl via Shoppyland nach Münchenbuchsee zur Umsetzung in Form eines Pilots (i.d.R. 4 Jahre) empfohlen. Diese neue Bustangente nach Münchenbuchsee könnte etappiert ausgeführt werden (1. Shoppyland; 2. Münchenbuchsee). Die Umsetzung hängt noch von baulichen Massnahmen beim Shoppyland und im Raum Münchenbuchsee ab. Die Realisierungsplanung sowie infrastrukturelle Detailplanung sind noch ausstehend.



Abb. 1 Empfohlene Variante zur Verlängerung der Buslinie Nr. 38 zur Bahnstation Urtenen resp. via Shoppyländ nach Münchenbuchsee (Quelle: RKBM 2023)

Erschliessungsgüteklassen

Aufgrund der hohen Dichte an Bahnstationen und des hohen S-Bahn-Takts befinden sich die meisten Siedlungsgebiete entweder innerhalb der Erschliessungsgüteklasse (EGK) B oder C. Die Buslinie Nr. 38 reicht für die EGK D an der Hindelbankstrasse aus. Somit liegen alle Siedlungsgebiete innerhalb der EGK B bis D (vgl. nachfolgende Abbildung). Die Überlegungen zur Verlängerung der Buslinie Nr. 38 wirken sich innerhalb der Gemeinde nicht auf die EGK aus.

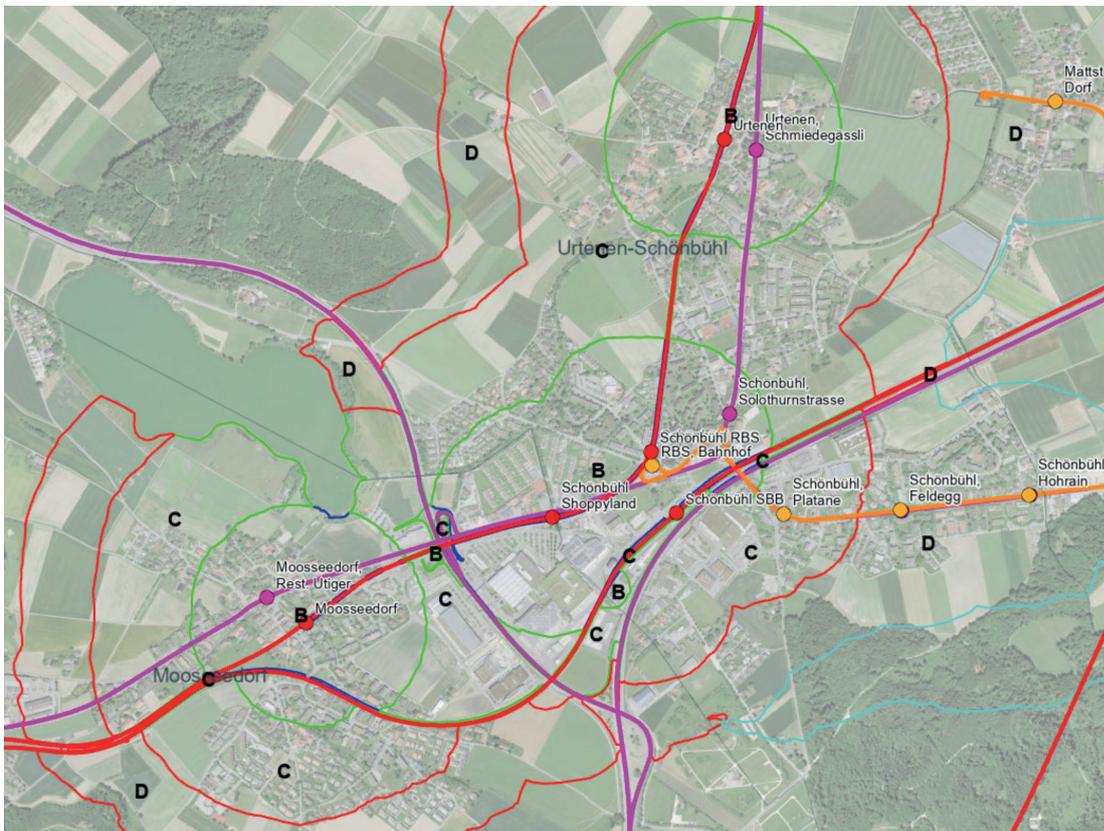


Abb. 2 Erschliessungsgüteklassen B–D sowie Bahnstationen und Bushaltestellen (Quelle: Kanton Bern 2023)

Kombinierte Mobilität

Bestehendes Angebot An der Bahnstation Schönbühl SBB besteht ein P+R mit 50 Parkplätzen. Diese P+R-Parkplätze gehören der Gemeinde Urtenen-Schönbühl und werden von ihr betrieben. Weitere 9 P+R-Parkplätze bestehen an der Bahnstation Urtenen (RBS). An der Bahnstation Schönbühl SBB besteht zudem ein Carsharing-Angebot von Mobility.

Potenzialstandort Verkehrsdrehscheibe Die RKBM stellt in der Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» fest, dass sich der Standort Schönbühl als Verkehrsdrehscheibe eignen würde. In der Studie wird offen gelassen, ob das bestehende Angebot an der Bahnstation Schönbühl SBB gestärkt oder die Bahnstationen Schönbühl SBB oder Shopyland zu einer Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden könnte.

Aus kommunaler Perspektive besteht in Zusammenhang mit der Verlängerung der Buslinie Nr. 38 nach Münchenbuchsee (vgl. Kap. 3.1.1) ein Potenzial zur Schaffung einer Verkehrsdrehscheibe an der Bahnstation Shopyland, sofern ein P+R-Angebot bereitgestellt werden kann. Dieser würde das kommunale Verkehrsnetz nicht weiter belasten und wäre mit allen Verkehrsmitteln ideal erreichbar. In welchem Umfang dafür neue Parkierungsflächen bereitgestellt resp. die bestehenden Parkierungsflächen des Einkaufszentrums genutzt werden könnten, wäre zu klären.

3.1.2 Schwachstellen

> *Schwachstellenkarte (Kartenband)*

Barrierefreiheit Bushaltestelle

Infrastruktureigentümer:innen sind aufgrund des Bundesgesetzes verpflichtet, das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umzusetzen. Die Bahnstationen erfüllen die Anforderungen bereits. Die Umsetzung des BehiG bei den Bushaltestellen liegt in der Verantwortung des Kantons, weil alle an einer Kantonsstrasse liegen. Die Bushaltestellen an der Hindelbankstrasse saniert der Kanton aktuell. Die Sanierung der Bushaltestelle Schönbühl RBS, Bahnhof, ist noch ausstehend.

3.2 Motorisierter Individualverkehr

> *Grundlagenkarte MIV (Kartenband)*

3.2.1 Analyse

Strassennetz

Überblick Die Autobahn A1 führt durch die Gemeinde und ist über den Anschluss Schönbühl, welcher in der Gemeinde Mosseedorf liegt, erreichbar. Autobahnzubringer ist die Bernstrasse, welche im Schönbühltunnel das Zent-

rum quert und in einem Kreisel an die Solothurn- und Hindelbankstrasse anschliesst. Bei diesen beiden Strassen sowie der Lysstrasse handelt es sich um Kantonsstrassen. Die weiteren Strassen sind Gemeindestrassen.

Kommunale Basiserschliessungsnetz

Aktuell handelt es sich bei allen Gemeindestrassen um Detailerschliessungsstrassen. Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl hat gegenüber der RKBM beantragt, die Sand- resp. Grauholzstrasse ins regionale Basiserschliessungsnetz aufzunehmen, weil diese Strasse die Anforderungen gemäss Art. 107 Abs. 2 BauG mehrheitlich erfüllt². Nachfolgend sind die Anforderungen einer Basiserschliessungsstrasse unterstrichen, welche die Sand- resp. Grauholzstrasse erfüllt:

- a) Kantonsstrassen und Verbindungsstrassen zwischen Ortschaften und Ortschaftsteilen: Die Sand-/Grauholzstrasse verbindet die Gemeinden Urtenen-Schönbühl und Ittigen.
- b) Hauptverkehrsadern, Geschäftsstrassen und Plätze in Ortszentren: Rund 5'000 bis 6'000 MFz/Tag (DTV, TBA, 2024) und Verbindung der beiden Hauptverkehrsadern Hindelbankstrasse (in Urtenen-Schönbühl) und Worblental-/Papiermühlestrasse (in Ittigen).
- c) Sammelstrassen zur Abnahme des Quartierverkehrs: Die Sand-/Grauholzstrasse ist eine Sammelstrasse und keine Quartierstrasse. Die Quartierstrassen werden in Knoten zur Sand-/Grauholzstrasse geführt.
- d) Von öffentlichen Verkehrsmitteln befahrene Strassen: Dieses Kriterium erfüllt die Sand-/Grauholzstrasse nicht.
- e) Vorwiegend der Erschliessung öffentlicher Bauten und Anlagen dienende Strassen: Die Sand-/Grauholzstrasse erschliesst den Waffenplatz Sand im Bereich der Gemeindegrenze zwischen Urtenen-Schönbühl und Moosseedorf.

Schwerverkehr

Die Nationalstrasse A1, die Kantonsstrassen (ohne Autobahnzubringer) und die Grauholzstrasse/Moosstrasse gelten gemäss Anhang 1 der kantonalen Strassenverordnung (SV) als Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. Auf diesen Routen ist eine dem Routen-Typ entsprechende Befahrbarkeit zu gewährleisten.

² Der Antrag wurde von der RKBM geprüft und begründet abgelehnt. Die Begründung Parallelführung resp. Verkehrsverlagerung ist in diesem Zusammenhang unzureichend, zumal der Gesetzgeber keine Abwägung verlangt, sondern klare Kriterien definiert hat.

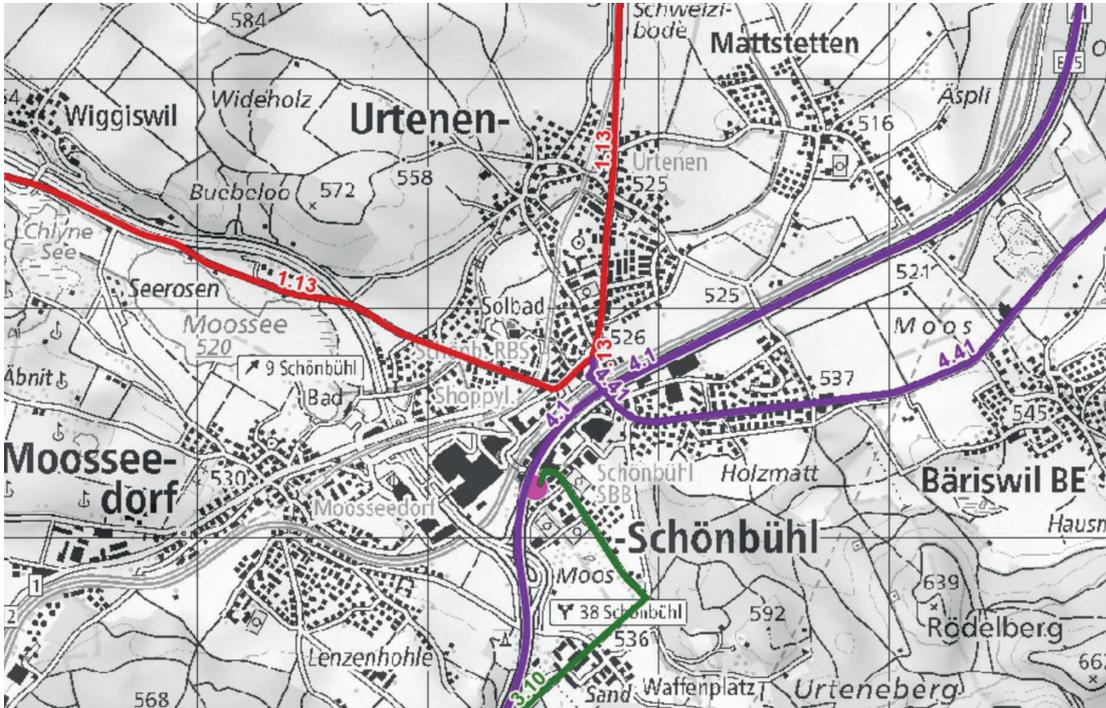


Abb. 3 Versorgungsrouten für Ausnahmetransport gemäss Anhang 1 SV; farbliche Unterscheidungen entsprechen Routen-Typen (Quelle: Kanton Bern 2024)

Geschwindigkeitsregime

Grundsätzlich gelten in der Gemeinde in den Quartieren Tempo 30, auf den Kantonsstrassen und der Sandstrasse Tempo 50 und ausserorts Tempo 80. Vereinzelt gibt es Ausnahmen von diesen Grundprinzipien, z.B. Tempo 40 auf der Grubenstrasse und Bubenlooweg (vgl. Grundlagenkarte MIV).

Verkehrsbelastung

Überblick

Die hohe Verkehrsbelastung führte zur Einführung des Verkehrsmanagements Region Bern Nord. In Urtenen-Schönbühl werden gemäss dem kantonalen Tiefbauamt die Solothurnstrasse sowie die Hindelbankstrasse als neuralgisch betrachtet. Beide werden von rund 11'000 Motorfahrzeugen (MFz)/Tag befahren (2024). Auf der Bernstrasse (Schönbühl tunnel) werden rund 24'000 MFz/Tag (2019) und auf der Lysstrasse rund 3'000 MFz/Tag DTV (2024) gezählt.³

Verkehrsverflüssigung

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wurde das Verkehrsmanagement Region Bern Nord eingeführt. Mit Dosierungsanlagen auf den wichtigsten Zufahrtsachsen wird ein steter Verkehrsfluss im Ortszentrum sichergestellt. Parallel dazu werden Verkehrsteilnehmende über die Verkehrslage informiert («Zentrum überlastet»).

³ Alle Werte: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) auf Grundlage von Zählstellen des kantonalen Tiefbauamts.



Abb. 4 Massnahmen Verkehrsmanagement Region Bern Nord (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern)

3.2.2 Schwachstellen

> Schwachstellenkarte (Kartenband)

Sicherheitsdefizit aufgrund enger Strassenbreiten

Die Längenrüpplstrasse, der Bubenlooweg und die Unterdorfstrasse verfügen über enge Strassenquerschnitte. Dadurch erfordern Begegnungsfälle mit weiteren Verkehrsteilnehmenden eine starke Verzögerung, insb. bei breiteren Fahrzeugen.

Überschreitung zulässiger Geschwindigkeit

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden gemäss der kommunalen Verkehrszählung auf einigen der erfassten Strassenquerschnitte überschritten. Bei folgenden Strassen werden die wiederholt Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit festgestellt:

- Unterdorfstrasse ausserorts
- Holzgasse/Staldenstrasse
- Mattstettenstrasse
- Bubenlooweg (Richtung Münchenbuchsee/Lyss)
- Lyssstrasse innerorts
- Zentrum
- Grubenstrasse

Sicherheitsdefizit aufgrund des Wildparkierens

Diese Schwachstelle betrifft zwei etwas unterschiedliche Situationen, welche nachfolgend dargelegt werden:

- Zentrum: Regelmässig wird abseits der markierten Parkplätze parkiert, insb. im Umfeld der Denner-Filiale. Die wild parkierten Fahrzeuge schränken die Sicht auf die Fussgänger:innen und Velofahrenden ein. Dies ist an dieser Stelle aufgrund des wichtigen Schulwegs durch die Gebäudezeile auf die Fuss- und Veloüberführung der Bernstrasse besonders problematisch.

