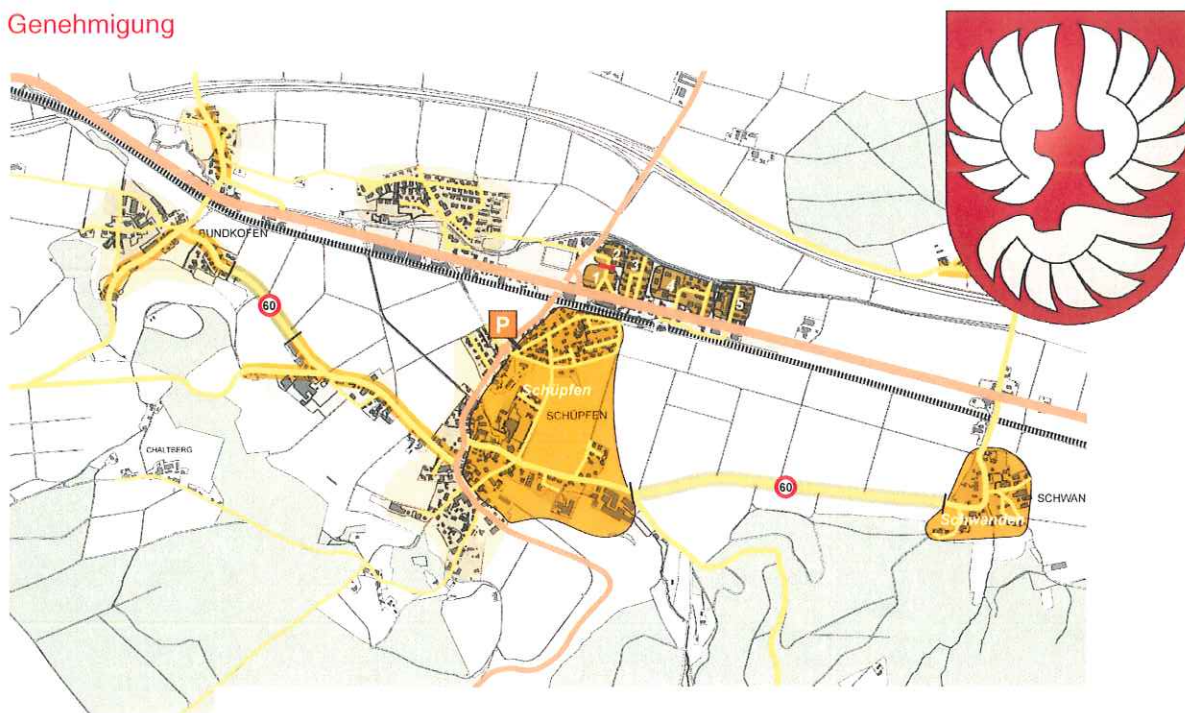


Genehmigung



Verkehrsrichtplan

Richtplan

Gemeinde Schüpfen
6. Februar 2013

Auftraggeber

Gemeinde Schüpfen
Mühleweg 2
3054 Schüpfen

Bearbeitung

Thomas von Kaenel
Felix Brunner

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

Metron Bern AG
Postfach 7265
Neuengasse 43
CH 3001 Bern

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

François Spring

dipl. Bauingenieur HTL/FH

ristag Ingenieure AG
Eigerweg 4
CH 3322 Urtenen-Schönbühl

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

Begleitgruppe

Marianne Schenk
Patrick Mäusli
Rolf Zurbuchen
Thomas Müller
Yolanda Lüdi

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

metron
ristag

Inhaltsverzeichnis

Aufbau des Richtplans

Richtplankarten und Massnahmenblätter

Genehmigungsvermerke

Aufbau des Richtplans

Der Richtplan Verkehr besteht aus den beiden Dokumenten „Richtplan“ und „Erläuterungsbericht“ und wird ergänzt durch den Mitwirkungsbericht (nach der ordentlichen Mitwirkung zu erstellen).

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

Richtplankarten und Massnahmenblätter

Richtplankarte	Massnahmenpaket (Massnahmenblatt)
1 Kantonsstrassen	1.1 Aufwertung Bern-/Lyssstrasse
	1.2 Aufwertung Dorfstrasse / Dorfkern
2 Gemeindestrassen	2.1 Verkehrsberuhigungen
	2.2 Begegnungszonen
3 Veloverkehr	3 Veloverkehr
4 Fussverkehr	4 Fussverkehr
5 kombinierte Mobilität und öffentlicher Verkehr	5 kombinierte Mobilität und öffentlicher Verkehr

Massnahmenpaket Kantonsstrassen

Aufwertung Bernstrasse / Lysstrasse

1.1

Ausgangslage

Die Achse Bern-/Lysstrasse wirkt sehr trennend. Der gerade Strassenverlauf verleitet zu überhöhten Geschwindigkeiten. Insbesondere am Ortseingang werden Überschreitungen registriert. Der Querungsbedarf insbesondere im Bereich des Bahnhofs ist sehr gross. Bei der Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende besteht Verbesserungsbedarf (fehlende Querungshilfen, fehlende Ausweichflächen, nur einseitiges Trottoir).

In Schwanden ist Tempo 70 signalisiert. Beim Knoten kam es vermehrt zu Unfällen.

Auf den Ausserortsabschnitten fehlen Ausweichflächen für Velofahrende. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ändert sich in kurzer Abfolge.

Zielzustand

Die Achse Bern-/Lysstrasse ist siedlungsverträglich. Der motorisierte Verkehr fliesst ruhig und die Höchstgeschwindigkeit wird eingehalten. Die Umweltbelastungen, insb. der Lärm, sind so gering wie möglich. Die Trennwirkung ist gering und die Querungsmöglichkeiten sicher. Die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sind berücksichtigt.

Die Ausserortsabschnitte sind auch für Velofahrende sind zu befahren.

Massnahmen

Um die Handlungsspielräume zu klären, ist die Bern-/Lysstrasse gemäss den kantonalen Referenzstandards zu überprüfen und das Gespräch mit dem kant. Tiefbauamt zu suchen.

- Schwanden: Äussere Einfahrtsbremse, Senkung Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 auf Tempo 60
- Knoten Schwanden: Querungshilfe für Zufussgehende und Velofahrende
- Schüpfen, Ortseingang Ost: Anpassung des Innerortsbereichs ans Siedlungsgebiet (Beginn Bauzone = Beginn Tempo 50)

- **hohe Priorität**

Schüpfen, Abschnitt vom Ortseingang Ost bis Dorfstrasse: Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts; geschwindigkeitshemmende Wirkung, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und der Knoten; besonderes Augenmerk auf Fussgängerquerung beim Bahnhof.

