



Verkehrsrichtplan

Erläuterungsbericht

Genehmigungsexemplar



26. Oktober 2009

Der vorliegende Verkehrsrichtplan (VRP) entstand im Auftrag des Gemeinderates von Wohlen. Er beschreibt die Ausgangslage und formuliert Zielsetzungen und Massnahmen zur nachhaltigen Weiterentwicklung des Verkehrssystems von Wohlen.

Der Verkehrsrichtplan soll helfen, die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Gewerbe sicher, umweltgerecht und zweckmässig zu befriedigen. Dabei sollen die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten und Nutzungen sichergestellt und attraktive Strassenräume geschaffen werden. Der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer soll ein besonderes Augenmerk geschenkt werden (insbesondere Schulwege).

Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wurde auf die konsequente gleichzeitige Anwendung der männlichen und weiblichen Schreibweise verzichtet. Statt dessen werden diese abwechslungsweise verwendet.

Dieser Verkehrsrichtplan wurde in Zusammenarbeit mit der kommunalen "Arbeitsgruppe Verkehrsrichtplanung" erarbeitet. Mitglieder der Arbeitsgruppe sind:

- Rita Gygax-Schwarz (Vorsitz; Gemeinderätin, Departement Gemeindebetriebe, Hinterkappelen)
- Peter Känzig (Leiter Gemeindebetriebe Wohlen)
- Gabriela Spycher Gygax (Präsidentin KPK, Innerberg)
- Samuel Hinden (Mitglied Planungskommission, Innerberg)
- Konrad Matter (Präsident DK Gemeindebetriebe, Hinterkappelen)
- Rowan Borter (Strasseninspektor der Gemeinde Wohlen)
- Rolf Steiner (verkehrsteiner Bern, beigezogener Planer)
- Rolf Albisser (verkehrsteiner Bern, Projektleiter)

Die Arbeiten wurden in enger Koordination mit der Ortsplanungsrevision und dem räumlichen Entwicklungskonzept REK durchgeführt.

Abkürzungen

AöV	Kantonales Amt für öffentlichen Verkehr
AGR	Kantonales Amt für Gemeinden und Raumordnung
BVE	Kantonale Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
Gde	Gemeinde
HK	Hinterkappelen
IVS	Inventar historischer Verkehrswege
Kt	Kanton
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OIK II	Oberingenieurkreis II
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Räumliches Entwicklungskonzept Wohlen
RVK 4	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
TBA	Kantonales Tiefbauamt
Typ 1	Massnahmebedarf, kostengünstig, innerhalb bestehendem Strassenraum (gemäss kantonalem Velorichtplan)
Typ 2	Massnahmebedarf, kostenintensiv, Strassenverbreiterung (gemäss kantonalem Velorichtplan)
VRB	Verein Region Bern
VRP	Verkehrsrichtplan Wohlen
VRV	Verkehrsregelnverordnung

Prioritäten

SM	Sofortmassnahme: 1-3 Jahre
1	Priorität 1: 4-12 Jahre
2	Priorität 2: in Abhängigkeit von anderen Vorhaben (Synergien nutzen) und/oder entsprechend finanziellen Möglichkeiten

verkehrsteiner

Hardeggerstrasse 12 CH-3008 Bern
T 031 372 70 90 M 079 625 53 74
F 031 372 70 89 rs@verkehrsteiner.ch

Analyse Beratung Konzeption Moderation/Prozessbegleitung Dokumentation Mobilitätsmanagement

Genehmigungsvermerke

Genehmigt werden:

- Teilplan 1/4 Fussverkehr
- Teilplan 2/4 Veloverkehr
- Teilplan 3/4 Öffentlicher Verkehr
- Teilplan 4/4 Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden
- Massnahmen Nr. 1-5, 10, 11, 15, 18, 19, 22-31, 36, 42, 48-58, 62, 66a, 66b, 67, 71-75, 77-79, 82-86, 91, 102-104, 106, 109, 110, 113, 115, 118-123, 126-130

Mitwirkung: 16.2. bis 13.3.2009

Vorprüfung: 15.7.2009

Beschlossen durch den Gemeinderat am

Namens der Einwohnergemeinde:

Der Präsident: Der Gemeindeschreiber:

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt

....., den Der Gemeindeschreiber:

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern am

Inhaltsverzeichnis Verkehrsrichtplan Wohlen (VRP)

A Ausgangslage, Ziele und Grundsätze VRP Wohlen	9
1 Definition und Bedeutung des Richtplans	9
2 Einbettung des Verkehrsrichtplans in die Raumplanung von Wohlen	10
2.1 Ortsplanung 1994	10
2.2 Richtplanung 2005	10
2.3 Ortsplanungsrevision 2007-2009	10
2.4 REK und der Verkehrsrichtplan (VRP)	10
2.5 Vorgehen und Aufbau Verkehrsrichtplan	11
3 Ziele und Grundsätze VRP Wohlen	13
3.1 Ausgangslage und Zielsetzungen aus dem REK	13
3.2 Zielsetzungen VRP	13
B Rahmenbedingungen, Situationsanalyse	15
1 Rahmenbedingungen	15
1.1 Kantonaler Richtplan	15
1.2 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung: Siedlungsentwicklung gemäss Variante „Konzentration“	16
2 Situationsanalyse Motorisierter Individualverkehr (MIV)	17
2.1 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	17
2.2 Verkehrsentwicklung	18
2.3 Unfallauswertung	19
2.4 Durchgangsverkehr auf Gemeindestrassen ausserorts	22
2.5 Fehlende oder zu wenig Park&Ride- oder Besucher-Parkplätze	22
2.6 Unnötige Dominanz des Motorfahrzeugverkehrs	23
2.7 Erst wenig Tempo-30 Zonen, noch keine Begegnungszonen	23
2.8 Missachtung von Fahrverboten mit Zubringerdienst im Wald	24
2.9 Zu wenig situationsgerechtes Geschwindigkeitsregime	24
2.10 Schwachstellenanalyse Schulwege	24
2.11 Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Pendler	24
3 Situationsanalyse Öffentlicher Verkehr	26
3.1 Gute Verfügbarkeit und Angebotsdichte	26
3.2 Recht hoher Pendler-ÖV-Anteil (vgl. B 2.11)	26
3.3 Optimale Anordnung von ÖV-Haltestellen	26
3.4 ÖV-Tangentiallinien	26
3.5 Schulbus	27
4 Situationsanalyse Veloverkehr	27
4.1 Kantonaler Velorichtplan	27
4.2 Ungenügende Vernetzung	27
4.3 Ungenügende Sicherheit, Qualität und Attraktivität von Veloverbindungen	28
4.4 Fehlende Velo-Abstellplätze, fehlende Bike&Ride-Anlagen	29
5 Situationsanalyse Fussverkehr	29
5.1 Ungenügende Vernetzung und Signalisation	29
5.2 Sicherheitsdefizite	29
5.3 Ungenügende Attraktivität und Komfort von Fusswegverbindungen	29
5.4 Viele Wanderwege auf Schwarzbelag	30