- Holzgasse/Staldenstrasse sowie Leeackerweg: Die Holzgasse/Staldenstrasse und der Leeackerweg verfügen über geringe Strassenquerschnitte. Weil nur mässig geeignete Wende- und Wartemöglichkeiten bestehen ist das Aufkommen von «Elterntaxis» besonders problematisch. An der Holzgasse/Staldenstrasse wird dies aufgrund der Feuerwehrzu- und -wegfahrt verstärkt.

Kapazitätsengpass

Die Bernstrasse befindet sich mit rund 24'000 MFz/Tag (DTV) und rund 1'900 MFz/h während der Spitzenstunde an der Kapazitätsgrenze (TBA, 2019).

Ausweichverkehr

Durchs Oberdorf via Längenrüppstrasse resp. Bubenlooweg sowie auf der Moosstrasse lässt sich zeitweise ein gewisses Mass an Ausweichverkehr feststellen. Die Verkehrszählungen zeigen, dass das Aufkommen nicht problematisch ist, jedoch weiter beobachtet werden sollte. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) der erwähnten Strassen beträgt (Quelle: Gemeinde Urtenen-Schönbühl):

- Längenrüppstrasse: rund 150 MFz/Tag (2018)
- Bubenlooweg: rund 200 MFz/Tag (2023)
- Moosstrasse: rund 1'200 MFz/Tag (2017)

Schlecht funktionierende Dosierungsanlage / Rückstau effekt im Siedlungsgebiet

Der Kapazitätsengpass im Zentrum hat bis zur Einführung des Verkehrsmanagements Region Bern Nord zu regelmässigen Rückstau effekten auf den wichtigsten Zufahrtsachsen innerhalb des Siedlungsgebiets geführt. Weil das Verkehrsmanagement noch nicht die gewünschte Wirkung erzielt, werden nach wie vor längere Staus während der Hauptverkehrszeiten festgestellt.

3.3 Veloverkehr

> *Grundlagenkarte FVV (Kartenband)*

3.3.1 Analyse

Alltagsveloverkehr

Infastruktur:
Velowege

Urtenen-Schönbühl verfügt über ein dichtes Velonetz. Grundgerüst sind mehrere kantonale Velorouten (vgl. Grundlagenkarte FVV).

In Urtenen-Schönbühl wird der Veloverkehr grundsätzlich im Mischverkehr geführt. Auf den Quartierstrassen mit einem geringen Verkehrsaufkommen und Tempo 30 ist dies eine geeignete Führungsform, welche den aktuellen Anforderungen an eine sichere Veloinfrastruktur entspricht. Im ganzen Gemeindegebiet sind kaum spezifische Veloinfrastrukturen vorhanden.

Ausnahme bilden einzelne eigentrassierte Velowege (teilweise im Mischverkehr mit dem Fussverkehr) wie beispielsweise die Fuss- und Veloquerung der Nationalstrasse resp. des Bahntrassees.

Entlang der Hauptverkehrsachsen Solothurn-, Hindelbank-, Sand- und Lysstrasse besteht trotz der hohen Verkehrsbelastung (bis 11'000 Fahrten DTV) und Tempo 50 oder höher keine spezifische Veloinfrastruktur. Somit entsprechen diese Strassen nicht den aktuellen Anforderungen an eine sichere Veloinfrastruktur für alle Nutzergruppen.

Infastruktur:
Veloabstellplätze

An den wichtigsten öffentlichen Quell-/Zielorten, wie beispielsweise an Bahnstationen, Schulen etc., stehen Veloabstellplätze zur Verfügung. Das Angebot wird insb. an den Bahnstationen Schönbühl SBB und Schönbühl RBS als knapp eingeschätzt. Beispielsweise an der Bahnstation Schönbühl SBB bestehen 40 Parkplätze. Gemäss den Normen müsste bei 740 Einsteigenden (wochentags, Quelle: SBB) ein Angebot von rund 70 bis 300 Veloabstellplätzen bereitgestellt werden. Die grosse Spannweite zeigt die Unsicherheiten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auf. Dennoch bestätigt diese Herleitung die Einschätzung eines zu knappen Angebots an Veloabstellplätzen an der Bahnstation Schönbühl SBB (mangels verfügbarer Daten lässt sich die Situation an der Bahnstation Schönbühl RBS nicht verifizieren).

Schulwege mit
dem Velo

Aufgrund der Grösse der Gemeinde und eines zentralen Schulstandorts nutzen viele Kinder das Velo für den Schulweg. Beispielsweise sind die Schulwege der Gruben- resp. Feldeggstrasse bis zu rund 1.5 Kilometer lang. Ein Schlüsselement der Schulwege ist die Fuss- und Veloquerung der Nationalstrasse resp. des Bahntrassees.

Freizeitveloverkehr

Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl liegt an der Schweizmobil-Route Nr. 34 «Alter Bernerweg», am Abschnitt Bern-Burgdorf. Diese Route führt via Shopyland und Bernstrasse ins Zentrum. Nach der Fuss- und Veloquerung der Nationalstrasse resp. des Bahntrassees führt sie via Gruben- und Unterdorfstrasse weiter nach Mattstetten. Die weiteren Velorouten, insb. die offiziell Ausgeschilderten, werden von zahlreichen weiteren Freizeitvelofahrenden genutzt.

3.3.2 Schwachstellen

> *Schwachstellenkarte (Kartenband)*

Gefahrenstelle für den Veloverkehr

Folgende Gefahrenstellen für den Veloverkehr werden festgestellt. Sie stehen in keinem direkten Zusammenhang untereinander:

- Grubenstrasse: Keine spezifische Veloinfrastruktur trotz wichtiger Bedeutung als Schulweg und SchweizMobil-Freizeitroute.

- Einmündung Kirchgässli in die Oberdorfstrasse: Gefährliche Einmündung des Veloverkehrs in die Oberdorfstrasse aufgrund des Rechtsvortritts und eingeschränkter Sichtverhältnisse (insb. für Fahrzeuge in westlicher Fahrtrichtung auf der Oberdorfstrasse).
- Lysstrasse, Abschnitt Lerchenweg–Badweg: Keine spezifische Veloinfrastruktur trotz wichtigem Abschnitt für die kantonale Veloroute.

Handlungsbedarf Veloabstellanlage

An den Bahnstationen Schönbühl SBB und RBS besteht kein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen. Die bestehenden Veloabstellanlagen sind zu knapp dimensioniert und deshalb häufig überlastet.

Fehlende oder ungenügende Veloverbindung

Wie im Kap. 3.3.1 festgestellt, entsprechen die Hauptverkehrsachsen Solothurn-, Hindelbank-, Sand- und Lysstrasse nicht den Anforderungen an eine sichere Veloinfrastruktur. Für die Gemeinde ist dies aufgrund der hohen Verkehrsbelastung insbesondere auf der Solothurn- und der Hindelbankstrasse problematisch.

3.4 Fussverkehr

> Grundlagenkarte FVV (Kartenband)

3.4.1 Analyse

Alltagsfussverkehr

Infrastruktur: Fusswege

Die wichtigsten Quell-/Zielpunkte sind zu Fuss gut erreichbar. Entlang der meisten Strassen bestehen Gehwege und es gibt zahlreiche eigentrasseierte Fusswege (teilweise im Mischverkehr mit Velo). Die engeren Strassen im Unter- und Oberdorf sowie die Feldwege haben in der Regel keine Gehwege. Bei unübersichtlichen Stellen entlang dieser Strassen entstehen sicherheitskritische Begegnungsfälle mit dem MIV und Veloverkehr. Vor rund 15 Jahren hat die Gemeinde im gesamten Gemeindegebiet zahlreiche Sitzbänke platziert und das Angebot für Senior:innen, Spaziergänger:innen etc. stark ausgebaut.

Schulwege zu Fuss

Viele Wohnquartiere befinden sich in Fussdistanz zur Schulanlage Lee. Weil die Schulwegsicherheit eine hohe Priorität hat, wurden Massnahmen ergriffen, um sicherheitskritische Abschnitte und Begegnungsfälle möglichst sicher zu gestalten. Beispielsweise wurden an der Solothurnstrasse diejenigen Fussgängerstreifen mit Mittelinseln ausgestattet, welche sich im unmittelbaren Umfeld der Schulanlage Lee befinden.

Freizeitfussverkehr

Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl wird zwar von keiner Schweizmobil-Wanderoute gequert, verfügt aber über ein dichtes Wanderoutennetz gemäss dem kantonalen Sachplan Wanderoutennetz (vgl. Grundlagen-

karte FVV). Die Wanderrouten sowie weitere Fusswege haben eine wichtige Bedeutung für die Naherholung. Das Freizeitfusswegnetz in und um Urtenen-Schönbühl funktioniert insgesamt gut.

3.4.2 Schwachstellen Fussverkehr

> *Schwachstellenkarte (Kartenband)*

Gefahrenstelle für den Fussverkehr

Folgende Gefahrenstellen für den Fussverkehr wurden festgestellt:

- Unterführung Nationalstrasse/Bahntrasse: Zwar eigentrasse, aber eng bemessene Fussverkehrsfläche (rund 1.50 m).
- Fuss- und Veloweg-Knoten nördlich der Unterführung: unklare Führung des Fussverkehrs, insb. in Richtung Schönbühl SBB. Folgende Abschnitte in Richtung Bahnstation Schönbühl SBB resp. Zentrum im Mischverkehr mit dem Veloverkehr resp. unklarer Führung des Fussverkehrs.
- Fusswege Zentrum: Querung der Kantonsstrasse erfolgt ohne Fussgängerstreifen (Tempo 30). Sicherheitskritische Sichtverhältnisse aufgrund wildparkierter Motorfahrzeuge.
- Knoten Badstrasse/Bachweg: Unübersichtlicher Knoten (Stopp-Signal auf allen Ästen).
- diverse Fussgängerstreifen entlang der Solothurnstrasse: Sicherheitskritische Aufstellbereiche aufgrund der Beschattung von Hochstamm-bäumen.
- Nördliche Ausfahrt Holzgasse auf die Solothurnstrasse: ungenügendes Sichtfeld auf Trottoir.

Fehlende oder ungenügende Fussverkehrsverbindung

Unabhängig voneinander bestehen an folgenden Verbindungen keine Fussverkehrsinfrastrukturen:

- Fussweg Kirchgässli – Solothurnstrasse: Verbindung existiert noch nicht. Der Bedarf leitet sich vom grossen Umwegfaktor und wichtigen Quell-/Zielpunkt Bahnstation Urtenen ab.
- Oberdorfstrasse: Keine Fussverkehrsinfrastruktur trotz wichtigem Abschnitt des kommunalen Netzes (teilweise Schulweg). Besonders sicherheitskritisch sind einzelne unübersichtliche Stellen.
- Verbindung Adlerweg-Mattenstrasse: Es fehlt eine sichere Schulwegverbindung (Fussweg) zwischen dem Adlerweg und der Mattenstrasse für die Quartiere westlich der Urtenen.

4. Ziele und Konzept

4.1 Ziele

Für ihre künftige verkehrliche Entwicklung legt die Gemeinde Urtenen-Schönbühl nachfolgende Ziele fest:

1. Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrserschliessung

Fahrtenintensive Nutzungen werden an Standorten mit noch verfügbaren Kapazitäten konzentriert und an dafür nicht geeigneten Standorten planungsrechtlich eingeschränkt resp. verhindert. Die Siedlungsentwicklung wird auf Standorte mit genügender und idealerweise guter ÖV-Erschliessung konzentriert. In diesem Zusammenhang werden die Planungen im Umfeld der Bahnstation Schönbühl SBB weiterhin vorangetrieben.

2. Ausreichende ÖV-Erschliessungsqualität

Das gute bestehende ÖV-Angebot wird aufrechterhalten und punktuell gestärkt. Das bedeutet, dass das Bahnangebot sämtlicher Bahnstationen aufrechterhalten werden soll und dass das Angebot der bestehenden Buslinie insofern optimiert werden soll, dass es den künftigen Ansprüchen genügt.

3. Kanalisierung MIV auf den Hauptverkehrsachsen (Basiserschliessung)

Der MIV wird auf die Hauptverkehrsachsen kanalisiert. Ein steter Verkehrsfluss ist sichergestellt. Wo sich der Schleichverkehr auf Gemeindestrassen nicht unterbinden lässt, ist er möglichst verträglich zu gestalten.

4. Sichere Strassen

Die Strassen in Urtenen-Schönbühl sind für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet.

5. Sichere und direkte Fuss- und Velowege

In alle Ortsteile und zu allen Quell-/Zielorten bestehen sichere und möglichst direkte Fuss- und Velowege. Die Fuss- und Veloinfrastruktur ist so gestaltet, dass sie von allen Verkehrsteilnehmenden (inkl. Schulkinder) klar lesbar ist.

6. Kindergerechte Schulwege

Kinder aus allen Ortsteilen können ihren Schulweg selbstständig bewältigen und müssen nicht mit dem Privatfahrzeug zur Schule gebracht und abgeholt werden. Dazu sind die Schulwege zwischen dem Schulsstandort Lee und allen Ortsteilen auf ihrer ganzen Länge so zu gestalten, dass sie zu Fuss resp. mit dem Velo sicher bewältigt werden können.

7. Angemessenes Parkierungsangebot

An den wichtigsten Quell-/Zielorten sowie ÖV-Knoten besteht ein angemessenes und zeitgemässes Angebot an Parkplätzen und Veloabstellplätzen (z.B. Lademöglichkeiten für E-Mobilität).

8. Nachhaltiges Mobilitätsverhalten

Aktuelle Trends im Bereich nachhaltiges Mobilitätsverhalten werden im Auge behalten und letzteres nach Möglichkeiten gefördert (z.B. Mikromobilitäts- oder Sharing-Angebote).

4.2 Grundsätzliche Netzüberlegungen

Trennwirkung
Nationalstrasse /
Bahntrasse

Die Nationalstrasse resp. das Bahntrasse haben eine grundsätzliche Trennwirkung. Die Verbindungen der Ortsteile sind wichtig, weil bedeutende Verkehrsinfrastrukturen (Autobahnanschluss, Bahnstationen) sowie Quell-/Zielorte (Schulanlage Lee etc.) nur jeweils auf einer Seite der Nationalstrasse resp. des Bahntrassees liegen. Wie untenstehende Abbildung aufzeigt, bestehen grundsätzlich drei Querungsmöglichkeiten. Der Busverkehr verläuft via Zentrum.