- Schüpfen: Querungshilfe für Zufussgehende und Velofahrende auf Höhe Buchenweg

Federführung

- Kantonales Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III

Beteiligte Stellen

- Gemeinde Schüpfen
- Region seeland.biel/bienne
- Einbezug der Bevölkerung
- Betroffene Grundeigentümer, Anwohner und Gewerbetreibende

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien*

- Referenzstandards für Kantonsstrassen

Abhängigkeiten

- Sanierungsbedarf Belag, Werkleitungen
- Massnahmenpakete 3, 4

Stand der Planung

- Vororientierung

Nächste Schritte

- Kontakt mit Tiefbauamt
- Kontakt mit seeland.biel/bienne betreffend Aufnahme in RGSK

Erläuterungen Massnahmenpaket 1.1

Referenzbild:

Rubigen,
Thunstrasse



Referenzbild:

Steffisburg,
Zulgstrasse
(Visualisierung)



Massnahmenpaket Kantonsstrassen Aufwertung Dorfstrasse / Dorfkern Schüpfen

1.2

Ausgangslage

Die Dorfstrasse führt durch den historischen Ortskern Schüpfens. Die Verkehrsfläche ist optisch sehr dominant und wirkt trotz relativ geringer Verkehrsbelastung stark trennend. Die Vortrittsregelung bei der Ziegeleistrasse und der Schulstrasse ist schlecht ablesbar. An den Siedlungsrändern werden häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen registriert. Bei der Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende besteht stellenweise Verbesserungsbedarf.

Die Einmündungen in Bütschwil befinden sich an einer kurvenreichen Strecke mit schlechter Verkehrsübersicht.

Zielzustand

Die Dorfstrasse ist Teil eines attraktiven Ortskerns. Die Verkehrssicherheit ist hoch, die Trennwirkung gering. Die Verkehrsteilnehmenden nehmen Rücksicht aufeinander. Die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sind berücksichtigt. Der motorisierte Verkehr fliesst langsam aber stetig. Die Umweltbelastungen, insb. der Lärm, sind so gering wie möglich.

Die Erschliessungssituation in Bütschwil ist klar und sicher.

Massnahmen**hohe Priorität**

Um die Handlungsspielräume zu klären, ist die Dorfstrasse gemäss den kantonalen Referenzstandards zu überprüfen und das Gespräch mit dem kant. Tiefbauamt zu suchen.

- Ortseingänge Nord und Süd: Äussere Einfahrtsbremsen
- Dorfstrasse innerorts: Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts mit Koexistenzansatz; geschwindigkeitshemmende Wirkung, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
Im Kernbereich (Abschnitt Kirche – Gemeindehaus) geniesst die Gestaltung des öffentlichen Raums einen besonderen Stellenwert.
- In einem Dialog zwischen Bevölkerung, Gemeinde und Kanton wird die Erschliessungssituation Bütschwils bereinigt und die Sicherheit verbessert.

Federführung

- Kantonales Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III, ausser Erschliessungssituation Bütschwil (Federführung Gemeinde Schüpfen)

Beteiligte Stellen

- Gemeinde Schüpfen
- Einbezug der Bevölkerung
- Betroffene Grundeigentümer, Anwohnende und Gewerbetreibende
- Region seeland.biel/bienne
- Einbezug Wasserbau (TBA OIK III) bereits in konzeptioneller Phase

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien*

- Referenzstandards für Kantonsstrassen

Abhängigkeiten

- Sanierungsbedarf Belag, Werkleitungen
- Massnahmenpakete 2.1, 3, 4

Stand der Planung

- Vororientierung

Nächste Schritte

- Kontakt mit Tiefbauamt
- Kontakt mit seeland.biel/bienne betreffend Aufnahme in RGSK

Erläuterungen Massnahmenpaket 1.2

Koexistenz statt Dominanz

Unter Koexistenz im Strassenverkehr versteht man die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden untereinander. Die Strasse wird als Teil des öffentlichen Raums betrachtet und nicht durch einzelne Verkehrsteilnehmende oder Verkehrsmittel dominiert (in der Regel durch den motorisierten Verkehr).

Durch die Strassenraumgestaltung wird versucht, das Verkehrsverhalten primär durch Gestaltungsmaßnahmen zu beeinflussen. Dazu gehören beispielsweise der Strassenquerschnitt, die Strassenränder oder auch die angrenzenden Seitenbereiche. Im besten Fall ist eine Strasse selbsterklärend und bedarf nur weniger oder keiner Signalisationsmassnahmen. Zentrale Bedeutung für das Verkehrsgeschehen kommt der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs bei. Niedrige Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit für alle, verbessern die Querbarkeit für Zufussgehende und sorgen häufig für einen stetigeren Verkehrsablauf. Zu berücksichtigen ist auch, dass Ortsdurchfahrten nicht nur dem Durchgangsverkehr dienen, sondern auch Bestandteil eines lebendigen Ortszentrums sein sollen.

Referenzbild:

Arlesheim,
Hauptstrasse



Massnahmenpaket Gemeindestrassen Verkehrsberuhigungen

2.1

Ausgangslage

In einigen Wohnquartieren gibt es Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Diese sind jedoch nicht einheitlich und zeigen teilweise nicht die gewünschte Wirkung. In den meisten Wohnquartieren und Aussendörfern gilt Tempo 50, streckenweise ist Tempo 40 signalisiert. Auf den Verbindungsstrassen ist der Fussgängerschutz teilweise ungenügend.

Die Gemeinde Schüpfen verfügt über mehrere Schulen und Kindergärten. Die Schulwege führen ausserorts über Strassen ohne besonderen Schutz für Zufussgehende.

Zielzustand

Wohnquartiere und Aussendörfer sind durch einheitliche und wirkungsvolle Massnahmen verkehrsberuhigt. Die Verkehrssicherheit ist hoch, insbesondere für Schulkinder. Die Massnahmen sind angemessen, finanzierbar und in das Ortsbild integriert. Die Befahrbarkeit der Strassen durch den Landwirtschaftsverkehr und durch überlange Transportfahrzeuge des lokalen Gewerbes ist gewährleistet.

Ausserorts wird den Strassen- und Sichtverhältnissen entsprechend gefahren. Kinder können sich auf dem Weg zur Schule und den Kindergarten selbstständig und ohne Gefahr bewegen.