C Ziele und Massnahmen	31
1 Fussverkehr	32
1.1 Qualitativ gute, sichere und attraktive Fusswegverbindungen	32
1.2 Sichere Erreichbarkeit aller wichtigen Zielorte zu Fuss	33
1.3 Tempo 30 Zonensignalisationen und Begegnungszonen	33
1.4 Begehbare Fusswege für alle	33
1.5 Aufenthaltsqualität verbessern	33
1.6 Wanderwege ohne Schwarzelag	34
1.7 Optimale Signalisation von Fusswegverbindungen und Information von Fussgängeru	34
1.8 Massnahmen Fussverkehr	35-52
2 Veloverkehr	54
2.1 Qualitativ gute, sichere und attraktive Veloverbindungen	54
2.2 Verkehrssicherheit auf Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen erhöhen	54
2.3 Sichere, attraktive, ausreichende und zweckmässige Veloabstellplätze und Bike&Rideanlagen	54
2.4 Vorbildfunktion und Infokampagnen	54
2.5 Sofortmassnahmen	54
2.6 Massnahmen Veloverkehr	55-71
3 Öffentlicher Verkehr	72
3.1 Neue Wohnüberbauungen nur entlang dicht befahrener ÖV-Linien	72
3.2 Angebotsdichte erhöhen	72
3.3 Förderung der kombinierten Mobilität	73
3.4 Optimierung von ÖV-Haltestellen	73
3.5 ÖV-Tangentiallinien	73
3.7 Massnahmen Öffentlicher Verkehr	74-80
4 Motorisierter Individualverkehr/Koexistenz	81
4.1 Gezielte Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr; Mobilitätsketten optimieren	82
4.2 Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen	82
4.3 Aufwertung von Ortsdurchfahrten	82
4.4 Konfliktpunkte und Gefahrenstellen insbesondere auf Schulwegen entschärfen	82
4.5 Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Erhöhung von Sicherheit und Verträglichkeit	83
4.6 Erhalt und Aufwertung von Weilerzonen	83
4.7 Aufwertung von Orten mit wertvoller Bausubstanz und schützenswerten Ortsbildern	84
4.8 Unterbindung des Schleichverkehrs	84
4.9 Situationsgerechte Geschwindigkeitsregimes	84
4.10 Fahrverbote mit Zubringerdienst effektiv durchsetzen	84
4.11 Tempo 30 Zonensignalisation und Begegnungszonen auf wohnorientierten Strassen	84
4.12 P&R-Anlagen bei ÖV-Haltestellen, Sammel-Parkplätze bei Erholungsgebieten	85
4.13 Massnahmen Motorisierter Individualverkehr/Koexistenz	85-115
D Teilpläne (Anhang)	
Teilplan 1 Fussverkehr	
Teilplan 2 Veloverkehr	
Teilplan 3 Öffentlicher Verkehr	
Teilplan 4 Motorisierter Individualverkehr/Koexistenz	