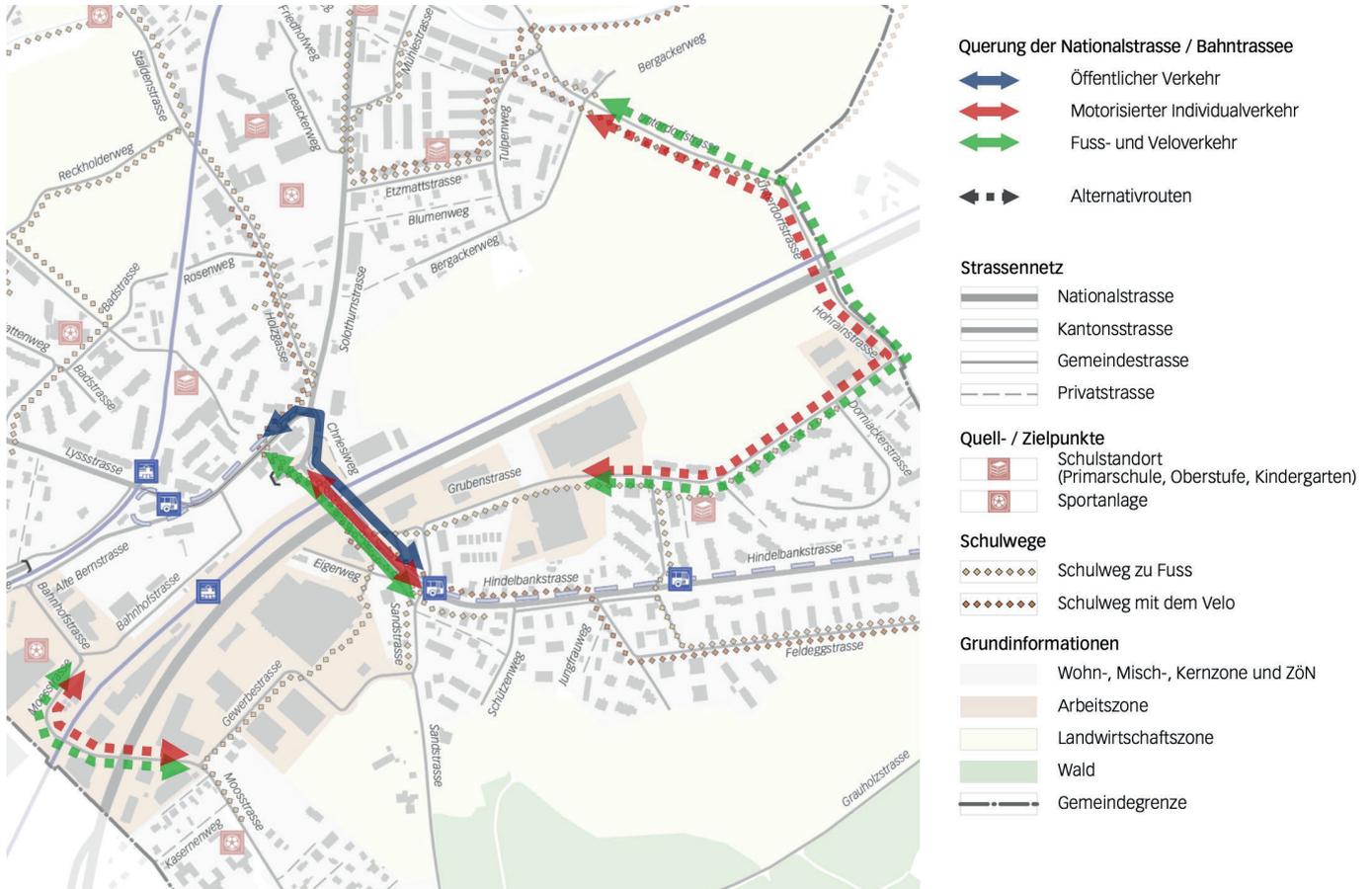


Abb. 5 Querungsmöglichkeiten der Nationalstrasse resp. des Bahntrassees in Urtenen-Schönbühl (eigene Darstellung)

Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl strebt an, die Verbindung im Zentrum zu stärken, sodass sie aktuellen Anforderungen bezüglich Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Komfort entspricht. Das bedeutet konkret:

- ÖV: Auch in Zukunft ein zuverlässiges Vorankommen des Busses sicherstellen (vgl. Massnahmen K1 und K2).
- MIV: Nach Möglichkeiten zusätzliche Belastung des Nadelöhrs Schönbühl tunnel eindämmen (vgl. Massnahmen K1 und K2).
- FVV: Möglichkeiten zum Ausbau der Fuss- und Veloquerung prüfen sowie Anschlusslösungen sichern (vgl. Massnahmen C1 bis C3).

4.3 Richtplankarte

In diesem Teilkapitel werden die Inhalte und Hinweise der Richtplankarte erläutert.

4.3.1 Massnahmen

Die Massnahmen werden in Kap. 5 dargelegt.

4.3.2 Strassenkategorien

Gegenstand	Bei den Strassenkategorien handelt es sich um eine juristische Unterscheidung der Strassen nach Art. 106 BauG.
Übergeordnetes Strassennetz	Urtenen-Schönbühl wird von den Nationalstrassen N1 und N6 sowie den Kantonsstrassen Nrn. 1, 12 und 238 gequert. Diese dienen neben dem übergeordneten Verkehr der Basiserschliessung der Gemeinde. Sie finden folgendermassen Eingang in die Karten: <ul style="list-style-type: none">– Richtplankarte sowie Grundlagenkarte MIV (Kartenband): Der Legendeneintrag «Basiserschliessung» bildet das übergeordnete Strassennetz (Kantons- und Nationalstrassen) sowie die kommunale Basiserschliessungsstrasse Sand-/Grauholzstrasse ab.
Komm. Basiserschliessungsstrasse	Die Sand- resp. Grauholzstrasse erfüllt, wie im Kap. 3.2.1 ausgeführt, die Anforderungen an eine Basiserschliessungsstrasse gemäss Art. 107 Abs. 2 BauG.
Umsetzung Strassenkategorien	Die Festlegung der Strassenkategorien Basis- und Detailerschliessung hat rechtliche Auswirkungen gemäss Art. 106 ff BauG.

4.3.3 Fusswegnetz

Gegenstand	Das Fusswegnetz gemäss Richtplankarte besteht aus den Fusswegen des kantonalen Sachplans Wanderroutennetz sowie den übrigen kommunalen Fusswegen.
------------	---

Fusswege
gemäss SP
Wanderrouennetz

Die Gemeinden müssen gemäss dem Sachplan Wanderrouennetz das Fuss- und Wanderwegnetz in ihrer Richt- oder Nutzungsplanung festhalten. Diesem Auftrag kommt die Gemeinde Urtenen-Schönbühl dem vorliegenden Verkehrsrichtplan nach. Die Fusswege (inkl. Wanderrouennetz) werden folgendermassen im VkrP abgebildet:

- Grundlagenkarte FVV (Kartenband): Der Legendeneintrag «Wanderwege» bildet ausschliesslich die Wanderrouen gemäss Sachplan Wanderrouennetz ab.
- Richtplankarte: Der Legendeneintrag «Fussweg» bildet alle Wanderrouen gemäss Sachplan Wanderrouennetz sowie die übrigen kommunalen Fusswege ab.

Übrige kommunale
Fusswege

Wichtige kommunale Fusswege sind Schulwege zu Fuss, direkte Verbindungswege von Ortsteilen, Zugangswege zu Quell-/Zielorten sowie wichtige Spazierwege.

Umsetzung
Fusswegnetz

Mit der Festlegung des Fusswegnetzes in der Richtplankarte definiert die Gemeinde Urtenen-Schönbühl, wo sie eine Fussinfrastruktur anstrebt, welche den aktuellen Anforderungen entsprechen. Das Fusswegnetz hat bei der Umsetzungsplanung Priorität. Das heisst, dass die Gemeinde Massnahmen auf Fusswegen gegenüber Massnahmen auf allen weiteren zu Fuss begehbaren Wegen und Strassen priorisiert.

4.3.4 Velowegnetz

Gegenstand

Das Velowegnetz gemäss Richtplankarte besteht aus den Velowegen des Sachplans Veloverkehr sowie den übrigen kommunalen Velowegen.

Velowege gemäss
SP Velo

Gemäss der Richtlinie Velowegnetzplanung (Tiefbauamt des Kantons Bern, 2024) sind die Gemeinden verpflichtet, die kommunalen Velowegnetze in kommunalen Richtplänen bzw. der Ortsplanung festzuhalten. Zudem müssen die Gemeinden einerseits die Velonebenverbindungen der regionalen Velonetzplanung (vgl. Kap. 4.3.4) als «übrige kommunale Velowege» in ihren Richt- und Nutzungsplänen behördenverbindlich festlegen. Andererseits müssen die Velofreizeitrouen, welche keine «kantonale Netzfunktion» haben, als «übrige kommunale Velowege» gemäss Strassengesetz in den kommunalen Richt- oder Nutzungsplänen behördenverbindlich festgelegt werden. Diesen Aufträgen kommt die Gemeinde Urtenen-Schönbühl mit dem vorliegenden Richtplan nach.

- Grundlagenkarte FVV (Kartenband): Die Legendeneinträge «Hauptverbindung» sowie «Basisnetz» bilden ausschliesslich die Velowege gemäss dem kantonalen Sachplan Veloverkehr ab.
- Richtplankarte: Die Legendeneinträge «Hauptverbindung» und «Nebenverbindung» des Velowegnetzes bilden alle Velorouen gemäss Sachplan Veloverkehr sowie die übrigen kommunalen Velowege ab. Haupt- und Nebenverbindungen unterscheiden sich durch ihre Bedeutung fürs übergeordnete und kommunale Velowegnetz.

Übrige kommunale
Velowege

Übrige kommunale Velowege sind Schulwege mit dem Velo, direkte Verbindungswege von Ortsteilen sowie Zugangswege zu Quell-/Zielorten.

Anforderungen Velowege	<p>Gemäss der Richtlinie Velowegnetzplanung (Tiefbauamt Kanton Bern, 2024) lauten die Anforderungen an Velowegnetze:</p> <ul style="list-style-type: none">– sicher– zusammenhängend– direkt– durchgehend– angemessen dicht– nachfragegerecht– finanzierbar– bewilligungsfähig– umsetzbar
Umsetzung Velowegnetz	<p>Mit der Festlegung des Velowegnetzes in der Richtplankarte definiert die Gemeinde Urtenen-Schönbühl, auf welchen sie eine Veloinfrastruktur anstrebt, welche den aktuellen Anforderungen entspricht. Das Velowegnetz hat bei der Umsetzungsplanung Priorität. Das heisst, dass die Gemeinde Massnahmen auf Velowegen gegenüber Massnahmen auf allen weiteren mit dem Velo befahrbaren Wegen und Strassen priorisiert. Zudem priorisiert die Gemeinde Massnahmen auf Hauptverbindungen gegenüber Massnahmen auf Nebenverbindungen.</p>

4.3.5 Hinweis: öffentlicher Verkehr

In Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr hat die Gemeinde die Möglichkeit, Anträge im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts (RAK), beispielsweise aktuell fürs RAK 2027 bis 2030, einzubringen. Die Anträge werden von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sowie dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons (AÖV) geprüft und führen gegebenenfalls zu Anpassungen des ÖV-Angebots.

Die Planungen in Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehrs sind bei kommunalen Planungen zu berücksichtigen.⁴

4.3.6 Hinweis: Schulwege

Die Schulwege wurden bei der Erarbeitung des kommunalen Fuss- und Velowegnetzes berücksichtigt. Sie haben einen hinweisenden und keinen verbindlichen Charakter.

⁴ Es besteht kein Bedarf, das ÖV-Angebot im VkrP festzulegen. Dies hätte keine rechtliche Auswirkungen und würde zu einer Parallelplanung führen.

5. Massnahmen

> vgl. Richtplankarte

Die Massnahmenpakete sind auf den nachfolgenden Seiten aufgeführt. Sie sind gemäss nachfolgender Lesehilfe aufgebaut:

X Massnahmenpaket «Titel»

Ausgangslage

– ...

Handlungsabsicht

– ...

Massnahmen	Priorität ¹	Horizont ²	Massnahmentyp ³	Partner
X1 Standort 1	Massnahme 1			
X2 Standort 2	Massnahme 2			
X3 Standort 3	Massnahme 3			

Abstimmungsbedarf

- Bezug zu weiteren Massnahmen
- Abstimmungsbedarf mit weiteren laufenden Planungen

¹ Priorität:

- hoch > Prioritäre Behandlung, Einleitung der nötigen Schritte
- mittel > Umsetzung erfolgt nach Umsetzung prioritärer Massnahmen
- niedrig > Umsetzung erfolgt, sobald sich eine Gelegenheit ergibt (kein eigenständiger Auslöser/Verfahren)

² Horizont:

- kurzfristig > Anzustrebender Umsetzungshorizont: 2028
- mittelfristig > Anzustrebender Umsetzungshorizont: 2032
- langfristig > Umsetzungshorizont noch nicht absehbar
- laufend > Daueraufgabe
- Sofortmassnahme > Unmittelbar umsetzbar (Budgetrelevanz/Nachkredit)

³ Massnahmentyp:

- Strategischer Auftrag > Politische Einflussnahme, Entscheidungsprozess
- Planungsauftrag > Vertiefungsbedarf vorhanden: Klärungsprozess
- Projekt > Kein Vertiefungsbedarf: Umsetzung gemäss bestehender Praxis und unter Einhaltung der üblichen Verfahrenswege

Legende der Massnahmenkarten (vgl. nachfolgende Seiten):

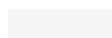
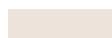
Schulwege

-  Schulweg zu Fuss
-  Schulweg mit dem Velo

Verkehrsinfrastrukturen

-  Bahnhof / Bahnlinie
-  Bushaltestelle / Buslinie
-  Nationalstrasse
-  Kantonsstrasse
-  Gemeindestrasse
-  Privatstrasse

Grundinformationen

-  Wohn-, Misch-, Kernzone und ZöN
-  Arbeitszone
-  Landwirtschaftszone
-  Wald
-  Gemeindegrenze

A Massnahmenpaket «Buslinien und Haltestellen»

Ausgangslage

- Insgesamt gute ÖV-Erschliessungsqualität dank der Bahnstationen Urtenen RBS, Schönbühl RBS und Schönbühl Shoppyland (RBS: 15-Min.-Takt) sowie Schönbühl SBB (BLS: 30-Min.-Takt)
- Nächstgelegene ÖV-Haltestelle in der Regel in max. 300 m erreichbar (teilweise bis 600 m)
- Quartier Grubenstrasse/Feldweg ist per Bus erschlossen (Linie Nr. 38)
- Mehrere Bushaltestellen haben einen Sanierungsbedarf (aktuell werden die Bushaltestellen entlang der Hindelbankstrasse saniert)