Massnahmen *hohe Priorität*

- Prüfung von Tempo-30-Zonen oder sonstigen verkehrsberuhigenden Massnahmen in Wohnquartieren und Aussendörfern mit folgenden Prioritäten:
 1. Schüpfen, Schwanden
 2. Weitere Wohnquartiere und Aussendörfer nach Bedarf
- Verkehrsberuhigende Massnahmen auf Verbindungsstrassen innerorts zur Verbesserung des Fussgängerschutzes
- Beschränkung des wilden Parkierens an der Leiernstrasse vor dem Café
- Senkung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Schüpfen und Bundkofen sowie zwischen Schüpfen und Schwanden

Federführung

- Gemeinde Schüpfen

Beteiligte Stellen

- Kantonales Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III, gegebenenfalls Abstimmung mit Wasserbau (OIK III)

Hinweise zur Umsetzung	<i>Verbindliche Richtlinien</i>	- Genehmigung durch Kanton erforderlich (Gutachten) - ev. Baubewilligung (je nach Massnahme)
	<i>Abhängigkeiten</i>	- Sanierungsbedarf Belag, Werkleitungen - Massnahmenpaket 1.2, 3, 4
	<i>Stand der Planung</i>	- Vororientierung
	<i>Nächste Schritte</i>	- Ausarbeiten von Massnahmenplänen - Umsetzungsgutachten - Signalisationspläne / Baugesuche

Erläuterungen

Massnahmenpaket 2.1

Tempo-30-Zone

Tempo 30 erhöht die Sicherheit und Wohnqualität in Quartieren. Die tiefere Geschwindigkeit führt zu ruhigerem Fahrverhalten, reduziert Abgas- und Lärmemissionen und vermindert den Durchgangsverkehr. Die Anzahl und Schwere von Unfällen nimmt ab, die Wege für Schulkinder sind weniger gefährlich und die langsameren Verkehrsteilnehmenden fühlen sich sicherer. Und trotzdem verlieren die Fahrzeuglenkenden kaum Zeit (Quelle: bfu)

Für die Einführung von Tempo-30-Zonen muss ein Gutachten erarbeitet werden. Darin muss ein Wirksamkeitsnachweis erbracht werden. Normalerweise enthalten Tempo-30-Zonen folgende, einheitliche Elemente:

- Eingangstore, z.B. durch Stelen, die den Beginn der Zone deutlich kennzeichnen
- Innerhalb der Zone gilt konsequent Rechtsvortritt
- Wo nötig können Engnisse angebracht werden
- Keine verkehrstechnischen Elemente wie Fussgängerstreifen (Ausnahme: vor Schulhäusern)
- Viele Massnahmen sind nur zwingend, wenn die Geschwindigkeit gesenkt werden muss. Wo bereits heute langsam gefahren wird, können Tempo-30-Zonen mit einfachen Mitteln realisiert werden

Die einzelnen Zonen können etappiert ausgeführt werden.

Elementkatalog für Tempo-30-Zonen

Welche Massnahmen umgesetzt werden, hängt von den örtlichen Begebenheiten ab

(Quelle: bfu)



Wiederholt Tempo-30-Signete auf der Fahrbahn



Torelement zu Beginn der Tempo-30-Zone



Vertikalversatz



Versetzte Parkfelder



Keine Einbahnregelung



Horizontalversatz



Rechtsvortritt (evtl. mit besonderer Markierung)



Aufgepflasterte Kreuzung

Beispiel Kombination Tempo-30-Zone und Fussgängerschutz auf Verbindungsstrassen

Croglio TI



Massnahmenpaket Gemeindestrassen Begegnungszonen

2.2

Ausgangslage

Die Wohnquartiere nördlich der Bernstrasse und östlich des Birkenwegs sind mittels Stichstrassen ausschliesslich von der Bernstrasse erschlossen. Das Aufkommen des motorisierten Verkehrs beschränkt sich auf die Quartierbevölkerung und Besuchende.

Der Dählenweg wird teilweise als Verbindung zwischen Bern- und Dorfstrasse benutzt. Die Einmündung in die Bernstrasse ist unübersichtlich.

Die Strassen sind eng und haben bis auf Abschnitte des Dählenwegs kein Trottoir.

Zielzustand

Die Strassenräume werden durch die Quartierbevölkerung als Lebensräume genutzt. Kinder können auf der Strasse gefahrlos spielen. Autofahrende ordnen sich den anderen Strassenutzenden unter, werden durch diese aber auch nicht behindert.

Massnahmen

Einführung von Begegnungszonen

- Dählenweg Nord
- Dählenweg Süd
- Lärchen-/ Birkenweg
- Rohrmattweg
- Buchenweg

Die Durchfahrt des Dählenwegs wird für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die Erschliessung des nördlichen Teils erfolgt ausschliesslich über die Dorfstrasse und die des südlichen Teils über die Bernstrasse. Die Position der Sperrung ist noch zu definieren.

Die Zonen bilden gut abgeschlossene Zellen. Der Strassenraum entspricht bereits den Anforderungen einer Begegnungszone. Abgesehen von den Zonentoren und der Durchfahrtssperre (Dählenweg) sind keine weiteren Elemente erforderlich.

Federführung

- Gemeinde Schüpfen

Beteiligte Stellen

- Kantonales Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III

Hinweise zur Umsetzung

Verbindliche Richtlinien

- Genehmigung durch Kanton erforderlich (Gutachten)
- ev. Baubewilligung (je nach Massnahme)

Abhängigkeiten

Stand der Planung

- Vororientierung

Nächste Schritte

- Umsetzungsgutachten
- Signalisationsplan

Erläuterungen

Massnahmenpaket 2.2



Begegnungszonen können in Wohn- und Geschäftsstrassen errichtet werden. Fussgänger und Fussgängerinnen dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugen vortrittsberechtigt, dürfen diese jedoch nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Referenzbild

Münsingen, Höheweg



Referenzbild

Bern, Breifeldstrasse



Massnahmenpaket **Veloverkehr****3****Ausgangslage**

Die flache Topografie in der Talebene und die attraktive Velodistanzen zu wichtigen Zielorten innerhalb der Gemeinde (Bahnhof, Schule, Einkaufsmöglichkeiten) von max. 2 km begünstigen dieses Verkehrsmittel. Auch die nächstgelegenen übergeordneten Zentren (Lyss, Münchenbuchsee) sind mit dem Velo gut erreichbar.

Jedoch ist die Verkehrsinfrastruktur kaum speziell auf Velofahrende ausgelegt. Es finden sich fast keine Velowege oder Velostreifen; auch nicht auf den Kantonsstrassen. Zur Bern-/ Lyssstrasse bietet die ausgeschilderte Velowanderroute eine attraktive Alternative für die Ausserortsabschnitte, auch für den Alltagsverkehr.

Im höher gelegenen Gemeindeteil spielt das Velo im Freizeitverkehr eine wichtige Rolle.

Zielzustand

Die Gemeinde Schüpfen verfügt über ein direktes gut ausgebautes und sicheres Velowegnetz. Sowohl für den Alltags- wie auch für den Freizeitverkehr bestehen gute Verbindungen. Besondere Beachtung wird den Schulrouten sowie den Routen zum Bahnhof geschenkt. Bei allen wichtigen Zielorten sind ausreichend und gute Abstellanlagen vorhanden.