Numerische Übersicht aller Massnahmen

Nr. 1	Hinterkappelen:	Fussverkehr	Neue Spazierwegverbindung suchen	S. 36
Nr. 2	Hinterkappelen:	Fussverkehr	Neubau Spazierweg am Wohlensee	S. 37
Nr. 3	Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Gefahrenstelle Fussgängerquerung Kappelenring	S. 86
Nr. 4	Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen erhöhen	S. 87
Nr. 5	Hinterkappelen:	Fussverkehr	Sicherheitsdefizit fehlendes Trottoir	S. 38
Nr. 10	Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Erschliessung Stuckiareal	S. 88
Nr. 11	Wohlen:	MIV/Koexistenz	Gefahrenstelle Hofenstrasse eliminieren	S. 89
Nr. 15	Hinterkappelen:	Fussverkehr	Neue Verbindung Wyhalenstr.-Bernstrasse-Kappelenring	S. 39
Nr. 18	Oberwohlen:	Fussverkehr	Neubau Fussweg Bäumlisacher-Chropf	S. 40
Nr. 19/29/36/42/126:		Fussverkehr	Neue Wanderwegführungen	S. 41
Nr. 22	Uettligen:	Fussverkehr	Fussweg als Schulweg/Erschliessungsweg sichern	S. 42
Nr. 23	Uettligen:	Fussverkehr	Neubau Fussweg Altersheim – Dorfzentrum	S. 43
Nr. 24	Uettligen:	Fussverkehr	Neubau Fussweg bei Metzgerei (Schulweg)	S. 44
Nr. 25	Uettligen:	Fussverkehr	Neubau Fusswege Siedlungsentwicklung Säriswilstr.	S. 45
Nr. 26	Uettligen:	MIV/Koexistenz	Gefahrenstelle Alpenblickweg eliminieren	S. 90
Nr. 27	Uettligen:	Fussverkehr	Gefahrenstelle Alpenblickweg	S. 46
Nr. 28	Uettligen:	MIV/Koexistenz	Verkehrssicherheit Landiparkplatz	S. 91
Nr. 30	Säriswil:	Fussverkehr	Neue Wanderwegführung	S. 47
Nr. 31	Innerberg:	Fussverkehr	Neue Wanderwegführung	S. 48
Nr. 48	Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Aufwertung Dorfstrasse (Kipferhaus)	S. 92
Nr. 48	Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Aufwertung Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse)	S. 94
Nr. 49	Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Aufwertung Unterdettigenstrasse	S. 95
Nr. 50	Wohlen:	MIV/Koexistenz	Aufwertung Ortsdurchfahrt Wohlen	S. 96
Nr. 51	Uettligen:	MIV/Koexistenz	Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt	S. 98
Nr. 52	Säriswil:	MIV/Koexistenz	Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt	S. 100
Nr. 53	Innerberg:	MIV/Koexistenz	Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt	S. 101
Nr. 54	Weiler Murzelen:	MIV/Koexistenz	Aufwertung Ortsdurchfahrt	S. 102
Nr. 55	Steinischweg:	MIV/Koexistenz	Erhalt und Aufwertung Weiler Steinischweg	S. 103
Nr. 56	Illiswil:	MIV/Koexistenz	Aufwertung Ortsdurchfahrt	S. 104
Nr. 57	Möriswil:	MIV/Koexistenz	Erhalt und Aufwertung Weiler Möriswil	S. 105
Nr. 58	Weissenstein:	MIV/Koexistenz	Erhalt und Aufwertung Weiler Weissenstein	S. 106
Nr. 62	Innerberg:	Veloverkehr	Andere Linienführung kantonale Ausweichroute	S. 56

Nr. 66a	Wohlen - Uettligen	Veloverkehr	Chropf, Trampelpfad (Fuss und Velo)	S. 57
Nr. 66b	Wohlen-Uettligen:	Veloverkehr	Sicherheitsdefizit Bushaltestelle Riedhaus	S. 58
Nr. 67	Wohlen - Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Massnahmenbedarf Typ 1	S. 107
Nr. 71	Uettligen:	Veloverkehr	Neubau kommunale Veloroute Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse	S. 59
Nr. 72	Uettligen - Ortschaften:	Veloverkehr	Sicherheitsdefizit	S. 60
Nr. 73	Hinterkappelen:	Veloverkehr	Sicherer, direkter (Schul-)Veloweg	S. 61
Nr. 74	Uettligen:	MIV/Koexistenz	Gefahrenstelle Postautohaltestelle Oberdettigen	S. 109
Nr. 75	Uettligen:	MIV/Koexistenz	Gefahrenstelle Uettligenfeldstrasse/Herrenschwandenweg	S. 110
Nr. 77	Uettligen:	Veloverkehr	Veloverbindung zur Kantonsstrasse	S. 62
Nr. 78	Uettligen:	Veloverkehr	Kant. Ergänzungsrouten überprüfen, Einmündung sicher gestalten	S. 63
Nr. 79	Säriswil:	Öffentlicher Verkehr	Zusätzliche Parkplätze an Postauto-Endstation	S. 75
Nr. 82	Hinterkappelen:	Öffentlicher Verkehr	Verdichtung ÖV-Takt Linie 101	S. 76
Nr. 83	Wohlen:	Öffentlicher Verkehr	Verbesserter ÖV-Takt Linie 107	S. 77
Nr. 84	Innerberg:	Öffentlicher Verkehr	Verbesserter ÖV-Takt Linie 100	S. 78
Nr. 85	Uettligen:	Öffentlicher Verkehr	Optimale ÖV-Erschliessung Neuüberbauung	S. 79
Nr. 86	Uettligen:	Öffentlicher Verkehr	Überprüfung ÖV-Haltestellen Ortskern	S. 80
Nr. 91	Wohlen:	MIV/Koexistenz	Schauelackerstrasse verlängern	S. 111
Nr. 102/103/104	Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Überprüfung Freizeit-Parkplätze	S. 112
Nr. 106	Murzelen:	MIV/Koexistenz	Parkplatzproblem Restaurant Sternen lösen	S. 113
Nr. 109	Säriswil:	Veloverkehr	Veloverbindung Säriswil-Birchi	S. 64
Nr. 110	Uettligen Ortskern:	Veloverkehr	Massnahmenbedarf Typ 1	S. 65
Nr. 113	Oberdettigen:	Fussverkehr	Fusswegausbau	S. 49
Nr. 115	Uettligen - Thalmatt:	Veloverkehr	Ausbau Strasse, beidseits Radstreifen	S. 66
Nr. 118	Wohlen - Illiswil:	Veloverkehr	Massnahmenbedarf Typ 1 und Typ 2	S. 67
Nr. 119	Murzelen - Innerberg:	Veloverkehr	Massnahmenbedarf Typ 1 und Typ 2	S. 68
Nr. 120	Säriswil - Hofure:	Veloverkehr	Massnahmenbedarf Typ 2	S. 69
Nr. 121	Innerberg:	Fussverkehr	Wanderweg mit Beleuchtung ausrüsten	S. 50
Nr. 122	Hinterkappelen:	MIV/Koexistenz	Erschliessung Siedlungsentwicklung Dorf	S. 114
Nr. 123	Hinterkappelen:	Veloverkehr	Velo- und Fussgänger-Verbindung Kappelenring-Kappelenbrücke-Stegmatt lösen	S. 70
Nr. 127	Uettligen - Ortschaften:	Fussverkehr	Neubau Fusswegverbindung	S. 51
Nr. 128	Wohlen - Hinterkappelen:	Veloverkehr	Massnahmenbedarf Typ 1	S. 71
Nr. 129	Uettligen:	MIV/Koexistenz	MIV-Zufahrt Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse	S. 115
Nr. 130	Hinterkappelen:	Fussverkehr	Neubau Fussweg Sonnenrain	S. 52