Handlungsabsicht

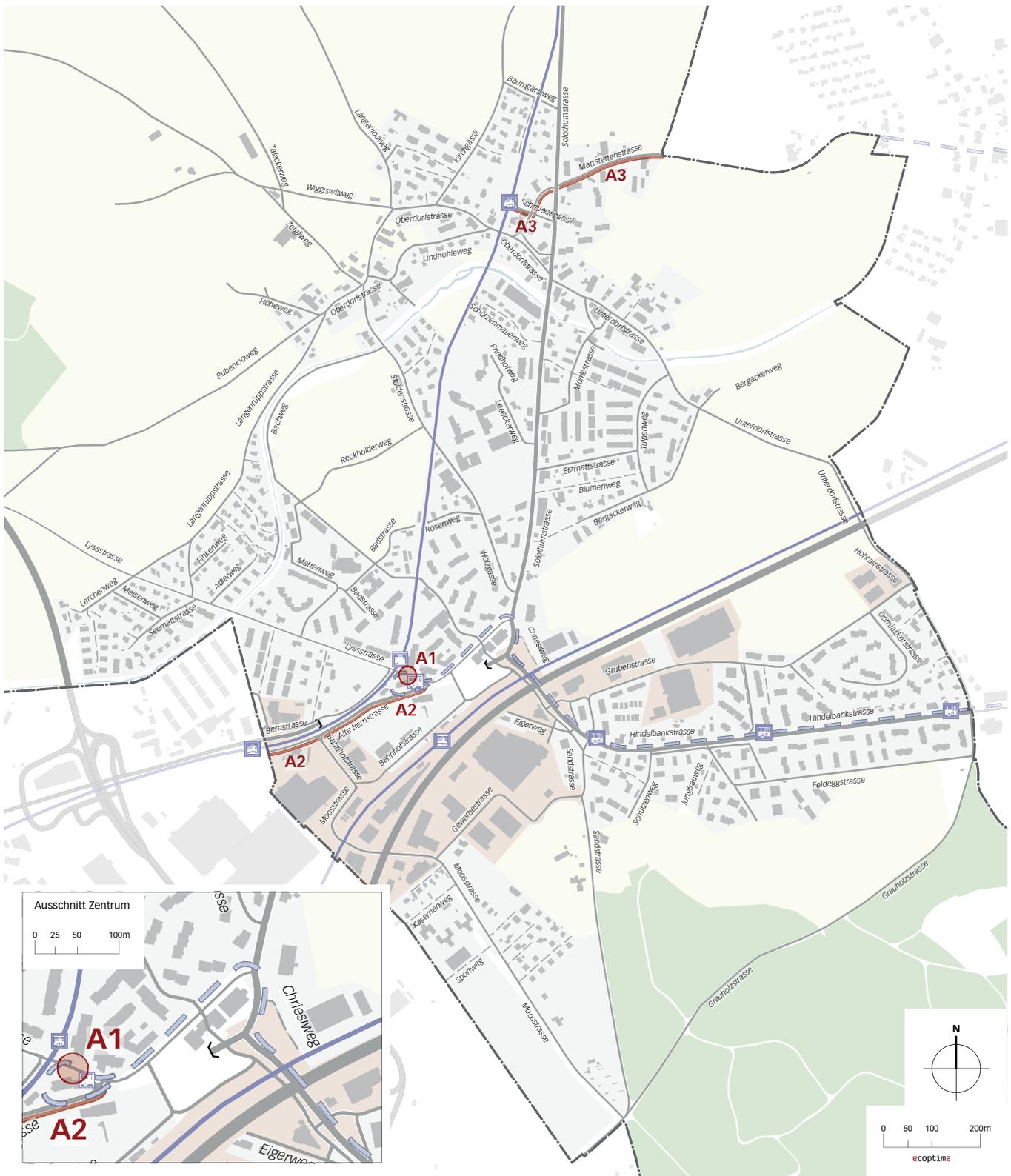
- Die gute ÖV-Erschliessungsqualität aufrecht erhalten
- Bei sich verändernden Bedürfnissen das ÖV-Angebot entsprechend anpassen, insb. Möglichkeiten zur Optimierung der Buserschliessung prüfen
- Alle Bahnstationen und Bushaltestellen sind barrierefrei zugänglich und entsprechen den aktuellen Anforderungen

Massnahmen		Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner	
A1	Schönbühl RBS, Bahnhof	Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestelle «Schönbühl RBS, Bahnhof» beim TBA beantragen	hoch	kurzfristig	Planungsauftrag	TBA
A2	Buslinie Nr. 38	Verlängerung der Buslinie Nr. 38 nach Münchenbuchsee bei der RKBM resp. beim AÖV beantragen (Einführung als Pilotprojekt)	niedrig	kurzfristig	Strat. Auftrag	RKBM, AÖV
A3	Buslinie Nr. 38	Einführung eines Rundkurses via Mattstetten–Unterdorf bei der RKBM resp. beim AÖV beantragen (Einführung als Pilotprojekt)	niedrig	kurzfristig	Strat. Auftrag	RKBM, AÖV

Abstimmungsbedarf

- Massnahmen B1, H4 und J1

A Massnahmenpaket «Buslinien und Haltestellen»



B Massnahmenpaket «Zentrum»

Ausgangslage

- Strassenraum mit diversen Funktionen: Verkehrsachse (rund 7800 DTV, 2020), bedeutender Schulweg, Buslinie, hohe Nutzungsdichte im Umfeld (Einkauf, Verwaltung, Schule, Bahnstation), Oberflächenparkplätze
- Es gilt Tempo 30, V85 liegt mit 36-37 km/h im kritischen Bereich
- Bestehende Gestaltung der Fahrbahn: Farbliche Gestaltung Strassenoberfläche (FGSO) sowie optische Fahrbahnverengung
- Fussverkehrsinfrastruktur: Grosszügige Gehwege, keine Fussgängerstreifen (Tempo 30)
- Veloinfrastruktur: Der nordseitige Gehweg ist ein Fuss-/Veloweg, Führung ist aber nicht eindeutig, ansonsten besteht keine Veloinfrastruktur
- Abseits der bestehenden Oberflächenparkplätze teilweise Wildparkieren zu beobachten

Handlungsabsicht

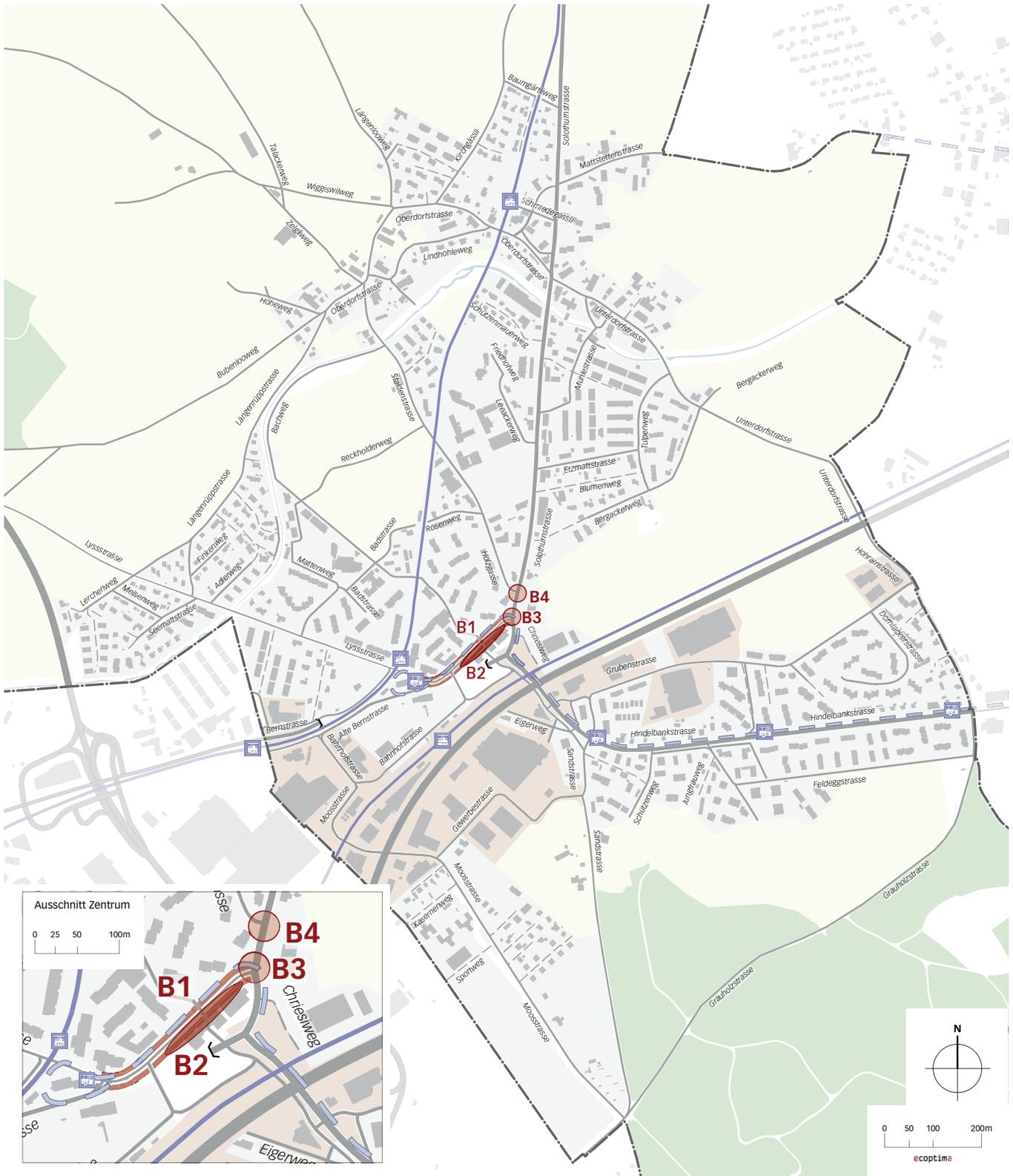
- Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestalten, insb. Schulwegsicherheit
- Wildparkieren unterbinden
- Klare Führung der Verkehrsmittel implementieren, insb. Fuss- und Veloverkehr
- Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöhen und negative Auswirkungen auf die Wohnqualität eindämmen

Massnahmen		Priorität	Horizont	Massnahmen- mentyp	Partner
B1 Zentrum	Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK mit Road Safety Audit (RSA) zu Gunsten einer sichereren Gestaltung der Ortsdurchfahrt beim TBA beantragen; dabei sind insb. zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> – Begegnungszone (T20) – Bauliche Abgrenzung Querungsbereich und Fussverkehrsflächen (Vertikalversatz) – Querungshilfe Veloverkehr (z.B. indirektes Linksabbiegen / geschützter Mittelbereich) – An die Fahrgeschwindigkeit gekoppelte LSA (nur aus westlicher Fahrtrichtung) 	hoch	kurzfristig	Planungsauftrag	TBA, Geschäfte
B2 Zentrum	Einschränkung der Parkierung abseits gekennzeichnete Parkplätze bei Grundeigentümerschaft einfordern (z.B. mit baulichen Massnahmen)	hoch	Sofortmassn.	Projekt	Grundeigentümer, TBA
B3 Knoten Lyss-/ Solothurnstr.	Kommunale Interessen bei Sanierung des Unfallschwerpunkts gemäss RGSK einbringen	mittel	kurzfristig	Strat. Auftrag	TBA, RKBM
B4 Knoten Holzgasse	Fuss- und Veloverkehr entflechten, idealerweise im Rahmen einer Velokonzeption der Solothurnstr. oder als separates Projekt	hoch	kurzfristig	Planungsauftrag	TBA

Abstimmungsbedarf

- Massnahmen A1, C3, F1, H2 und J1
- B1 und B2: Entwicklung ZPP 3 «Zentrum 2» und ZPP 6 «Gasthof»

B Massnahmenpaket «Zentrum»



C Massnahmenpaket «Fuss- und Veloquerung Nationalstrasse / Bahntrasse»

Ausgangslage

- Zentrale Fussverbindung zwischen den Ortsteilen süd- und nordseitig der Nationalstrasse und des Bahntrassees, insb. für den Schulverkehr sowie Velofreizeitverkehr
- Dimensionierung entspricht nicht mehr dem aktuellen Standard
- Teilweise unklare Führung: Übergang von Trennung Fuss/Velo zu Mischverkehr (unveränderte Gestaltung seit der Erstellung 1997)

Handlungsabsicht

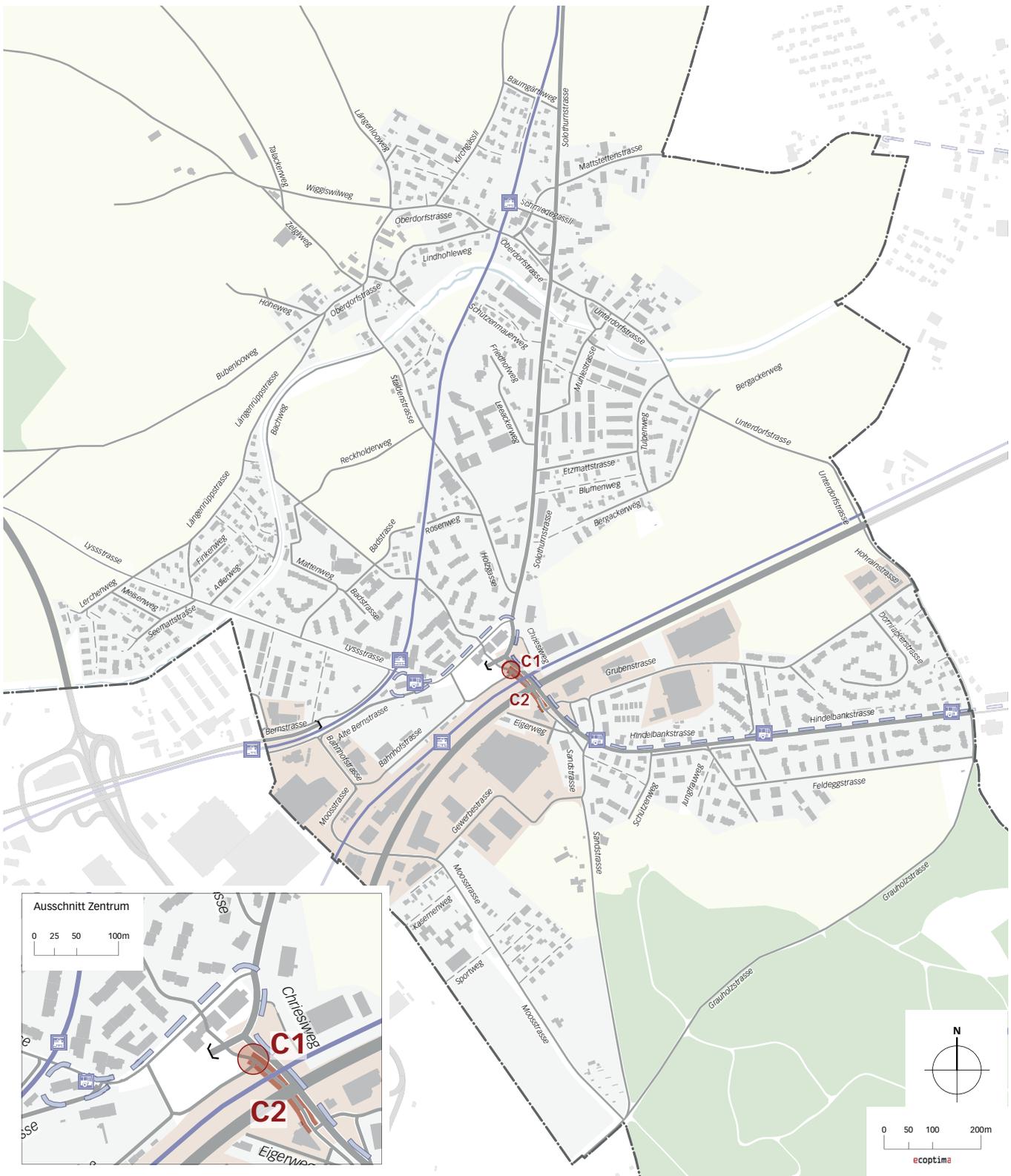
- Trennwirkung Bahntrasse/Autobahn mit zeitgemässen Fuss- und Veloverbindungen überwinden
- Bedarfsgerechte und zeitgemässe Dimensionierung der Fuss- und Veloverkehrsflächen anstreben
- Objektiv und subjektiv sicheres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr anstreben
- Sichere und klar lesbare Anschlusslösungen im Zentrum resp. beim Platanenkreisel schaffen