Massnahmen

Der Veloverkehr wird bei allen Strassenbauprojekten mitberücksichtigt. Insbesondere können durch folgende Projekte Verbesserungen für den Veloverkehr erreicht werden:

- Aufwertung der Bern-/Lyssstrasse und der Dorfstrasse (siehe M 1.1, 1.2)
- Verkehrsberuhigung in den Quartieren und Aussendörfern (siehe M 2.1)
- Senkung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Schüpfen und Bundkofen sowie zwischen Schüpfen und Schwanden (siehe M 2.1)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Unterführung Dorfstrasse: Markierung von Velostreifen aufwärts
- Fussgängerunterführung Leierstrasse: Verbesserung der Begehbarkeit mit Velo, komfortablere Schieberampe
- Erneuerung Belag auf Rad-/Landwirtschaftsweg entlang der Bernstrasse zwischen Schüpfen und Schwanden, gemäss Strassenmanagement
- Querungshilfen am Anfang und Ende des Rad-/Landwirtschaftswegs
- Aufwertung und Erweiterung der Abstellanlagen am Bahnhof (siehe M 5)

Federführung

- Je nach Projekt Gemeinde Schüpfen, Kantonales Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III

Beteiligte Stellen

- Je nach Projekt

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien**Abhängigkeiten*

- Massnahmenpakete 1.1, 1.2, 2.1, 5

Stand der Planung

- Je nach Projekt

Nächste Schritte

- laufende Umsetzung

Massnahmenpaket **Fussverkehr**

4

Ausgangslage

Die Gemeinde Schüpfen verfügt über ein dichtes und zusammenhängendes Fusswegnetz. Dieses beinhaltet auch einige Verbindungsstrassen ohne Fussgängerschutz. Die zerschneidenden Elemente (Bahnlinie, Bern-/Lyssstrasse, Autobahn) können dank zahlreicher Querungsmöglichkeiten, Unter- bzw. Überführungen gut überwunden werden. Die Verkehrssicherheit der Querungen der Kantonsstrassen sind jedoch teilweise ungenügend und die Bahnunterführungen unattraktiv.

Über besonders gute Voraussetzungen für den Fussverkehr verfügt das Dorf Schüpfen. Hier sind die Einrichtungen des täglichen Bedarfs und der Bahnhofs in fussläufiger Distanz zu erreichen. Diese Qualität ist zu Pflegen. Potenzial besteht insbesondere in den Siedlungsgebieten. Die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum sind wesentliche Faktoren, die zur Lebensqualität und Attraktivität einer Gemeinde beitragen.

Zielzustand

In der Gemeinde Schüpfen ist man gerne zu Fuss unterwegs. Alle wichtigen Ziele sind auf direkten und sicheren Wegen erreichbar. In den Wohnquartieren und Aussendörfern, aber auch entlang der Kantonsstrassen besteht einen hohe Aufenthaltsqualität und ein gutes Sicherheitsgefühl. Besondere Beachtung wird den Schulrouten geschenkt.

Massnahmen

Der Fussverkehr wird bei allen Strassenbauprojekten als wesentlicher Faktor mitberücksichtigt. Andere Massnahmenpakete enthalten Projekte, die zur Verbesserung des Fusswegnetzes beitragen.

- Aufwertung der Kantonsstrassen, insbesondere der Querungsmöglichkeiten und der Seitenbereiche, sowie der Aufenthaltsqualität (M 1.1 und 1.2)
- Verkehrsberuhigung in den Quartieren und Aussendörfern: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufussgehende, besonders auf den Verbindungsstrassen (M 2.1, 2.2)
- Prüfung Trampelpfad oder Trottoir zwischen Schüpfen und Bundkofen (Bundkofenstrasse)
- Senkung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Schüpfen und Bundkofen sowie zwischen Schüpfen und Schwanden (M 2.1)
- Prüfung einer Beleuchtung entlang von Horbengasse, Bahnhofswegs und Bahndammweg
- Sperrung des Wegs entlang Lyssbach und Rohrmattquartier bei der Einmündung in die Dorfstrasse

Federführung

- Je nach Projekt Gemeinde Schüpfen oder Kantonales Tiefbauamt, Obergeringenieurkreis III

Beteiligte Stellen

- Je nach Projekt

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien**Abhängigkeiten*

- Massnahmenpakete 1.1, 1.2, 2.1, 2.2

Stand der Planung

- Je nach Projekt

Nächste Schritte

- laufende Umsetzung

Erläuterungen

Massnahmenpaket 4

Referenzbild:

Oberwil bei
Büren;

Weiche Tren-
nung



Referenzbild:

Gerzensee;

Weiche Tren-
nung



Massnahmenpaket **Kombinierte Mobilität / öffentlicher Verkehr****5****Ausgangslage**

Die S-Bahn bietet attraktive Verbindungen nach Bern und Biel an. Jedoch lebt nur ca. ein Drittel der Bevölkerung innerhalb des fussläufigen Einzugsbereichs des Bahnhofs. Die Übrigen gelten als nicht erschlossen. Eine Buslinie verläuft nur am Rande der Gemeinde, ausserhalb des Siedlungsgebiets.

Die Distanz von den Dörfern der Talebene zum Bahnhof ist gut mit dem Velo zu bewältigen. Die Veloabstellanlage beim Bahnhof ist jedoch sehr stark ausgelastet und teilweise in einem schlechten Zustand. Zusammen mit der SBB wurde ein Vorprojekt zur Erweiterung der Veloabstellanlage ausgearbeitet und beim Kanton ein Antrag auf Mitfinanzierung eingereicht (A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms).

Zielzustand

Das Siedlungsgebiet ist grösstenteils durch den öffentlichen Verkehr abgedeckt.

Die Kombination öffentlichem Verkehr und Velo stellt für die Dörfer der Talebene eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. In den übrigen Aussendörfern stellen Park+Ride sowie Bike+Ride (Elektrovelos) eine attraktive Wegekette dar.

Massnahmen- **Hohe Priorität**

Die Gemeinde setzt sich bei der SBB für eine Erweiterung des Angebots an Veloabstellplätzen und ein attraktives Bahnhofsumfeld ein.

- Die Gemeinde Schüpfen setzt sich zusammen mit anderen betroffenen Gemeinden bei der Region (RVK/RK Biel/Bienne - Seeland - Jura bernois) für den Ausbau eines attraktiven ÖV-Angebotes in der Region ein (Prüfung S-Bahn-Viertelstundentakt zu den Stosszeiten, Erhöhung Sitzplatzangebot).