A Ausgangslage, Ziele und Grundsätze VRP Wohlen

1 Definition und Bedeutung des Richtplans

Ein Richtplan ist ein **Instrument der schweizerischen Raumplanung**. Er wird auf Gemeinde-, Kantons- sowie Bundesebene geregelt beziehungsweise angewendet (Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung, Artikel 6-12).

Richtpläne legen aufgrund übergeordneter Leitbilder in den Grundzügen fest, wie die Kantone und Gemeinden die Gesamtstruktur ihrer Natur-Landwirtschaft- und Siedlungs- und Erholungs-räume mittel- und langfristig entwickeln sollen.

Richtpläne müssen mindestens aufzeigen, «wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden» und «in welcher zeitlicher Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen».

Richtpläne sind behördenverbindliche Arbeits- und Führungsinstrumente der exekutiven Ebene (Bund, Kantone und Gemeinden). Die Behörden richten ihr Handeln auf die Ziele und Massnahmen des Richtplanes aus. Sie koordinieren gestützt darauf ihre Planungen und Projektierungen. Der zeitliche Horizont der Richtpläne ist 15 Jahre; danach sollen sie gesamthaft überprüft und angepasst werden.

Massnahmen in Richtplänen sind behördenverbindlich und werden in folgende drei Verbindlichkeitsstufen eingeteilt:

A Festsetzung

Realisierbare, aufeinander abgestimmte Vorhaben ohne wesentliche, offene Konflikte. Die Planungsträger sowie die zustimmenden Amtsstellen sind im Sinne der Richtplanung an die Lösung gebunden.

Vorbehalten bleibt die Bereinigung untergeordneter Konflikte im Rahmen der Nutzungsplanung oder des konkreten Baubewilligungsverfahrens.

B Zwischenergebnis

Vorhaben, welche aus übergeordneter Sicht grundsätzlich in Frage kommen, deren Planungsstand aber noch weitere Abklärungen erfordert und/oder deren Realisierung noch durch grundsätzliche Konflikte in Frage gestellt ist.

C Vorankündigung

Vorhaben, welche noch nicht im notwendigen Mass umschrieben und lokalisiert werden können, um eine Beurteilung und Abstimmung der betroffenen Interessen vornehmen zu können. Die Aufnahme in den Richtplan hat primär den Charakter einer generellen Absichtserklärung.

2 Einbettung des Verkehrsrichtplans in die Raumplanung von Wohlen

2.1 Ortsplanung 1994

Zu Beginn der 1990er Jahre wurde in Wohlen eine umfassende Ortsplanung durchgeführt und ein Verkehrsrichtplan erarbeitet.

Die planungs- und baurechtliche Grundordnung wurde am 2. November 1993 von der Gemeindeversammlung angenommen und ein Jahr später, am 2. November 1994, vom Kanton genehmigt. Seither wurden verschiedene Änderungen und Anpassungen sowie Ergänzungen vorgenommen.

2.2 Richtplanung 2005

Vor dem Hintergrund konkreter Revisionsbedürfnisse der bald 15-jährigen Planung und starker Nachfrage nach Bauland wurde in den Jahren 2003-2005 die Richtplanung Wohlen, ein strategisches Führungsinstrument für die raumplanerische Entwicklung erarbeitet.

2.3 Ortsplanungsrevision 2007-2009

Im Sommer 2007 beauftragte der Gemeinderat das Departement Bau und Planung und die Planungskommission mit der Durchführung einer Ortsplanungsrevision. Für die fachliche Begleitung wählte er in einem Evaluationsverfahren das Planungsbüro Panorama AG, Bern.

In einem ersten Schritt wurde der vorerwähnte Richtplan Wohlen zu einem **Räumlichen Entwicklungskonzept (REK)** weiterentwickelt. Das REK löst die Richtplanung Wohlen ab und ist Grundlage für alle strategischen, raumrelevanten Handlungen im ganzen Gemeindegebiet.

Die eigentliche Ortsplanungsrevision umfasst die Überarbeitung der grundeigentümergebundenen Planungsinstrumente, umfassend den **Zonenplan** und das **Baureglement**, den **Ortsbildschutzplan** und den **Schutzzonenplan Landschaft**. Sämtliche grundeigentümergebundene Planinhalte werden künftig in Gebietsplänen zusammengefasst.

Ergänzend werden inhaltlich und zeitlich koordiniert mit der Ortsplanung der **Verkehrsrichtplan (VRP)** und der **Landschaftsrichtplan** aktualisiert und ein neuer **Energierichtplan** erarbeitet.

2.4 REK und der Verkehrsrichtplan (VRP)

Siedlung und Landschaft sind in stetem Wandel. Das eine greift in das andere und bildet durch dieses Zusammenwirken das Fundament für einen abwechslungsreichen Lebensraum Wohlen.

Das **räumliche Entwicklungskonzept REK** ist die **Grundlage** für alle strategischen raumrelevanten Handlungen im ganzen Gemeindegebiet und ist **für Behörden und Verwaltung bindend**. Es bildet Grundlage zur Überarbeitung von Richt- und Nutzungsplänen und liefert Ideen zu deren Umsetzung.