Massnahmen		Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
C1 Fuss- und Veloweg-Knoten nördlich der Unterführung	Neugestaltung des Fuss- und Veloverkehrknotens prüfen (BGK mit RSA) und umsetzen, insb. zu prüfen sind eine klarere Abgrenzung von Trenn- und Mischverkehrsflächen	hoch	kurzfristig	Planungsauftrag	
C2 Unterführung Zentrum	Machbarkeit eines Ausbaus des Abschnitts Unterführung zugunsten grosszügiger und sicherer Fuss- und Veloverkehrsflächen prüfen und dies ggf. umsetzen	hoch	mittelfristig	Planungsauftrag	TBA, ASTRA, SBB/BLS
C3 Zentrum	Funktionieren des gesamten Fussweges Platanenkreisel–Holzgasse bei allen weiteren Projekten (Massnahme B1 und weitere) sicherstellen	hoch	laufend	Strat. Auftrag	

Abstimmungsbedarf

- Massnahmen B1–4

C Massnahmenpaket «Fuss- und Veloquerung Nationalstrasse / Bahntrasse»



D Massnahmenpaket «Grubenstrasse»

Ausgangslage

- Mehrere Strassenfunktionen: Erschliessung Wohnquartier (rund 1300 Einwohner:innen, 2022) und Arbeitszone (rund 1400 Beschäftigte VZÄ, 2021), Kindergartenstandort, Schulweg, Freizeitveloroute
- Rund 1900 Fahrten täglich, davon rund 20 Lastwagen (gemäss Erhebung 2018)
- Fahrgeschwindigkeiten: zulässig sind 40 km/h, V85 liegt bei 45 km/h
- Bestehende Gestaltung des Strassenraums: Grosszügige Fahrbahn mit Leitlinie, ein-/beidseitiger Gehweg, Fahrbahnverengung/Schutzinsel mit Velo-Bypass bei einem der beiden Fussgängerstreifen

Handlungsabsicht

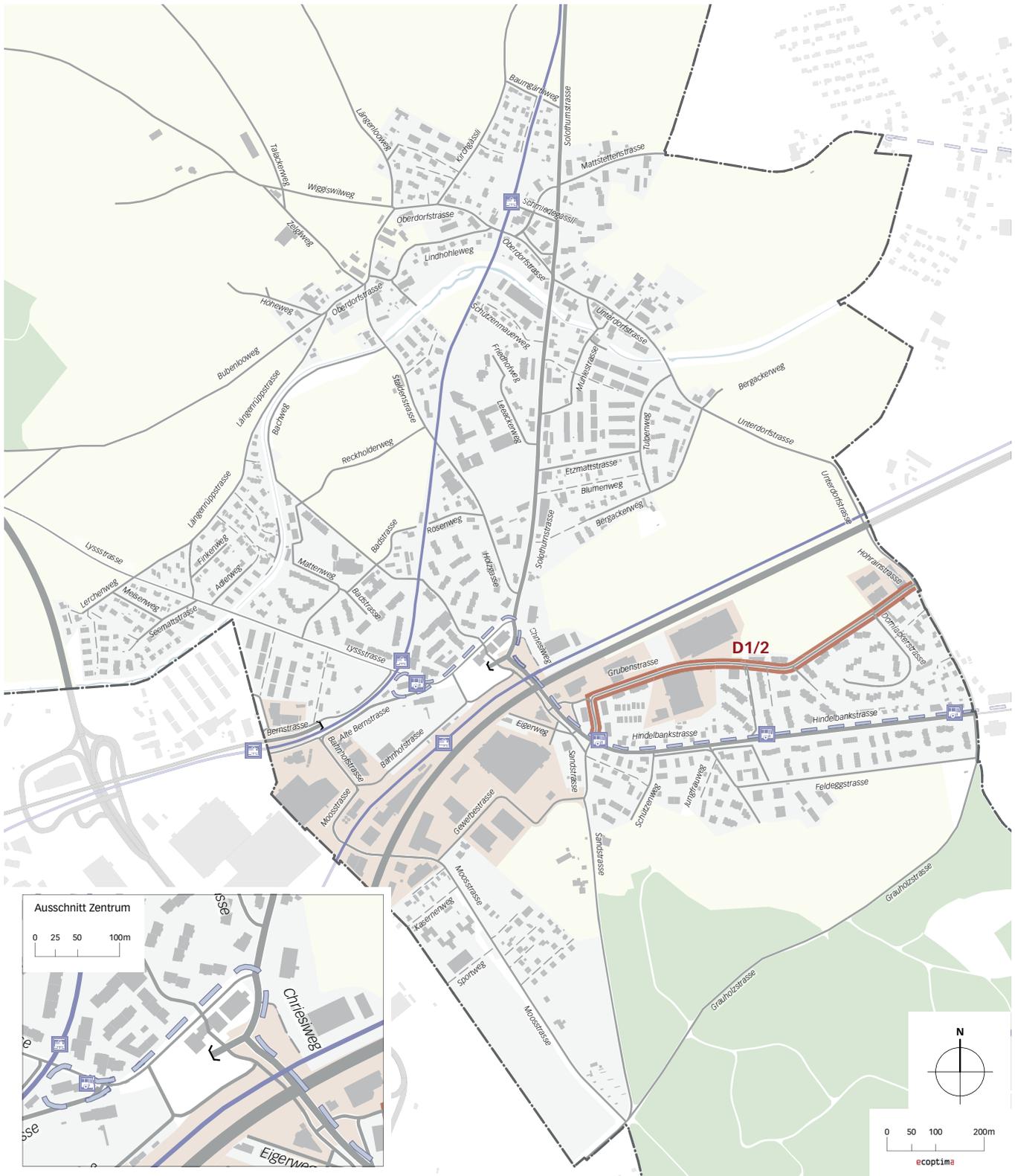
- Erreichbarkeit der Arbeitsnutzung aufrechterhalten
- Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestalten, insb. Schulwegsicherheit
- Negative Auswirkungen auf Wohnqualität eindämmen, insb. Lärmbelastung

Massnahmen	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner	
D1 Grubenstrasse	T30 auf gesamtes Quartier erweitern; falls keine Velomassnahmen (vgl. Massnahme D2) realisiert werden, gestalterische Massnahmen umsetzen (z.B. farbliche Gestaltung Strassenoberfläche, FGSO)	hoch	Sofortmassn.	Planungsauftrag	TBA
D2 Grubenstrasse	Beidseitige Velostreifen erstellen (Kernfahrbahn)	hoch	Sofortmassn.	Projekt	
D3 Grubenstrasse	Im Rahmen der OP-Teilrevision und Folgeplanungen Fahrtenzahl für neue Arbeitsnutzungen planungsrechtlich einschränken, resp. Nutzungen mit einem beträchtlichen Verkehrsaufkommen untersagen	hoch	Sofortmassn.	Strat. Auftrag	

Abstimmungsbedarf

–

D Massnahmenpaket «Grubenstrasse»



E Massnahmenpaket «Ortseingänge»

Ausgangslage

- Ortseingänge der bedeutendsten Verkehrsachsen (i.d.R. Kantons-/Basisserschliessungsstrasse) via Lyss-, Solothurn-, Hindelbank- und Sandstrasse funktionieren verkehrlich, auch dank der Dosierungsanlagen
- Ortseingänge einzelner Feldwege funktionieren verkehrlich nicht ideal aufgrund zu hoher Fahrgeschwindigkeiten resp. zu engen Strassenräumen

Handlungsabsicht

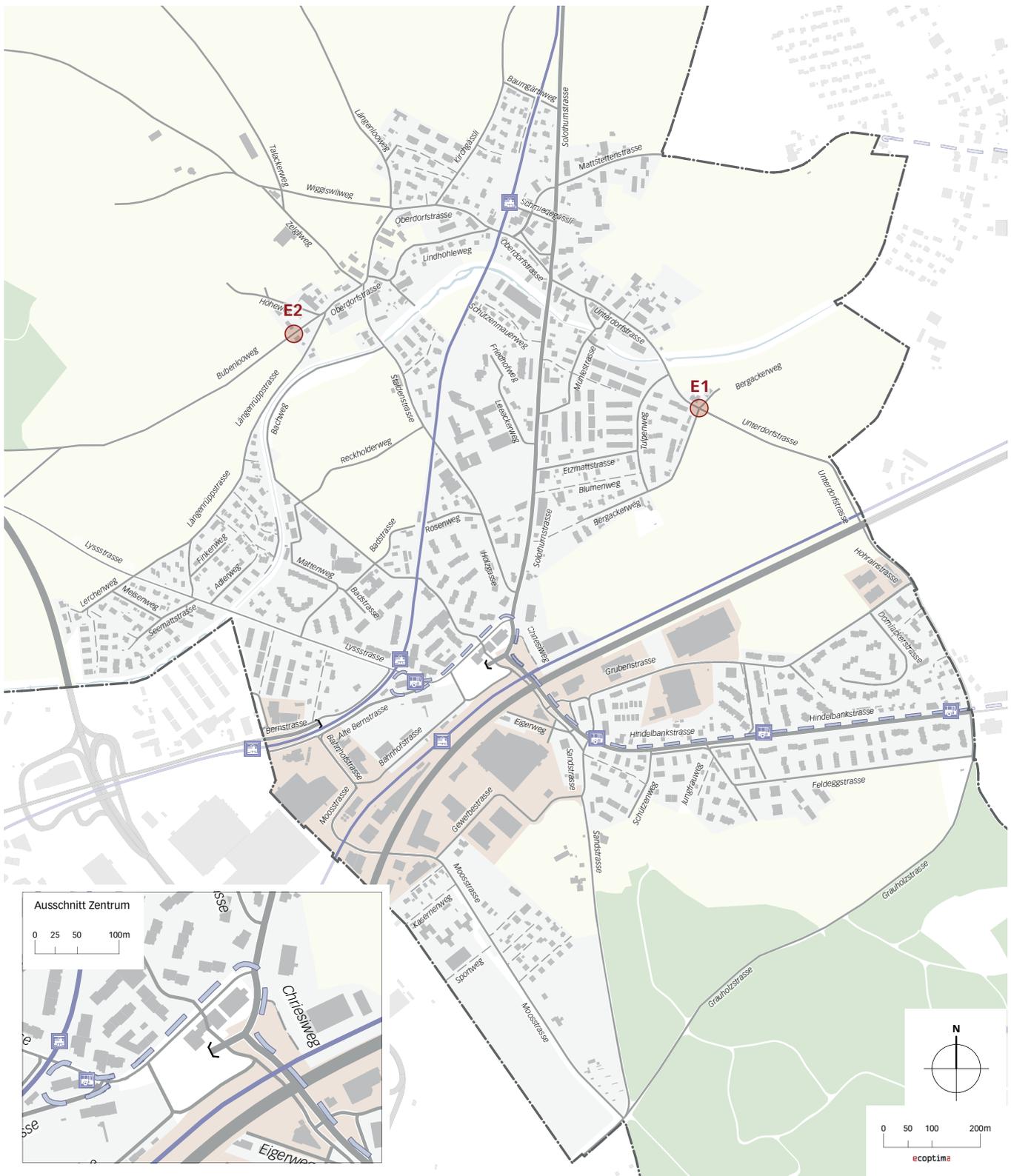
- Strassenräume an Ortseingängen sicher und verkehrsberuhigt gestalten
- Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durchsetzen

Massnahmen	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
E1 Ortseingang Unterdorfstrasse	Massnahmen zur Entschleunigung des Verkehrs im Ortseingang prüfen und realisieren, z.B. mit Horizontal- oder Vertikalversatz	mittel	mittelfristig	Planungsauftrag
E2 Bubenlooweg, Ortseingang Oberdorf	Entschleunigung Verkehr beim Ortseingang, z.B. mit Vertikalversatz als Pilotprojekt	mittel	Sofortmassn.	Projekt

Abstimmungsbedarf

- Massnahme I1

E Massnahmenpaket «Ortseingänge»



F Massnahmenpaket «Verkehrssicherheit Umfeld Schulhaus Lee»

Ausgangslage

- Zentrale Lage, abgewandt zur Solothurnstrasse
- Zugang via Leeacker-/Friedhofweg (primär Ortsteile Etmatt/Unterdorf sowie Mattstetten) einerseits sowie Holzgasse/Staldenstrasse (alle weiteren Ortsteile) andererseits
- Strassenraum Holzgasse/Staldenstrasse: Enge Platzverhältnisse, problematische Anordnung der Parkplätze, Durchgangsverkehr Zentrum–Oberdorf, Zu-/Wegfahrt Feuerwehrmagazin
- Strassenraum Leeacker-/Friedhofweg: geringes Verkehrsaufkommen, Friedhofweg ist eine langgezogene Treppe mit dem unteren Ende unmittelbar bei der Kantonsstrasse