Federführung

- Gemeinde Schüpfen

Beteiligte Stellen

- Region seeland.biel/bienne
- Amt für öffentlichen Verkehr
- SBB
- BLS
- Postauto

Hinweise zur Umsetzung*Verbindliche Richtlinien**Abhängigkeiten / Hinweise*

- Massnahmenpaket 4
- Massnahmenblatt B 11 RGSK Biel-Seeland

Stand der Planung

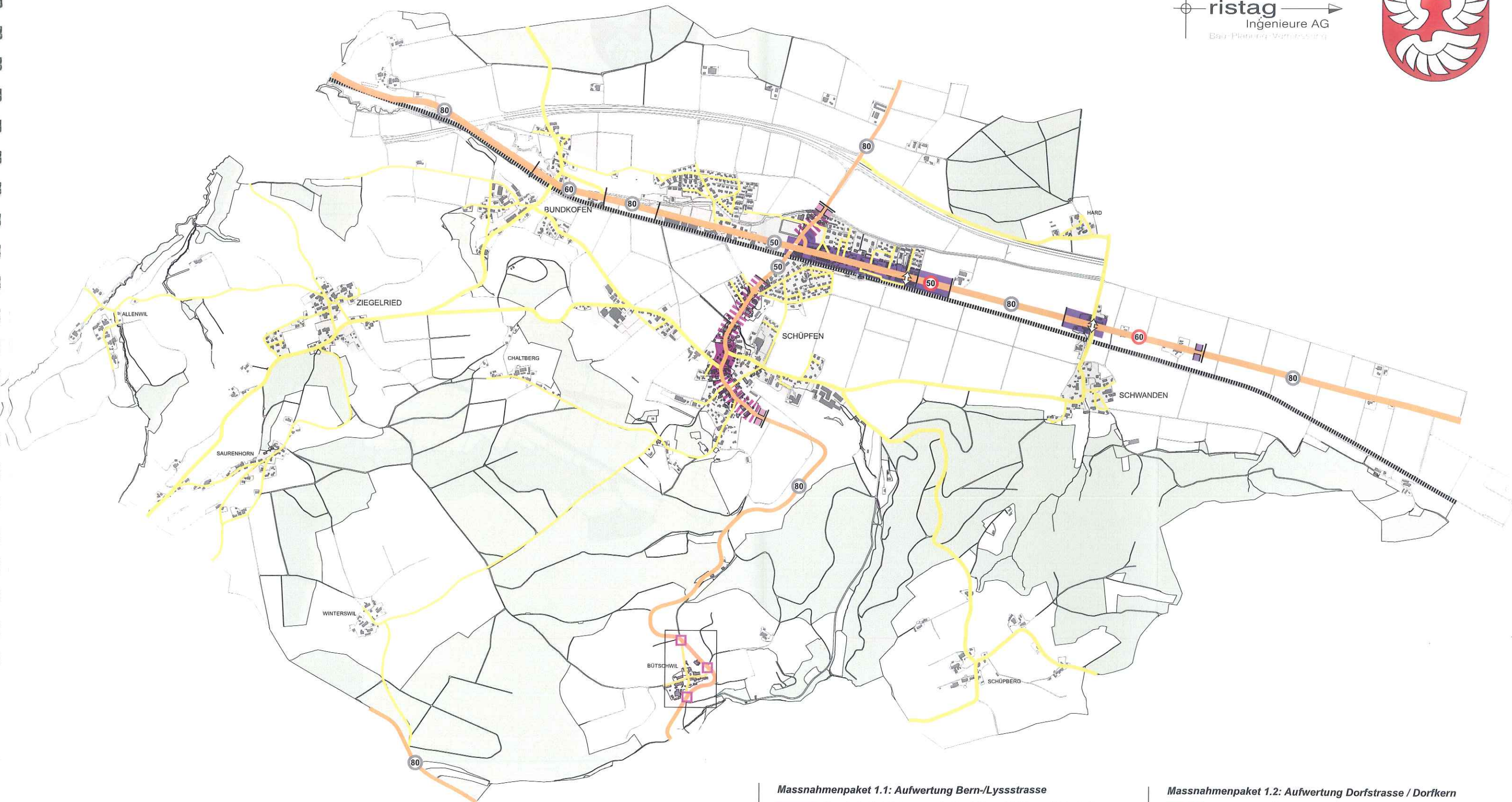
- Zwischenergebnis (Erweiterung Veloabstellanlage Bahnhof)
- Vororientierung (Angebot öffentlicher Verkehr)

Nächste Schritte

- Kontakt Region seeland.biel/bienne
- Überprüfung des regionalen ÖV-Konzepts

Verkehrsrichtplan Gemeinde Schüpfen
Richtplankarte 1: Kantonsstrassen

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt



- Orientierende Inhalte**
- Hauptverkehrsstrassen
 - Verbindungsstrassen
 - Erschliessungsstrassen
 - Kantonsstrassen
 - Gemeindestrassen
 - zulässige Höchstgeschwindigkeit bestehend (Abschnitt)

Massnahmenpaket 1.1: Aufwertung Bern-/Lyssstrasse

- Geschwindigkeitshemmende Gestaltung, Erhöhung Sicherheit Fussgängerquerungen, Überprüfung Knoten
- Äussere Einfahrtsbremsen
- zulässige Höchstgeschwindigkeit neu
- Querungshilfen für Velofahrende und Zufussgehende

Massnahmenpaket 1.2: Aufwertung Dorfstrasse / Dorfkern

- Kernbereich / Übergangsbereich: Geschwindigkeitshemmende Gestaltung, Erhöhung Sicherheit Fussgängerquerungen, Überprüfung Knoten
- Äussere Einfahrtsbremsen
- Dialog Bevölkerung Bütschwil / Gemeinde / Kanton Erschliessung überprüfen und Knotensicherheit verbessern