Das REK ist ein vorausschauendes Instrument, soll aber auch immer wieder an neue Bedürfnisse und Trends angepasst werden. Zur Umsetzung der Inhalte, sollen wo immer möglich, qualitätssichernde Verfahren eingesetzt werden.

Das REK beschreibt die **Vision über die räumliche Entwicklung** des gesamten Gemeindegebiets und ist behördenverbindlich.

Die **Richtpläne Verkehr, Energie und Landschaft** der Gemeinde verfeinern die Inhalte des REK's für einzelne Sachgebiete. Diese Richtpläne sind ebenfalls behördenverbindlich.

Wichtige generelle Festsetzungen und Rahmenbedingungen aus dem REK wurden in den VRP überführt.

Dies betrifft insbesondere die REK-Kapitel

- K5 Konzeptbeschrieb „Verkehr“
- A-08 Überarbeitung Verkehrsrichtplan
- Konzeptplan

Daneben flossen aber auch wichtige Festsetzungen aus dem VRP ins REK zurück.

2.5 Vorgehen und Aufbau Verkehrsrichtplan

Die Erarbeitung des Verkehrsrichtplans erfolgt durch die beigezogenen Verkehrsplaner unter der Begleitung der **Mitglieder der Arbeitsgruppe Verkehrsrichtplanung Wohlen**.

Der nun vorliegende Bericht ist das **Ergebnis intensiver Diskussionen und zweier Ortsbesichtigungen** in dieser Arbeitsgruppe.

Der **Einbezug der Bevölkerung** im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens stellt sicher, dass keine wesentlichen Probleme und Bedürfnisse übersehen wurden und die vorgesehenen Massnahmen Verständnis und Akzeptanz finden.

Der Richtplan ist für die Gemeinde Wohlen **behördenverbindlich**. Bei Vorhaben und Projekten, für welche die Gemeinde Wohlen nicht direkt zuständig ist (z.B. Kantonsstrassen), zeigt der Richtplan unverbindlich den Handlungsbedarf zuhanden der zuständigen Behörden dar.

Allfällige Massnahmen werden mit Inkrafttreten des neuen kantonalen Strassengesetzes ab 1.1.2009 grundsätzlich durch den Strasseneigentümer finanziert. Dabei müssen die jeweiligen finanziellen Möglichkeiten von Kanton oder Gemeinde berücksichtigt werden. Im Vorprüfungsbericht erwähnt das OIK II, dass bezüglich Umsetzung der auf Kantonsstrassen vorgeschlagenen Massnahmen die kantonalen Standards gelten (Strassengesetz Art. 39) "sowie die kantonalen Prioritätensetzungen, die v.a. durch die finanziellen Vorgaben sowie z.T. auch durch die zur Verfügung stehenden personellen Mittel bestimmt wird. Um keine Unklarheiten entstehen zu lassen, ist darauf hinzuweisen, dass Vorleistungen der Gemeinde nicht möglich sind."

Der Richtplan ist kein statisches Instrument. Er benötigt eine fortlaufende **Prioritätensetzung und Aktualisierung** aufgrund der **Rahmenbedingungen**, welche zum aktuellen Zeitpunkt im Vordergrund stehen.

Zu berücksichtigen sind die Dringlichkeit und Wichtigkeit und insbesondere die verfügbaren personellen und finanziellen **Ressourcen** (Budget, Finanzplan, etc.).

Der Verkehrsrichtplan enthält 4 Teile:

A Ausgangslage, Ziele und Grundsätze

B Rahmenbedingungen, Situationsanalyse

C Ziele und Massnahmen

D Teilpläne (Anhang)

Der **Teil C** enthält auf insgesamt **71 Massnahmenblättern** konkrete Problembeschriebe und Massnahmenvorschläge mit denen die vorangehend erwähnten Ziele erreicht werden sollen.



3 Ziele und Grundsätze VRP Wohlen

3.1 Ausgangslage und Zielsetzungen aus dem REK

Die „Richtplanung Verkehr“ von 1992 enthält wertvolle Grundlagen und Massnahmenvorschläge, ist aber teilweise veraltet. Seither entstanden auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene weitere Planwerke zum Thema Verkehr:

- kantonaler Richtplan Veloverkehr
- kantonaler Richtplan Wanderroutennetz
- Agglomerationsprogramme
- „Strategie Gesamtmobilität des Kantons Bern“
- Schulweg-Gefahrenkataster für die Gemeinde Wohlen etc..

Eine Überarbeitung der „Richtplanung Verkehr“ von 1992 drängte sich auf. Die Überarbeitung soll gemäss Festsetzungen im Rahmen der Erarbeitung des **REK** nach folgenden Zielsetzungen erfolgen:

- „Hohe Sicherheit für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer (Schulwegsicherungskonzept)
- Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel
- Verringerung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen
- Parkplatzbewirtschaftung und Park and Ride prüfen (Abstimmung auf die regionale Planung)“
- ein dichtes Netz an Fuss- Wander und Velowegen im ganzen Gemeindegebiet sicherstellen.

Ausgehend von den Zielsetzungen/Massnahmen entsprechend REK-Massnahme „A_08 Überarbeitung Verkehrsrichtplan“ wurde das REK unter „K1 Leitsätze“ wie folgt ergänzt:

REK-Leitsatz: Wir fördern eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Zur Sicherung einer **hohen Wohnqualität** fördert die Gemeinde Wohlen die **nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs**. Sie strebt die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer an. Für die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sind optimale Bedingungen nach dem Prinzip der **angebotsorientierten Verkehrsplanung** und unter Minimierung der schädlichen Auswirkungen des Verkehrs zu schaffen.