Handlungsabsicht

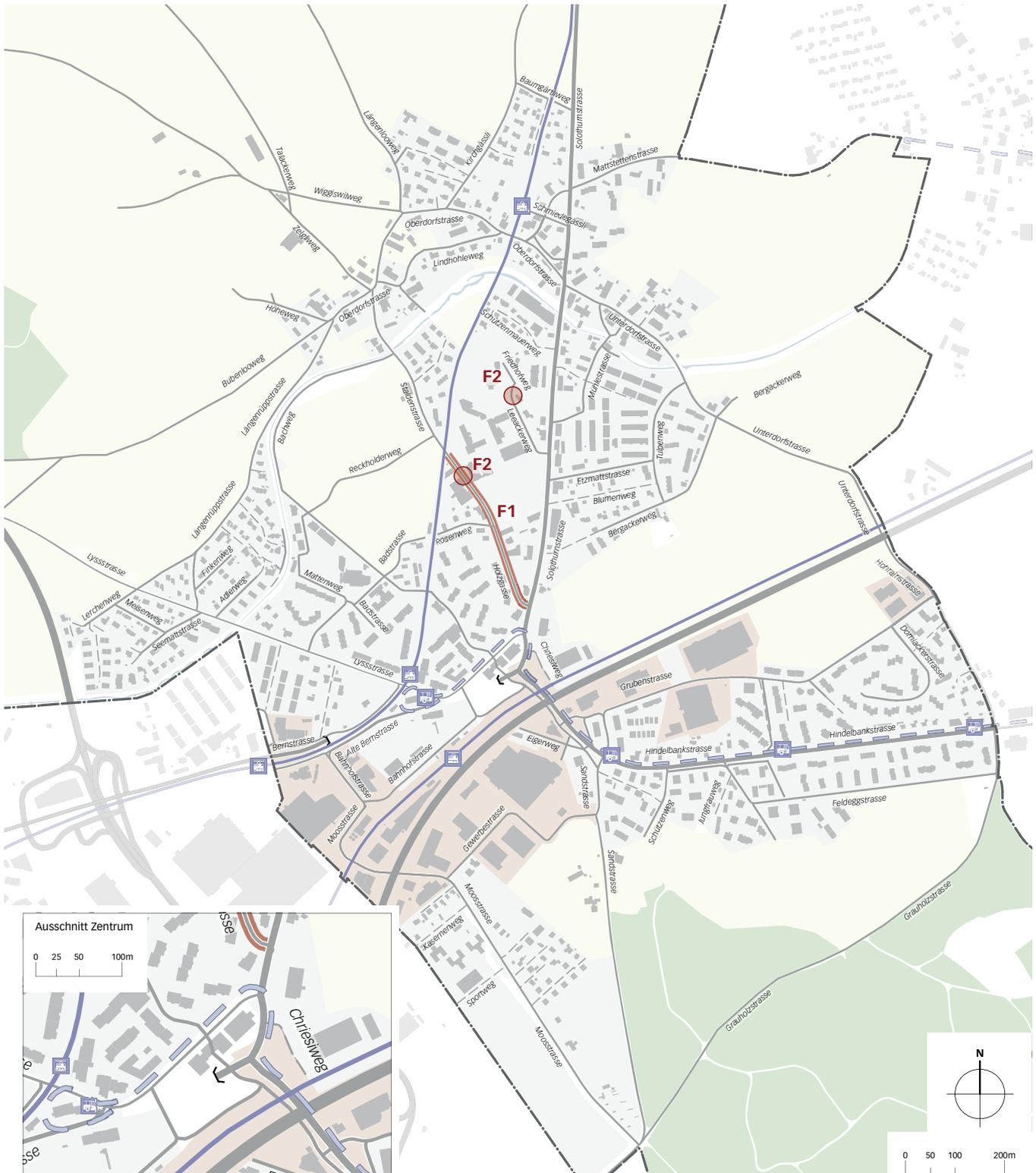
- Funktionierenden und sicheren Strassenraum im Schulumfeld schaffen
- Problematische Auswirkungen der Elterntaxis eindämmen (grundsätzlich möglichst geringes Aufkommen, keine sicherheitskritischen Bring-/Abholorte)
- Funktionieren der weiteren Strassenfunktionen sicherstellen

Massnahmen		Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner	
F1	Holzgasse	Annahme der Tempoüberschreitungen verifizieren und ggf. Massnahmen ergreifen (insb. zu prüfen wären die Zweckmässigkeit der bestehenden FGSO sowie eine allfällige Einführung einer Begegnungszone); geeignete Zu- und Wegfahrt Feuerwehrlokal ist sicherzustellen	mittel	kurzfristig	Planungsauftrag	Feuerwehr
F2	Holzgasse und Leeackerweg	Gestaltung/Sicherheit der Parkierung überprüfen (u.a. auf Grundlage der TCS-Studie); Kiss+Ride-Parkplätze als Lösungsoption für Elterntaxis prüfen und ggf. einführen	mittel	kurzfristig	Planungsauftrag	Schule
F3	–	Infokampagne zu Elterntaxis (positive Effekte und sichere Schulwege aufzeigen) und Austauschmöglichkeit für Elterngruppen stärken	hoch	laufend	Strat. Auftrag	Schule

Abstimmungsbedarf

- Massnahme B4

F Massnahmenpaket «Verkehrssicherheit Umfeld Schulhaus Lee»



G Massnahmenpaket «Allgemeine Fussverkehrsinfrastruktur»

Ausgangslage

- Quartierstrassen bestehen Gehwege; entlang einiger Strassen mit engen Platzverhältnissen gibt es keine Gehwege (geringes Verkehrsaufkommen)
- Bestehendes, weitgehend gut ausgebautes Fussverkehrsnetz mit punktuellm Handlungsbedarf (vgl. Schwachstellenkarte)
- Wichtige Bedeutung für die Schulwegsicherheit und Zugänglichkeit wichtiger Quell-/ Zielpunkte (insb. Bahnstationen)

Handlungsabsicht

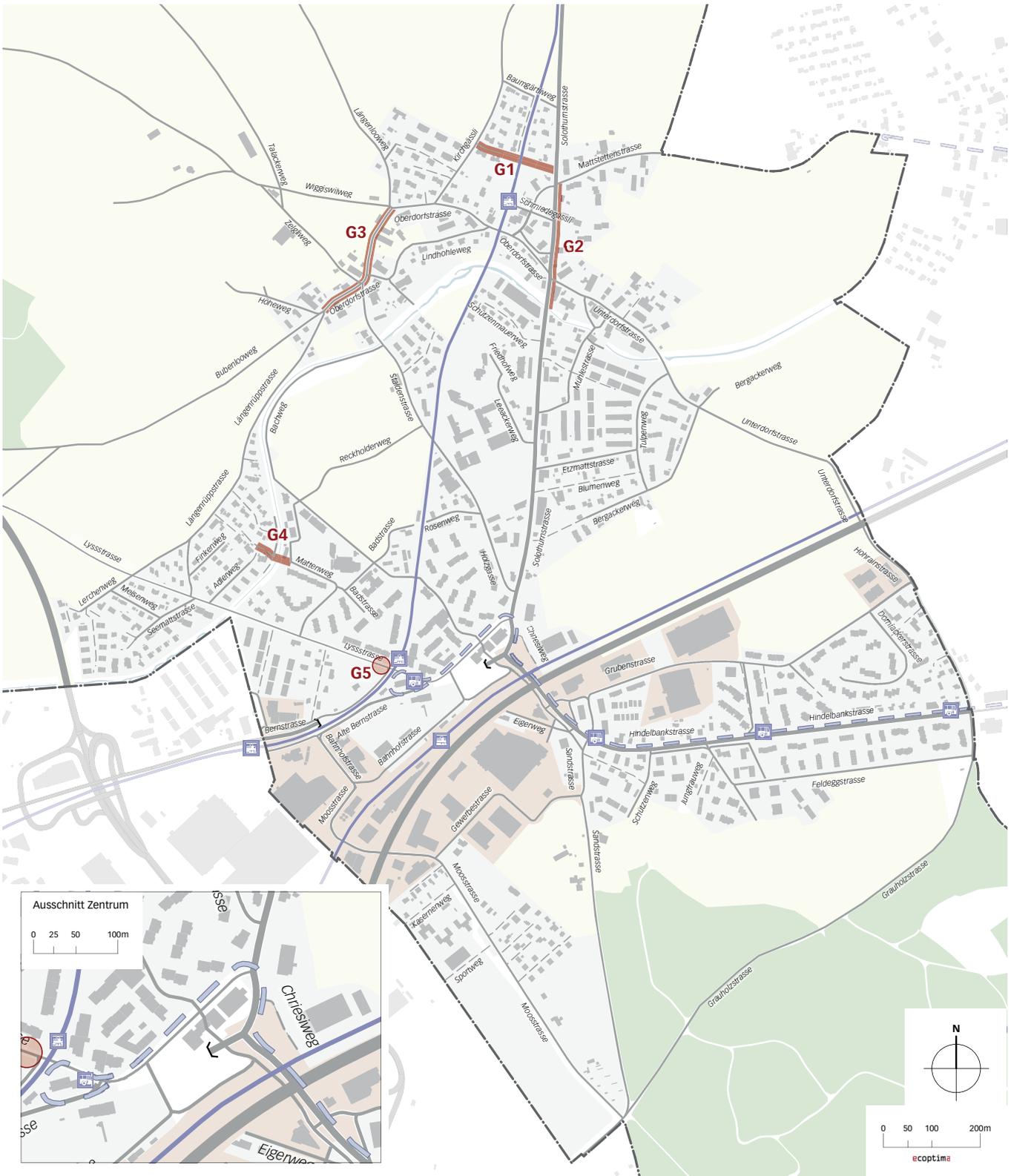
- Für alle Benutzergruppen bedarfsgerechte, sichere und nach Möglichkeit barrierefreie Fusswege schaffen (vgl. Richtplankarte)
- Direkte und barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnstationen und Bushaltestellen zu Fuss fördern resp. fordern

Massnahmen	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner	
G1 Fussweg Kirchgässli – Solothurnstr.	Machbarkeit eines neuen Fusswegs prüfen (insb. Unterführung Bahntrasse) und diesen ggf. umsetzen	niedrig	langfristig	Planungsauftrag	Grundeigentümer, RBS, TBA
G2 div. Fussgängerstreifen entlang der Solothurnstr.	Sicherheit der Fussgängerstreifen überprüfen (RSA) sowie beim Kanton die Beseitigung erkannter Schwachstellen beantragen	mittel	Sofortmassn.	Planungsauftrag	TBA
G3 Situation Fussgänger Oberdorfstr.	Verbesserung der Situation für Fussgänger:innen mittels Bodenmarkierungen prüfen.	mittel	kurzfristig	Planungsauftrag	
G4 Fusswegverbindung Adlerweg-Mattenstr.	Machbarkeit einer sicheren Fuss-/ Schulwegverbindung prüfen (auf bestehender oder neuer Brücke)	niedrig	langfristig	Planungsauftrag	Grundeigentümer, TBA (Wasserbau)
G5 Fussgängerstreifen Lysstr.	Verlegung des bestehenden Fussgängerstreifens nordwestlich des Bahnübergangs näher zum Bahnübergang prüfen.	hoch	Sofortmassn.	Planungsauftrag	TBA

Abstimmungsbedarf

- G1: Entwicklung ZPP 11 «Holzgasse» und ZPP 9 «Bahnhof Urtenen»

G Massnahmenpaket «Allgemeine Fussverkehrsinfrastruktur»



H Massnahmenpaket «Allgemeine Veloinfrastruktur»

Ausgangslage

- Nur wenige spezifische Veloinfrastrukturen (Velo in der Regel im Mischverkehr mit MIV), bis auf einzelne Abschnitte (teilweise eigentrasseiert oder geteilte Fuss- und Velowege)
- Handlungsbedarf auf Strassen mit mehr als Tempo 30, einem beträchtlichen MIV-Aufkommen sowie wichtiger Bedeutung für den Veloverkehr (vgl. Schwachstellenkarte)
- Unzureichendes Angebot an Veloabstellplätzen an den Bahnstationen Schönbühl RBS und SBB
- Grosse Bedeutung der Velowege in Urtenen-Schönbühl fürs regionale und kantonale Alltags- und Freizeitnetz (SchweizMobil Route Nr. 34, div. kantonale Routen)

Handlungsabsicht

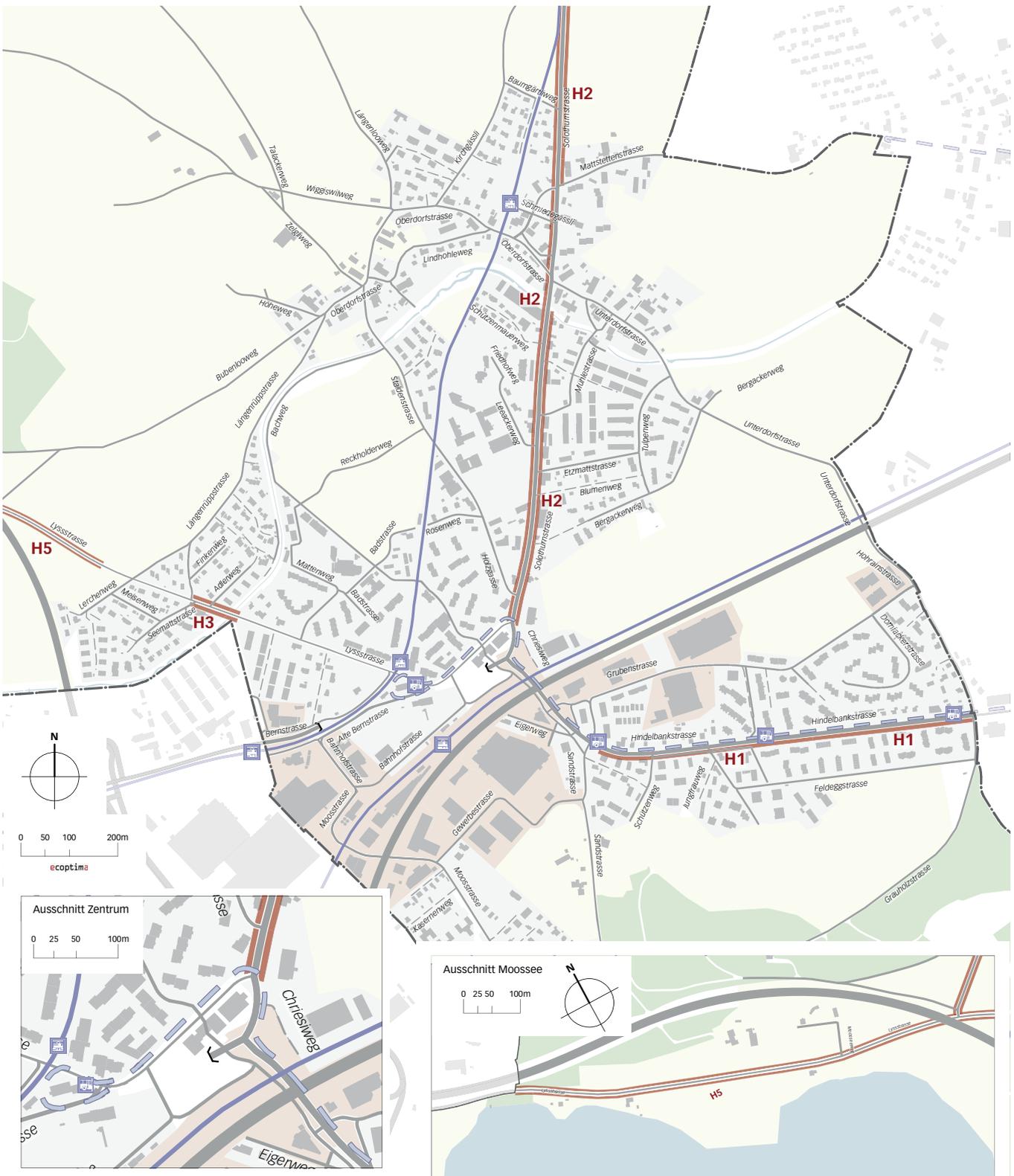
- Für alle Benutzergruppen nachfragegerechte, sichere, durchgehende, direkte und komfortable Velowege schaffen (vgl. Richtplankarte)
- Bei hohem Verkehrsaufkommen sichere, eigentrasseierte Velowege anstreben
- Angebot an ausreichenden Veloabstellplätzen an Bahnstationen und weiteren öffentlichen Quell-/Zielorten sicherstellen

Massnahmen		Priorität	Horizont	Massnahmen- mentyp	Partner
H1 Hindelbankstr.	Erstellung beidseitiger Velostreifen oder einer vergleichbaren Veloinfrastruktur beim TBA beantragen	hoch	mittelfristig	Planauftrag	TBA
H2 Solothurnstr.	Erstellung eines beidseitigen Radstreifens oder einer vergleichbaren Veloinfrastruktur beim TBA beantragen	mittel	mittelfristig	Planauftrag	TBA
H3 Lyssstr., Abschnitt Lerchenweg-Badweg	Erstellung einer sicheren eigentrasseierten Veloführung beim TBA beantragen	hoch	kurzfristig	Planauftrag	TBA
H4 Bahnstation Schönbühl RBS und SBB	Bereitstellung eines bedarfsgerechten Angebots an Veloabstellplätzen an Bahnstationen bei den jeweiligen Bahnunternehmen beantragen, insb. <ul style="list-style-type: none"> – Bahnstation Schönbühl RBS – Bahnstation Schönbühl SBB 	mittel	kurzfristig	Planauftrag	RBS, BLS/SBB
H5 Kantonsstrasse 238	Prüfung von Massnahmen zur Erhöhung Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr auf der Lyssstrasse Richtung Wiggiswil auf Höhe Moossee.	niedrig	langfristig	Strat. Auftrag	TBA