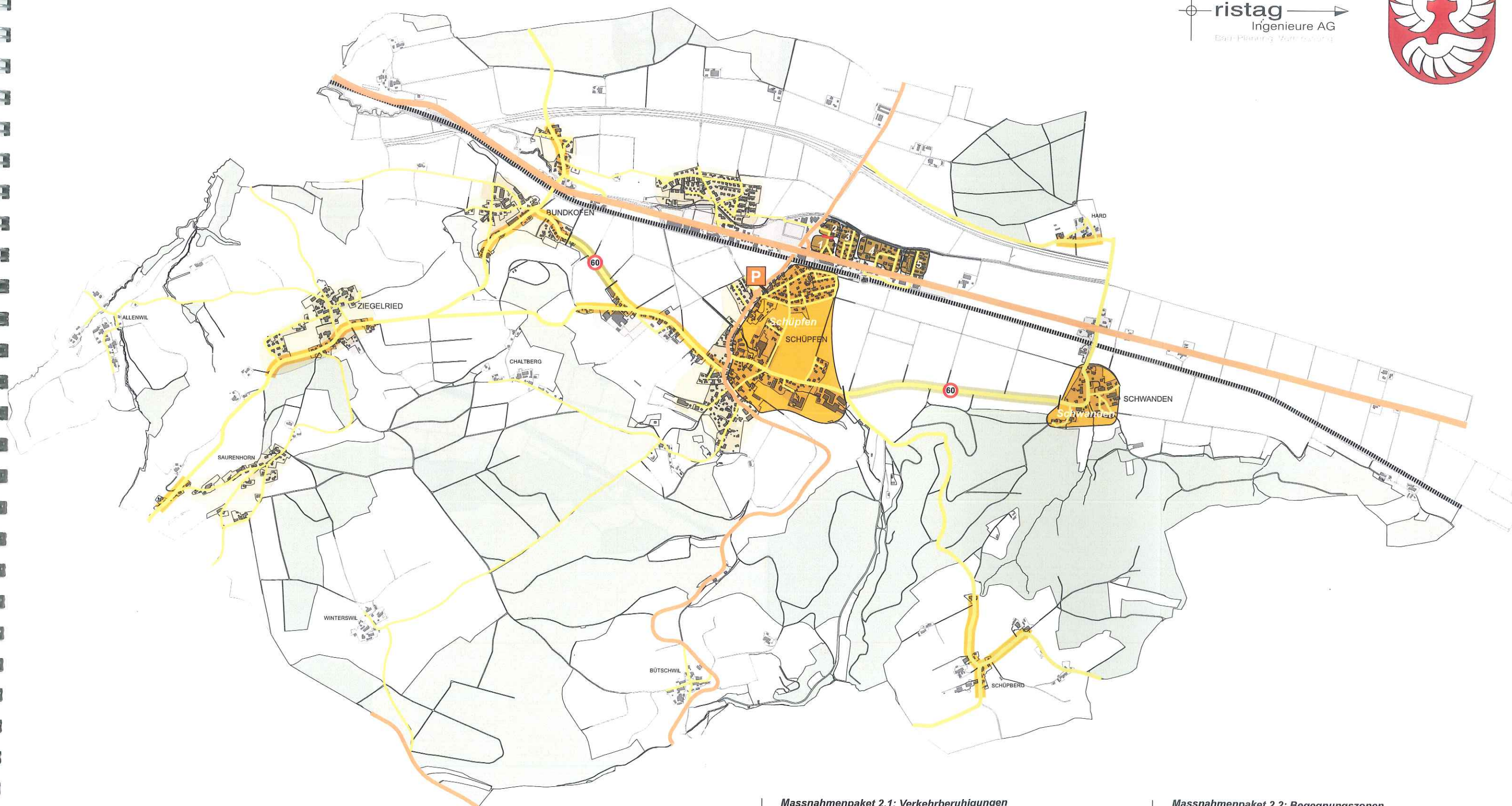


Massstab 1:20'000

Verkehrsrichtplan Gemeinde Schüpfen

Richtplankarte 2: Gemeindestrassen

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt



Orientierende Inhalte

- Hauptverkehrsstrassen
- Verbindungsstrassen
- Erschliessungsstrassen
- Kantonsstrassen
- Gemeindestrassen

Massnahmenpaket 2.1: Verkehrsberuhigungen

- Prüfung Tempo-30-Zonen, 1. Priorität
- Prüfung Tempo-30-Zonen, 2. Priorität
- Prüfung Verkehrsberuhigung Verbindungsstrassen
- P Neuordnung Parkierung Leiernstrasse
- 60 zulässige Höchstgeschwindigkeit neu (Abschnitt)

siehe auch Massnahmenpakete 1.2 und 3, 4

Massnahmenpaket 2.2: Begegnungszonen

- Begegnungszonen
- 1 Dahlenweg Nord
- 2 Dahlenweg Süd
- 3 Lärchen- / Birkenweg
- 4 Rohrmattweg
- 5 Buchenweg
- + Sperrung Durchfahrt Dahlenweg