3.2 Zielsetzungen VRP

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsrichtplanes wurden die Zielsetzungen gemäss REK weiter konkretisiert und detailliert. Mit dem Verkehrsrichtplan verfolgt der Gemeinderat konkret die folgenden **Ziele**:

1. Bereitstellen eines **Netzes** zusammenhängender und **vernetzter, attraktiver Fuss- und Veloverbindungen**, welches alle wesentlichen Ziel- und Quellpunkte optimal erschliesst.
2. **Entlasten** der Gemeindestrassen ausserorts **von unnötigem Durchgangsverkehr**; der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird **möglichst direkt** auf die übergeordneten **Kantonsstrassen geleitet**.
3. **Verbessern der Sicherheit** im Strassenverkehr im Allgemeinen und im Speziellen auf **Schulwegen** und für **zu Fuss** gehende und **Velo** fahrende. Beseitigung lokaler Gefahrenstellen und Reduktion der Unfälle.

4. **Verbessern der Koexistenz** der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen.
Reduktion der Trennwirkung durch Verbesserung der **Strassenraumgestaltung**.
 Sicherstellen einer der Situation **angepassten Fahrweise** mit möglichst homogenem Geschwindigkeitsniveau und Verstetigung des Verkehrsflusses.
 Förderung der **Eigenverantwortung** aller Verkehrsteilnehmenden.

5. **Erhöhen der Wohnqualität** durch das Ermöglichen von **gefahrenarmem Spielen** von Kindern auf verkehrsarmen Strassen in Wohngebieten.
 Einführung von **Tempo 30 Zonen** und **Begegnungszonen** mit einfachen aber zweckmässigen Mitteln.

6. **Reduktion der negativen Folgen** des Verkehrs wie Lärm- und Luftbelastung.

7. **Zweckmässige Erschliessung** bestehender und neuer Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung und Sport.
Optimale Abstimmung neuer Baugebiete auf das **Netz des öffentlichen Verkehrs**.

8. Bereitstellen einer ausreichenden Anzahl zweckmässig angeordneter **Abstellplätze**, insbesondere in dezentralen Bike&Ride und Park&Ride Anlagen bei ÖV-Haltestellen sowie bei wichtigen Zielen von Freizeit und Erholung.
Beeinflussung der Nachfrage mittels zweckmässiger Bewirtschaftungssysteme.

9. **Verkehrsanteil des ÖV erhöhen**: Die **Verfügbarkeit** und die **Angebotsdichte des ÖV** Richtung Agglomerationszentrum soll erhalten oder verbessert werden.



Köniz



Bremgarten (BE)





B Rahmenbedingungen, Situationsanalyse

1. Rahmenbedingungen

Der Gemeinderat strebt eine Entwicklung an, die wirtschaftlich erfolgreich, ökologisch verträglich und sozial förderlich ist. Entsprechende Gesetzesaufträge und Richtplanungen von Bund und Kanton sollen umgesetzt werden. Daraus werden nachfolgend die wichtigsten Rahmenbedingungen wiedergegeben.

1.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan, welcher 2002 in Kraft gesetzt wurde, enthält sehr **konkrete und wichtige Rahmenbedingungen und Festsetzungen**, welche für den Verkehrsrichtplan der Gemeinde Wohlen als Grundlage dienen. Die wichtigsten davon werden stark zusammengefasst wiedergegeben.

→ **Mobilitätsketten optimieren**

→ **Kombinierter Personenverkehr**

Auch in den Agglomerationen, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, ist das Auto das am häufigsten benutzte Transportmittel. Ein Grund liegt in der ungenügenden Optimierung der Mobilitätsketten („Tür zu Tür-Verbindung“). Diese beruht beispielsweise auf Hindernissen im innerörtlichen Fuss- und Velowegnetz oder ungenügenden Abstellmöglichkeiten für Velos und Autos an Bahnhöfen und weiteren wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Auch lange und gefährliche Umsteigewege oder schlechte Fahrplanabstimmungen der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel sind wichtige Hemmnisse.



→ **Berner Modell: Negative Auswirkungen minimieren, Zielkonflikte bereinigen**

Die hohe Verkehrs- und Bevölkerungsdichte führt in den Agglomerationen zu **Verträglichkeitskonflikten** (Unfälle, Trennwirkung von Hauptachsen, Überschreitungen von Umweltgrenzwerten) und zu einem hohen **Gefahrenpotenzial**. Es sind Lösungen gefragt, die diese **Konflikte reduzieren** helfen, die funktional und gestalterisch befriedigen und eine hohe **Akzeptanz** der Betroffenen finden.

Mit Projekten nach dem **“Berner Modell”** kann anstelle der bisherigen Dominanz des Motorfahrzeugverkehrs eine **“Koexistenz”** der verschiedenen Verkehrsträger und Nutzungen erreicht werden (z.B. Sanierung Bernstrasse in Zollikofen, Seftigenstrasse in Wabern, Ortsdurchfahrten Neuenegg und Schönbühl, Ortsdurchfahrt Köniz (vgl. Abb. S. 14 oben)).

Die wichtigsten **Elemente des “Berner Modells”** sind:

- **Klare Festsetzungen der Behörden**
- **Partizipativer Planungsprozess**
- **Verstetigung** des Verkehrsflusses und **Durchlässigkeit** des Verkehrssystems für alle Verkehrsarten optimieren
- **Verträglichkeitskonflikte abbauen und Siedlungsqualität erhöhen, Verkehrsmanagement**
- **Wirkungsanalysen**

→ **Velofahren und zu Fuss gehen fördern**

Die Hälfte aller zurückgelegten Verkehrswege in der Schweiz und ein Drittel aller Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer. Es wird geschätzt, dass der Veloverkehr mit gezielten Fördermassnahmen in dichter besiedelten Gebieten um 50% und der Fussverkehr um 20% erhöht werden könnte.