Abstimmungsbedarf

- H1: Massnahme K1
- H2: Massnahmen B3, B4, G3 und K1
- H4: Massnahmen A1 und A2

H Massnahmenpaket «Allgemeine Veloinfrastruktur»



I Massnahmenpaket «Allgemeine Verkehrssicherheit»

Ausgangslage

- Punktuelle und nicht zusammenhängende Schwachstellen (vgl. Schwachstellenkarte)
- Abseits der aufgeführten Schwachstellen entspricht die Verkehrssicherheit den Erwartungen der Gemeinde

Handlungsabsicht

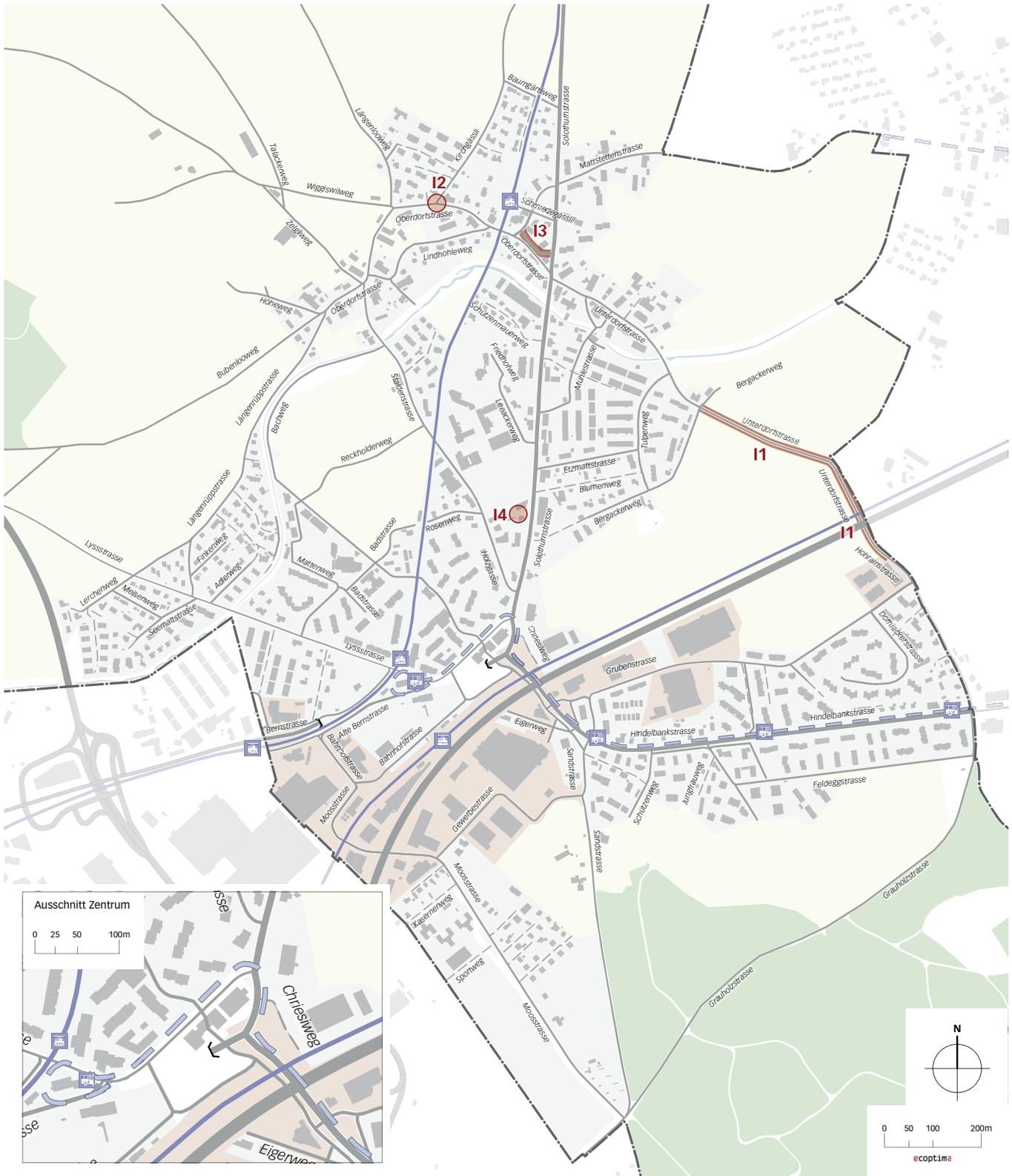
- Festgestellte Schwachstellen beheben
- Aufkommende Schwachstellen aufmerksam beobachten und entsprechende Massnahmen ergreifen, sofern sie machbar und zweckmässig sind

Massnahmen	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner	
11 Unterdorf- und Hohrainstr. ausserorts	Wenn trotz der Entschleunigung beim Orts- eingang die Fahrgeschwindigkeiten des Abschnitts ausserorts problematisch hoch bleiben, sind weiterführende Massnahmen zu prüfen	niedrig	lang- fristig	Strat. Auftrag	Gde. Matt- stetten
12 Einmündung Kirchgässli in die Oberdorfstr.	Kompakte Variantenstudie mit RSA zur Entschärfung der Einmündung Kirchgässli in die Oberdorfstr. beauftragen; zu prüfen insb. eine vortrittsbelastete Zufahrt Kirch- gässli und alternativ ein Vertikalversatz unmittelbar vor der Einmündung	mittel	Sofort- massn.	Planungs- auftrag	
13 Verbindung Schulhausstr.– Solothurnstr.	Aufhebung der parallel zur Oberdorfstr. laufenden Strasse (nördlich ehem. Gasthof Ochsen) prüfen	niedrig	lang- fristig	Planungs- auftrag	
14 Ausfahrt Holz- gasse auf Solo- thurnstr.	Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger:innen prüfen (z.B. Vergrö- sserung des Abbiegeradius)	mittel	mittel- fristig	Planungs- auftrag	Grund- eigen- tümer

Abstimmungsbedarf

- I1: Massnahmen L1 und L2
- I2: Massnahme E1

I Massnahmenpaket «Allgemeine Verkehrssicherheit»



J Massnahmenpaket «Aufwertung Strassenräume»

Ausgangslage

- Die meisten Strassen sind verkehrsorientiert und bieten in der Regel geringe Aufenthaltsqualität
- Bahnhofsstrasse: Grosses Potenzial zur Reorganisation der Strassenfläche und zur Umnutzung der grosszügigen Parkflächen in Zusammenhang mit den anstehenden Entwicklungen umliegender Parzellen
- Potenzial weiterer Strassen wurde nicht ermittelt

Handlungsabsicht

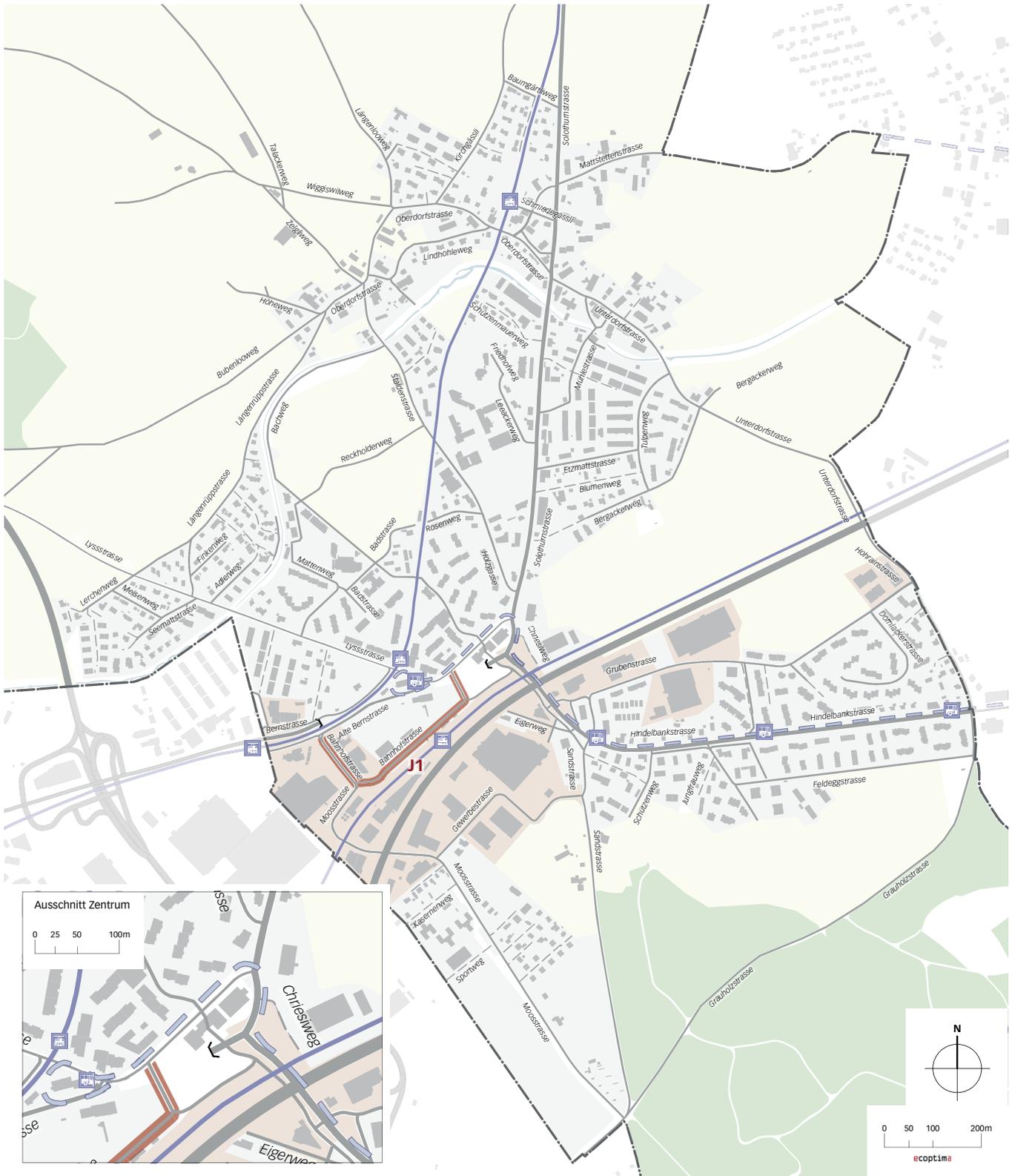
- Neugestaltung der Bahnhofsstrasse als städtebaulich attraktiven Strassenraum mit einer hohen Aufenthaltsqualität (Willkommensatmosphäre)
- Möglichkeiten zur Aufwertung weiterer Strassenräume prüfen

Massnahmen	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
J1 Bahnhofsstrasse Gestalterische Aufwertung der Bahnhofstr. im Zusammenhang mit den laufenden und anstehenden Entwicklungen mit dem Ziel eines sicheren Strassenraums (voraussichtlich mit BGK unter Berücksichtigung städtebaulicher, verkehrlicher und stadtklimatischer Ziele)	hoch	langfristig	Planungsauftrag	Investoren, BLS/SBB
J2 diverse Wohnquartiere Studie zur Einführung von Begegnungszonen in Wohnquartieren erarbeiten (zu prüfen insb. Machbarkeit und Zweckmässigkeit)	mittel	langfristig	Planungsauftrag	

Abstimmungsbedarf

- J1: Massnahmen A2, B1, C1 und H4; Entwicklung ZPP 3 «Zentrum 2» und ZPP 6 «Gasthof»

J Massnahmenpaket «Aufwertung Strassenräume»



K Massnahmenpaket «Verkehrsmanagement»

Ausgangslage

- Installation der Dosierungsanlagen auf den Kantonsstrassen und der Sandstrasse erfolgte 2022 im Rahmen des Projekts «Verkehrsmanagement Region Bern Nord» mit dem Ziel, den Verkehr zu verflüssigen (d.h. Stau und stockenden Verkehr zu vermeiden)
- Die gewünschte Wirkung wurde noch nicht zufriedenstellend erreicht

Handlungsabsicht

- Möglichkeiten des Verkehrsmanagements nutzen, um den Verkehr innerhalb des Siedlungsgebiets zu verflüssigen
- Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöhen und negative Auswirkungen auf die Wohnqualität eindämmen

Massnahmen		Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
K1 Ortseingänge	Konsequenteren Einsatz der Dosierungsanlagen an den Ortseingängen beim TBA beantragen	hoch	kurzfristig	Planungsauftrag	TBA
K2 Kreisel im Zentrum	Zweckmässigkeitsbeurteilung einer dynamischeren Kreiselgestaltung beim TBA beantragen (z.B. abschnittsweiser Doppelkreisel)	mittel	langfristig	Strat. Auftrag	TBA
K3 Bubenlooweg.	Variantenstudie zur Erhebung von Grundlagendaten (Anzahl Fahrten, Verkehrsaufkommen zu Stosszeiten, Geschwindigkeiten etc.) und zur Prüfung von Lösungen unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrsystems.	mittel	mittelfristig	Planungsauftrag	ggf. Anrainer, Grundeigentümer
K4 Längenrüpstr.	Variantenstudie zur Erhebung von Grundlagendaten (Anzahl Fahrten, Verkehrsaufkommen zu Stosszeiten, Geschwindigkeiten etc.) und zur Prüfung von Lösungen unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrsystems.	mittel	mittelfristig	Planungsauftrag	ggf. Anrainer

Abstimmungsbedarf

–

K Massnahmenpaket «Verkehrsmanagement»



L Massnahmenpaket «Übergeordnete Planungen»

Ausgangslage

- Sandstrasse: Anforderungen einer Basiserschliessungsstrasse gemäss Art. 107 Abs. 2 BauG sind mehrheitlich erfüllt (vgl. Kap. 3.2.1).
- Regionale / kantonale Velonetzplanung (in Erarbeitung): Netzplanung des Sachplan Velo wurde hinterfragt und Anpassungsvorschläge ermittelt