Massstab 1:20'000

R:\PROJEKTE\m9\19-10-029-00\4_plaene\VRP_Schuepfen.ai

Stand 6. Februar 2013

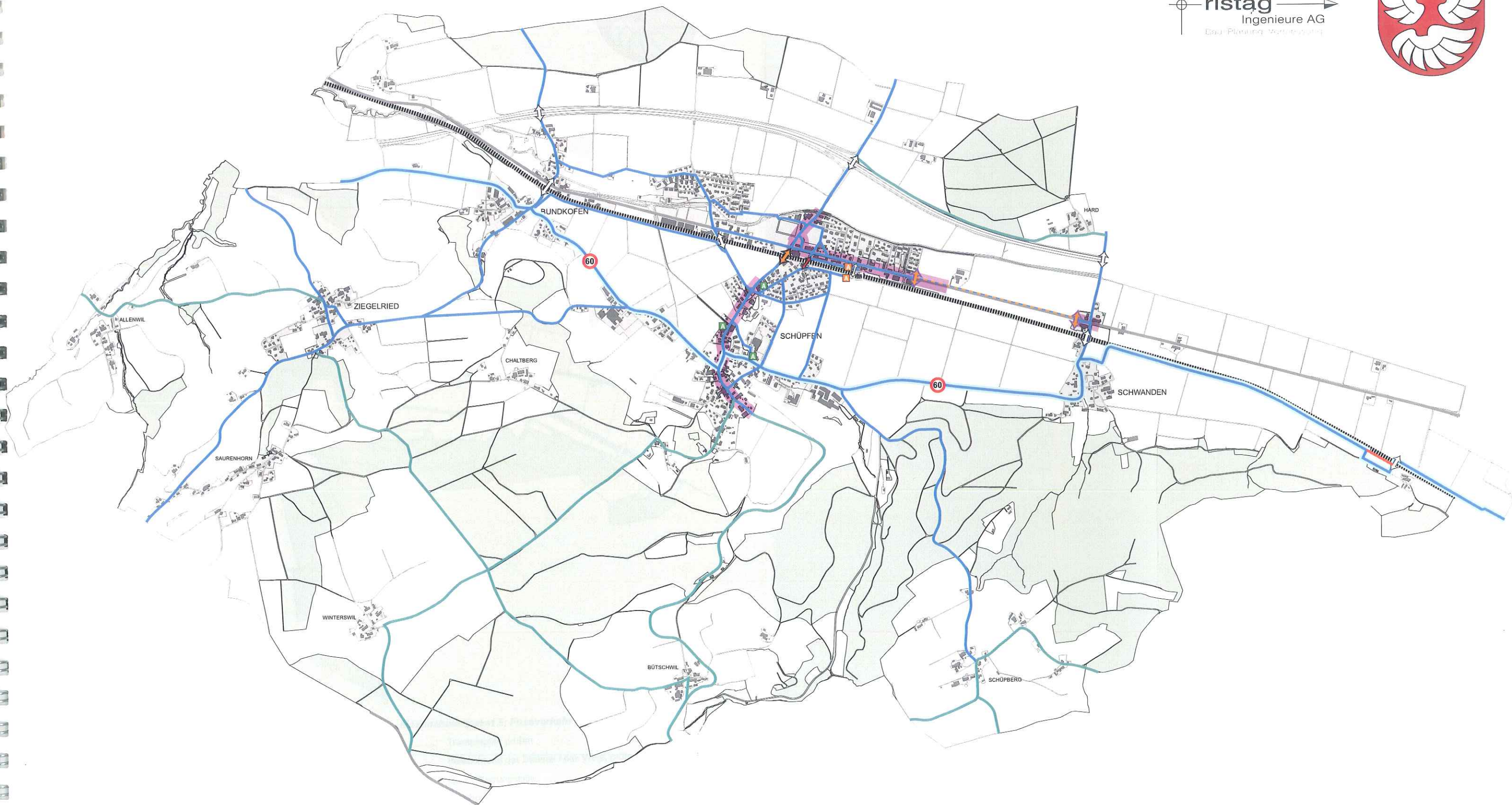
Verkehrsrichtplan Gemeinde Schüpfen

Richtplankarte 3: Veloverkehr

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

ristag
Ingenieure AG
Bau Planung Architektur



Orientierende Inhalte

- ausgeschilderte Velowanderoute
- Alltagsrouten - Anforderungen: Hartbelag, Sicherheit
- Freizeitrouten - Anforderungen: Erholungswert, Sicherheit
- Unterführung/Überführung von Bahnlinie oder Autobahn
- Fussgängerunterführung (Velo schieben)
- Veloabstellanlage bestehend

Massnahmenpaket 3: Veloverkehr

- Lückenschluss prüfen
- Belagserneuerung prüfen
- Fussgängerunterführung; Verbesserung Begehrbarkeit mit Velo
- Aufwertung Unterführung, Erhöhung Verkehrssicherheit
- Verbesserung Querung Kantonsstrasse

Veloverkehrsspezifische Aspekte in anderen Massnahmenpaketen

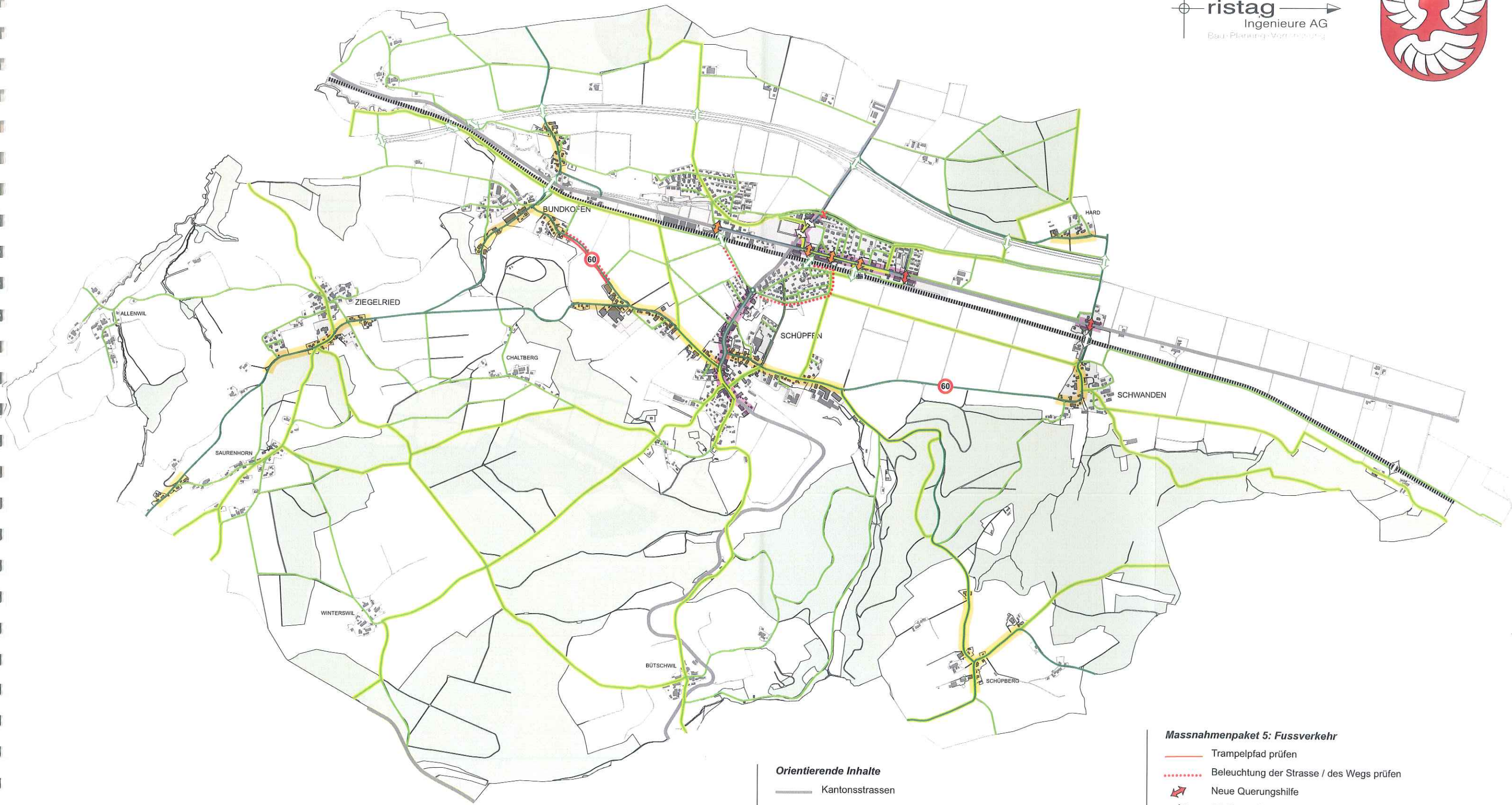
- Berücksichtigung veloverkehrsspezifischer Massnahmen bei Neugestaltung gemäss Massnahmenpakete 1.1 und 1.2
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h gemäss Massnahmenpaket 2.1
- Aufwertung und Erweiterung Veloabstellanlage gemäss Massnahmenpaket 5



Massstab 1:20'000

Verkehrsrichtplan Gemeinde Schüpfen
Richtplankarte 4: Fussverkehr

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt



Orientierende Inhalte

- Kantonsstrassen
- ausgeschilderte Wanderwege
- Trottoir entlang von Hauptverkehrsstrassen (beid- und einseitig)
Anforderung: getrennte Gehwege
- Fusswegverbindung auf Verbindungsstrassen
Anforderung: Innerorts weiche Trennung, ausserorts Mischverkehr
- Fusswegverbindung Nebenstrassen und Wegen
Anforderung: Mischverkehr
- Fussgängerstreifen auf Hauptverkehrsstrasse
- Unterführung/Überführung von Bahnlinie oder Autobahn