Der Kanton Bern will deshalb den Fuss- und Veloverkehr in den Agglomerationen und Zentren fördern. Dies gilt auch für den Freizeit- und Tourismusverkehr.

→ **Abstimmung ÖV-Investitionen auf Siedlungsentwicklung**

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs richtet sich nach der **Nachfrage** und dem **Potenzial**. Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr sowie die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr regeln im Personennahverkehr, wie gross die Nachfrage sein muss, damit der Kanton ein ÖV-Angebot bestellt.

Der Kanton setzt sich im Richtplan zum Ziel, **Investitionsentscheide** zum Bereitstellen der teilweise ungenügenden Kapazitätsreserven im Regionalverkehr auf die **Ziele der Siedlungsentwicklung abzustimmen**. Die Attraktivität des ÖV soll zudem durch eine **optimale örtliche und zeitliche Verknüpfung** des Bahn- und Busverkehrs sicher gestellt werden.

Die Siedlungsentwicklung hat sich in den letzten Jahren von zentralen Standorten mit guter ÖV-Erschliessung **in peripher gelegene Gemeinden** mit – in der Regel – **schlechter ÖV-Erschliessung** verlagert. Deshalb müssen Anstrengungen unternommen werden, damit in zentrumsnahen Gemeinden attraktive, gut mit ÖV erschlossene Wohnlagen forciert werden können. In peripheren Gebieten dagegen ist die Realisierung neuer Wohnüberbauungen auf Standorte mit sehr guter ÖV-Erschliessung zu beschränken.

→ **Qualitative Siedlungsentwicklung**

Im kantonalen Richtplan wird Wert gelegt auf eine **qualitative** Siedlungsentwicklung: Der **öffentliche Raum** als **Begegnungsraum** und Treffpunkt für Menschen soll im Tagesablauf den verschiedenen Funktionen als Verkehrs-, Bewegungs-, Aufenthalts- und Freizeitraum besser gerecht werden und so eine **hohe Lebensqualität** sicherstellen.

1.2 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung: Siedlungsentwicklung gemäss Variante „Konzentration“

In der Region Bern wurde unter Federführung des Kantonalen Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR) ein **„Agglomerationsprogramm“** gemäss Vorgaben des Bundes erarbeitet. Diese wurde im Dezember 2008 weitgehend genehmigt und stellt die Voraussetzung für Bundessubventionen an zukünftige Projekte des Agglomerationsverkehrs dar.

Wie auch bereits der kantonale Richtplan kommt das Agglomerationsprogramm zu folgenden **Erkenntnissen**:

→ In der Region Bern droht bei weiter zunehmendem Motorfahrzeugverkehr eine **massive Überlastung** des Autobahn- und Hauptstrassennetzes. Dies führt unter anderem auch zu drastischen **Beeinträchtigungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs**.

Die **weitere Siedlungsentwicklung** ist von entscheidender Bedeutung für die Verkehrsentwicklung. Aufgrund der klaren Mitwirkungsergebnisse wurde beim **„Agglomerationsprogramm“** im Januar 2005 beschlossen, in der Agglomeration Bern – im Gegensatz zum Trendszenario – grundsätzlich eine **Siedlungsentwicklung** gemäss Variante **„Konzentration“** anzustreben.

Diese sieht eine **Siedlungsentwicklung** in wesentlichem Masse nur noch in bereits bebauten, durchmischten und **gut mit ÖV erschlossenen** zentralen Gebieten vor. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich die in der Variante „Trend“ angenommenen massiven Verkehrszunahmen im Agglomerationskern abschwächen dürften.