Handlungsabsicht

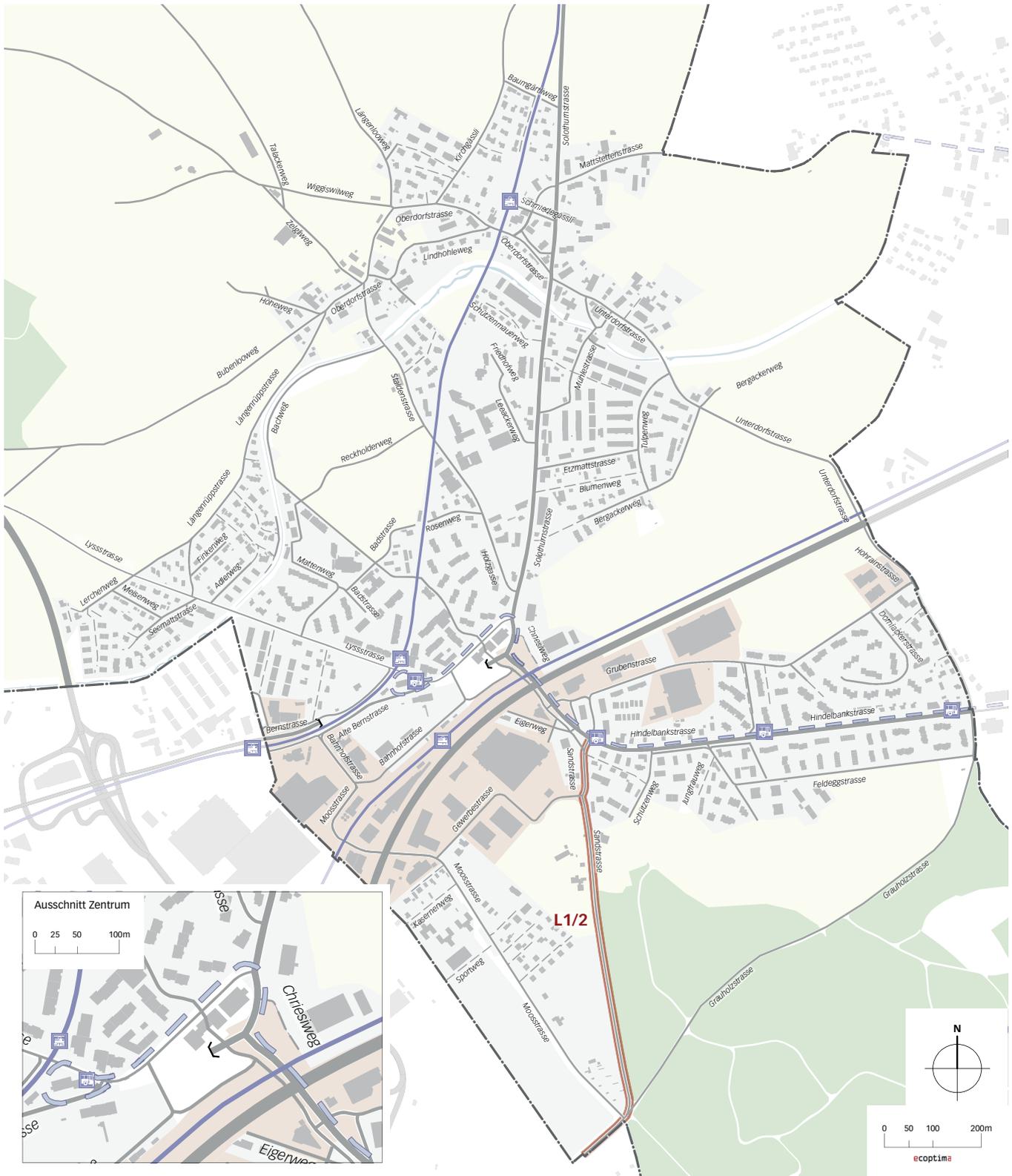
- Sandstrasse ist von der RKBM als regionale Basiserschliessungsstrasse zu klassieren
- Sandstrasse ist vom TBA als Kantonsstrasse zu übernehmen

Massnahmen	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
L1 Sandstrasse Klassierung der Sandstr. als regionale Basiserschliessungsstrasse bei der RKBM beantragen	mittel	Sofortmassn.	Strat. Auftrag	RKBM
L2 Sandstrasse Aufnahme der Sandstr. als Kantonsstrasse beim TBA beantragen	hoch	Sofortmassn.	Strat. Auftrag	TBA
L3 Anpassungen des kantonalen SP Velo sowie grundlegende Studien beim TBA beantragen: – Solothurnstr. zw. Knoten Zentrum und Bernstr.: Aufhebung Velohauptroute im kant. Sachplan Veloverkehr (Veloführung ausschliesslich separiert via Fuss- und Veloweg)	niedrig	Sofortmassn.	Strat. Auftrag	TBA

Abstimmungsbedarf

–

L Massnahmenpaket «Übergeordnete Planungen»



6. Ausblick und Würdigung

Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl strebt eine Optimierung des kommunalen Verkehrssystems an. Mit dem vorliegenden Verkehrsrichtplan schafft sie die Grundlage dafür. Dieser enthält eine Auslegeordnung der erkannten Schwachstellen sowie eine Übersicht der angestrebten Massnahmen und weiteren Umsetzungsschritte.

Mit dem – noch ausstehenden – Beschluss wird der Gemeinderat seine Absicht bekräftigen, die Schwachstellen mit den entsprechenden Massnahmen anzugehen. Die weiteren Schritte zur Umsetzung der Massnahmen sind in den Massnahmenblättern ausformuliert. Der Gemeinderat beabsichtigt:

- Umsetzung der Sofortmassnahmen
- Lösungssuche in Zusammenhang mit den Massnahmen, bei welchen die Gemeinde auf die Kooperation von Partnern angewiesen ist (z.B. TBA)
- Arbeitsbeginn der weiteren Massnahmen mit Abklärungen, Auftragsformulierungen etc.

Schlussbestimmungen

Mit der Genehmigung des Verkehrsrichtplans gilt der Teil Verkehr des Gesamtrichtplans 2020, namentlich die Massnahmen Nrn. 5 bis 13 als aufgehoben.

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom 11. November – 13. Dezember 2024

Vorprüfung vom ...

Beschlossen durch den Gemeinderat am

Präsidentin

Sekretär

Regula Iff

Serge Torriani

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:
Urtenen-Schönbühl, ...

Gemeindeschreiber

Serge Torriani

**Genehmigt durch das
Amt für Gemeinden und Raumordnung**

Anhang

Anhang

Anhang 1 Erläuterungen zu den kantonalen Sachplänen Wanderroutennetz sowie Veloverkehr

Zuständigkeit	<p>Sachplan Wanderroutennetz</p> <p>Planung, Bau und Unterhalt der Wanderrouten gemäss Sachplan (SP) sind Aufgabe der Gemeinden. Die Signalisation ist Aufgabe des Kantons.</p>
Finanzierung	<p>Die Finanzierung von Planung, Bau und Unterhalt der Wanderrouten ist Sache der Gemeinden. Kantonsbeiträge von 40 Prozent werden für Investitionen an Hauptwanderrouten gesprochen, sofern diese Investitionen dem Zweck Wandern dienen.</p>
Zuständigkeit	<p>Sachplan Veloverkehr und Richtlinie Velowegnetzplanung</p> <p>Planung, Projektierung, Realisierung, Betrieb und Unterhalt der kommunalen Velowege, die sich auf Gemeinde- oder Privatstrassen befinden, sind Aufgabe der Gemeinden. Die Signalisation aller Velowege ist Aufgabe des Kantons.</p>
Finanzierung	<p>Die Finanzierung von Veloinfrastrukturen richtet sich an folgenden Grundsätzen. Der Kanton empfiehlt zudem den Gemeinden, die vom Bund mitfinanzierten Velomassnahmen anhand einer aktuellen kommunalen Velowegnetzplanung sowie konkreter Massnahmenplanungen zu bestimmen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Finanzierung von Planung und Bau der Velowege: Strasseneigentümer2. Vom Bund mitfinanzierte kommunale Velomassnahmen (in Agglomerationen, inkl. B+R-Anlagen): Kantonsbeiträge gemäss Art. 62 SG3. Vom Bund mitfinanzierte kommunale Velomassnahmen auf einem wichtigen Veloweg auf Gemeinde- und Privatstrassen: Kantonsbeiträge gemäss Art. 59 SG (zusätzlich zu den Kantonsbeiträgen gemäss Punkt 2)4. Signalisation der Velowege: Kanton (Art. 45 Abs. 2 SG, Art. 48 Abs. 1 SG)5. Wichtige Bike-and-Ride-Anlagen mit einem entsprechenden Bedarfsnachweis: Kantonsbeiträge (Art. 61 SG).

Anhang 2 Massnahmen des RGSK 2025 Bern-Mittelland

Stand: Vorprüfung, September 2024, vgl. Kap. 2.2.1.

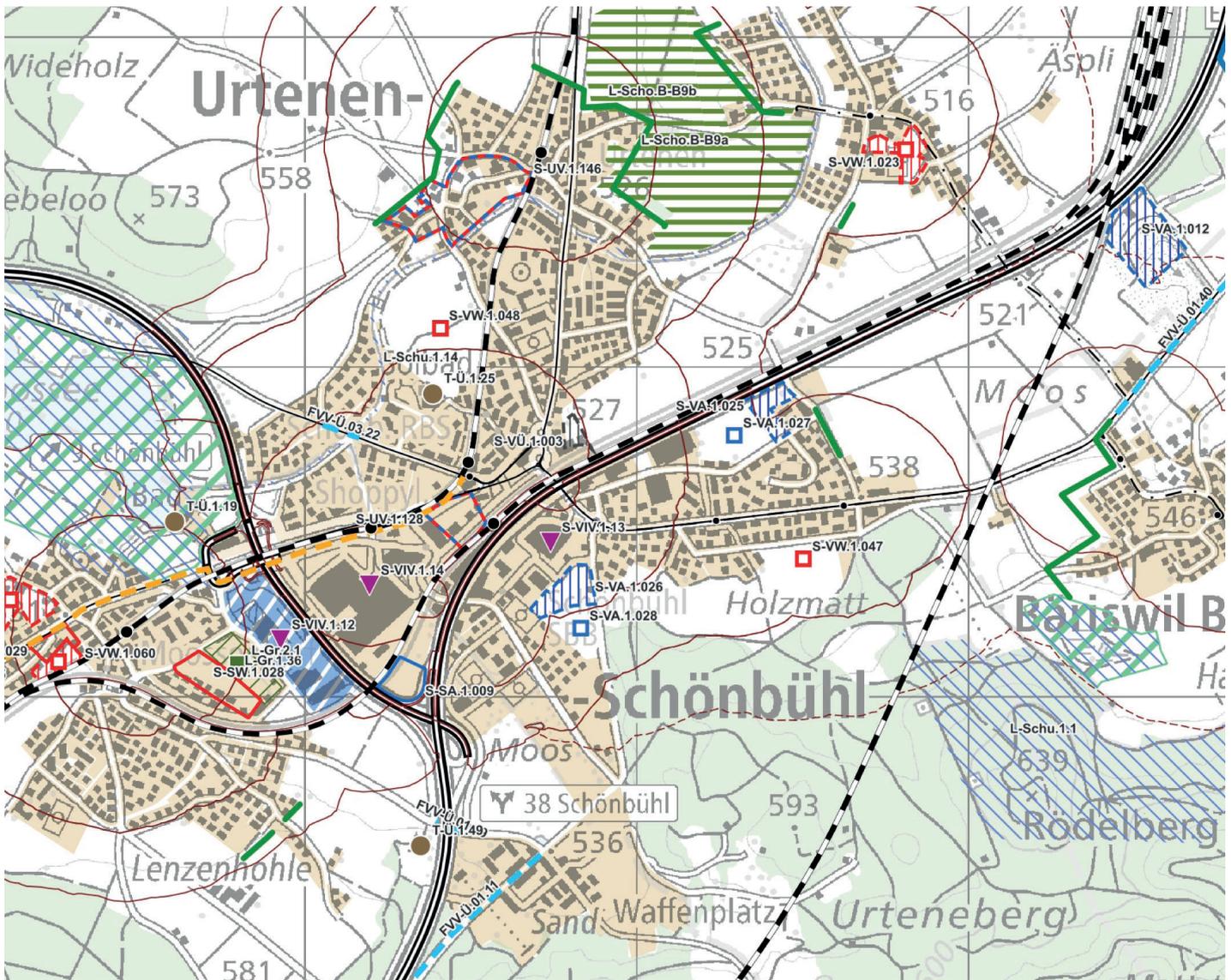


Abb. 6 Ausschnitt der RGSK-Übersichtskarte des RGSK 2025 Bern-Mittelland, Stand Vorprüfung; vgl. Massnahmen-Nr. gemäss untenstehender Tabelle (Quelle: RKBM 2024)

Anhang

Nr.	Gemeinde	Titel	Beschrieb	Hori- zont	KS
BM.FVV- Ü.01.11	Urtenen- Schönbühl Moossee- dorf Bolligen Ittigen	Velotangentialver- bindung Grauholz- strasse aus dem Raum Ittigen/Bolligen nach Moosseedorf – Schüpfen / Urtenen- Schönbühl Hindel- bank oder Jegenstorf	Grauholzstrasse zwischen Schönbühl und Itti- gen mit Velofahrbahn versehen. Bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Bereich Sand Waffenplatz	A	–
BM.FVV- Ü.03.22	Urtenen- Schönbühl	Verbesserung LV- Querung Lyssstrasse	Der Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV: 4'500 - 5'000) genügt den Anforderungen des que- renden Veloverkehrs noch nicht ganz (keine Querungshilfen oder sonstige Infrastruktur). Leichter Ausbau der Kantonsstrasse und Ausbildung einer Abbiegehilfe in Form eines Mehrzweckstreifens. Diese bietet auch Platz für eine markierte Insel mit Schutzpfosten beim Fussgängerstreifen. Mehrheitlich inner- halb Strassenparzelle möglich. Verbesserung des Einmündungsradius des Badiwegs für die Beziehung Längsrüppstrasse – Lyssstrasse – Badiweg erforderlich. (Massnahme 5.L.9 aus Korridorstudien RKBM)	B	Zwi- schen- ergeb- nis
BM.FVV- Ü.01.40	Urtenen- Schönbühl, Matts- tetten, Bäriswil	Fortsetzung Radweg Bäriswil – Schönbühl	Der stark befahrene Abschnitt der Kantonsstrasse (DTV über 10'000) genügt heute den Anforderungen des Veloverkehrs nicht (keine bzw. zu schmale Radstreifen). Der Kom- fort und die Sicherheit des Veloverkehrs sind beeinträchtigt. Da der Radweg von Bäriswil bis nach Hin- delbank (Netzlücke 37 SVV / BM.LV-Ü.21.24) verlängert wird, sollen für eine durchgän- gige und attraktive Lösung ab Dorfausgang Schönbühl bis nach Bäriswil der bestehende beidseitige Radstreifen in eine Weiterführung des abgetrennten Zweirichtungsradwegs umgewandelt und innerorts von Schönbühl die Kantonsstrasse zugunsten beidseitiger Radstreifen ausgebaut werden. (Massnahme 5.L.6 und evtl. 5.L.5 aus Korridorstudie RKBM)	A	Fest- set- zung
BM.ÖV- Str.07	Moossee- dorf	Ausbau ÖV Buslinie Nr. 38; Infrastruktural- bauten Shoppyländ und Brücke Seedorf- feldstrasse	Busverbindung Mattstetten – Münchenbuchsee; A Gesuch für vorzeitigen Baubeginn wird zu gegebenem Zeitpunkt vom Massnahmenträger gestellt.	A	–

Abb. 7 Massnahmen des RGSK 2025 Bern-Mittelland, Stand Vorprüfung; vgl. Verortung der Massnahmen gemäss oben stehender Abbildung; auch Massnahmen an den Gemeindegrenzen werden aufgeführt (Quelle: RKBM 2024)