Massnahmenpaket 5: Fussverkehr

- Trampelpfad prüfen
- Beleuchtung der Strasse / des Wegs prüfen
- Neue Querungshilfe
- Erhöhung Verkehrssicherheit bei bestehender Fussgängerquerung
- Sperrung für den motorisierten Verkehr

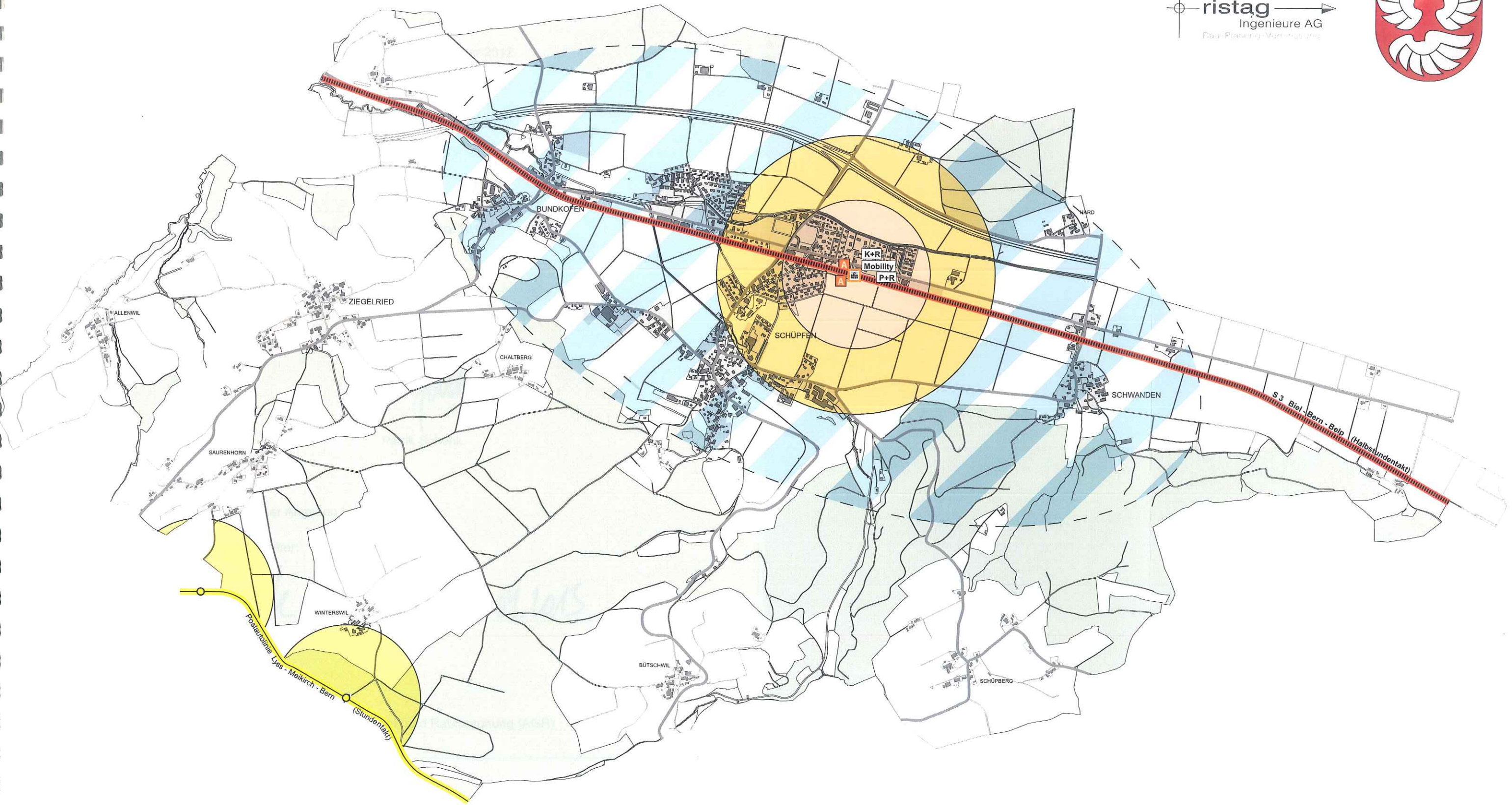
Fussverkehrsspezifische Aspekte in anderen Massnahmenpaketen

- Berücksichtigung fussverkehrsspezifischer Massnahmen bei Neugestaltung gemäss Massnahmenpakete 1. 1 und 1.2
- Berücksichtigung fussverkehrsspezifischer Massnahmen im Rahmen der Umsetzung des Massnahmenpakets 2.1
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h gemäss Massnahmenpaket 2.1



Verkehrsrichtplan Gemeinde Schüpfen
Richtplankarte 5: Kombinierte Mobilität und öffentlicher Verkehr

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt



Masstab 1:20'000

Orientierende Inhalte ÖV-Angebot

- S-Bahn mit Bahnhof
- Buslinie mit Haltestelle
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse C
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse D
- ÖV-Erschliessungsgüteklasse E

Orientierende Inhalte kombinierte Mobilität

- Standort Park+Ride bestehend
- Standort Kiss+Ride bestehend
- Mobility-Standplatz bestehend

Aspekte der kombinierten Mobilität in anderen Massnahmenpaketen

- Komfortable Velorouten in attraktiver Distanz zum Bahnhof Schüpfen; Topografie berücksichtigt (siehe Massnahmenpaket 3)

Massnahmenpaket 5: Kombinierte Mobilität und öffentlicher Verkehr

- Aufwertung und Erweiterung Veloabstellanlagen
- Aufwertung Bahnhofumfeld, Erweiterung gedeckte Wartefläche

- Prüfung Ausbau ÖV-Angebot
- S-Bahn: Erhöhung Sitzplatzangebot / Viertelstundentakt zu Spitzenzeiten
 - ÖV-Anschluss Ziegelried

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom 25. Januar 2012 bis 27. Februar 2012

Vorprüfung vom 2. Juli 2012 bis 29. Oktober 2012

Beschlossen durch den Gemeinderat am: 18. März 2013

namens der Gemeinde Schüpfen:

der Präsident:



Peter Gerber

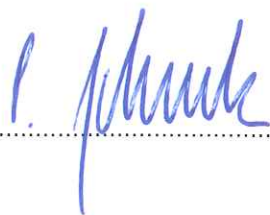
der Gemeindeschreiber:



Patrik Schenk

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt

der Gemeindeschreiber:



Schüpfen, 25.04.2013

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
des Kantons Bern



Bern, 23. Mai 2013