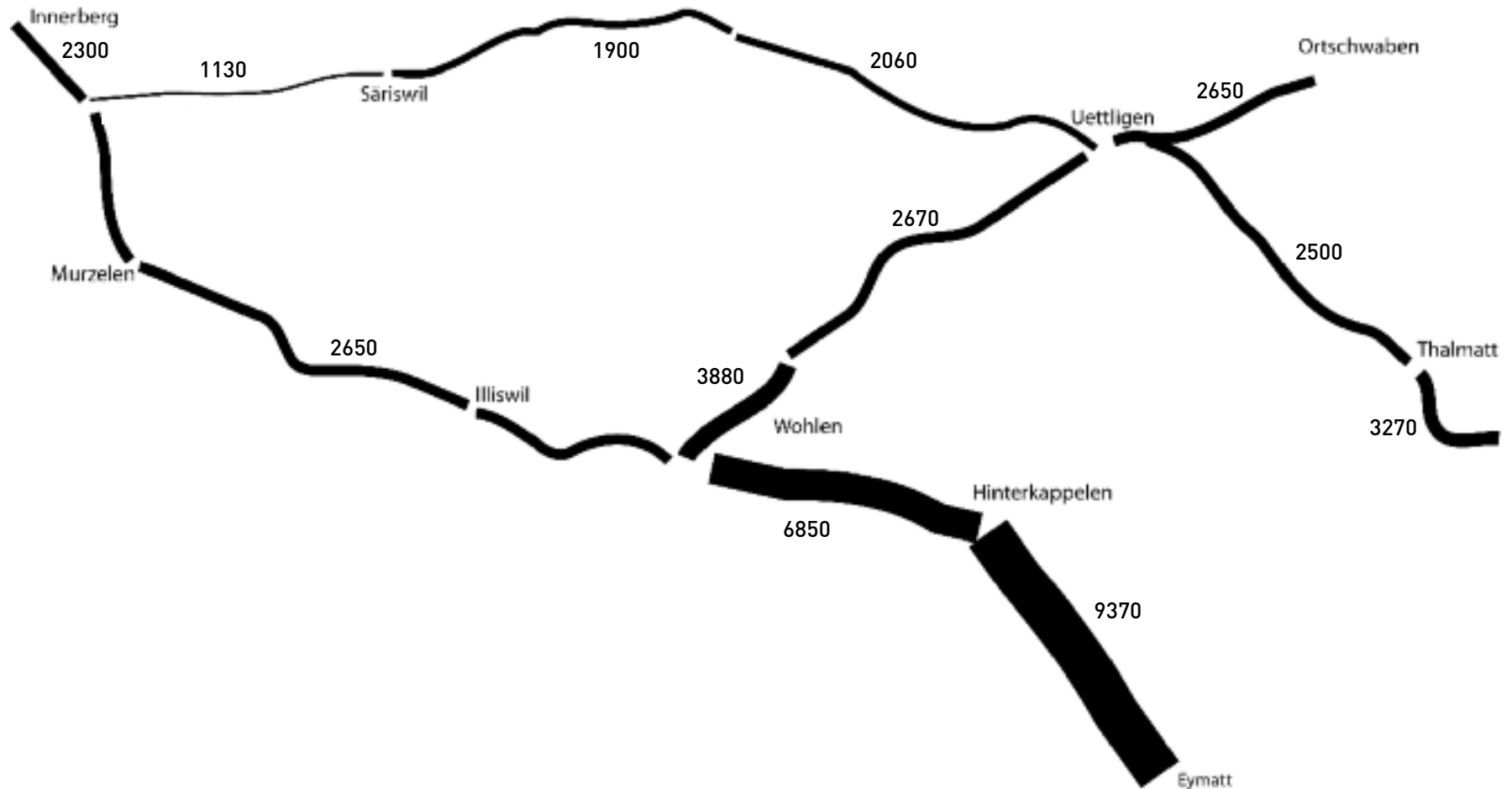
Aufgrund der erheblichen Zahl von Kurzstreckenfahrten werden im Agglomerationsprogramm noch **beträchtliche Potenziale beim Fuss- und Veloverkehr** geortet. Durch eine weitergehende Umlagerung vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr könnte das Strassennetz aber auch der ÖV massiv entlastet werden.

2 Situationsanalyse Motorisierter Individualverkehr (MIV)

2.1 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

Das Hauptstrassennetz der Gemeinde Wohlen weist lediglich auf der Achse Wohlen-Hinterkappelen-Bern erhebliche Verkehrsmengen auf (vgl. Abb. unten). Aber auch dort sind die technischen Kapazitätsgrenzen nicht erreicht.

Der Schwerververkehrsanteil beträgt bis zu 12%. Dies ist zwar ungewöhnlich hoch, aber zum Teil auf die dichten Postautokurse zurückzuführen.



2.2 Verkehrsentwicklung

Aussagen zur weiteren Verkehrsentwicklung hängen von den Bemühungen zu deren Beeinflussung und den Annahmen zur Siedlungsentwicklung ab, wie sie im Agglomerationsprogramm skizziert sind.

Das **Szenario „Trend“**, welches die Entwicklung der letzten Jahre extrapoliert, ergibt eine **erhebliche Zunahme der Fahrleistungen** zwischen 2000 und 2020 von 22% (Fz-Kilometer MIV) und einer Zunahme der Fahrten um 11%.

Damit würde die aktuelle Verkehrsüberlastung des Strassennetzes im Agglomerationskern in Spitzenstunden weiter verschärft und die negativen Folgen des MIV verstärkt.

Im **Szenario „Konzentration“** des Agglomerationsprogrammes wird dagegen generell mit einer **abgeschwächten Verkehrszunahme von lediglich ca. 5%** (Fz-Kilometer MIV) und einer Zunahme der Fahrten um 7% zwischen 2000 und 2020 gerechnet.

Es ist wichtig, zwischen technischer Kapazität und Verträglichkeit einer Strasse zu unterscheiden:

Die **technische Kapazitätsgrenzen** werden auf den Kantonsstrassen in der Gemeinde Wohlen auch beim Szenario „Trend“ nicht erreicht.

Die **Sicherheit und Verträglichkeit** (Lärmschutz, Luftreinhaltung, Trennwirkung der Strasse) dürfte sich jedoch auch in der Gemeinde Wohlen an einigen Stellen empfindlich verschlechtern (z.B. in Ortszentren Wohlen, Uettligen und Hinterkappelen).

2.3 Unfallauswertung

Im Beobachtungszeitraum vom **1.1.2003 bis 31.10.2008** wurden **144 Unfälle** (87 innerorts, 57 ausserorts) registriert (vgl. Abbildungen nachfolgende Seiten). Dabei wurden **55 Personen leicht verletzt, 22 Personen schwer. Vier Personen starben** bei Verkehrsunfällen in der Gemeinde Wohlen.

Der reine Sachschaden beläuft sich in dieser Periode auf **Fr. 1'038'800**. Die effektiven Unfallkosten (Spitalkosten, Genesungskosten, Hinterbliebenenrenten etc.) betragen allerdings erfahrungsgemäss ein mehrfaches dieser Kosten.

Die Unfälle betrafen 181 männliche und 87 weibliche Personen. Die Unfälle ereigneten sich **hauptsächlich in der Freizeit und beim Einkauf** (123). Lediglich 39 Unfälle geschahen auf dem Arbeitsweg.

In die Unfälle waren 144 Personenwagen, 3 Busse/Cars, 11 Lieferwagen, 7 Traktors, 20 Fahrräder, 16 Motorfahrräder (verschiedene Klassen) und 6 Fussgänger verwickelt.

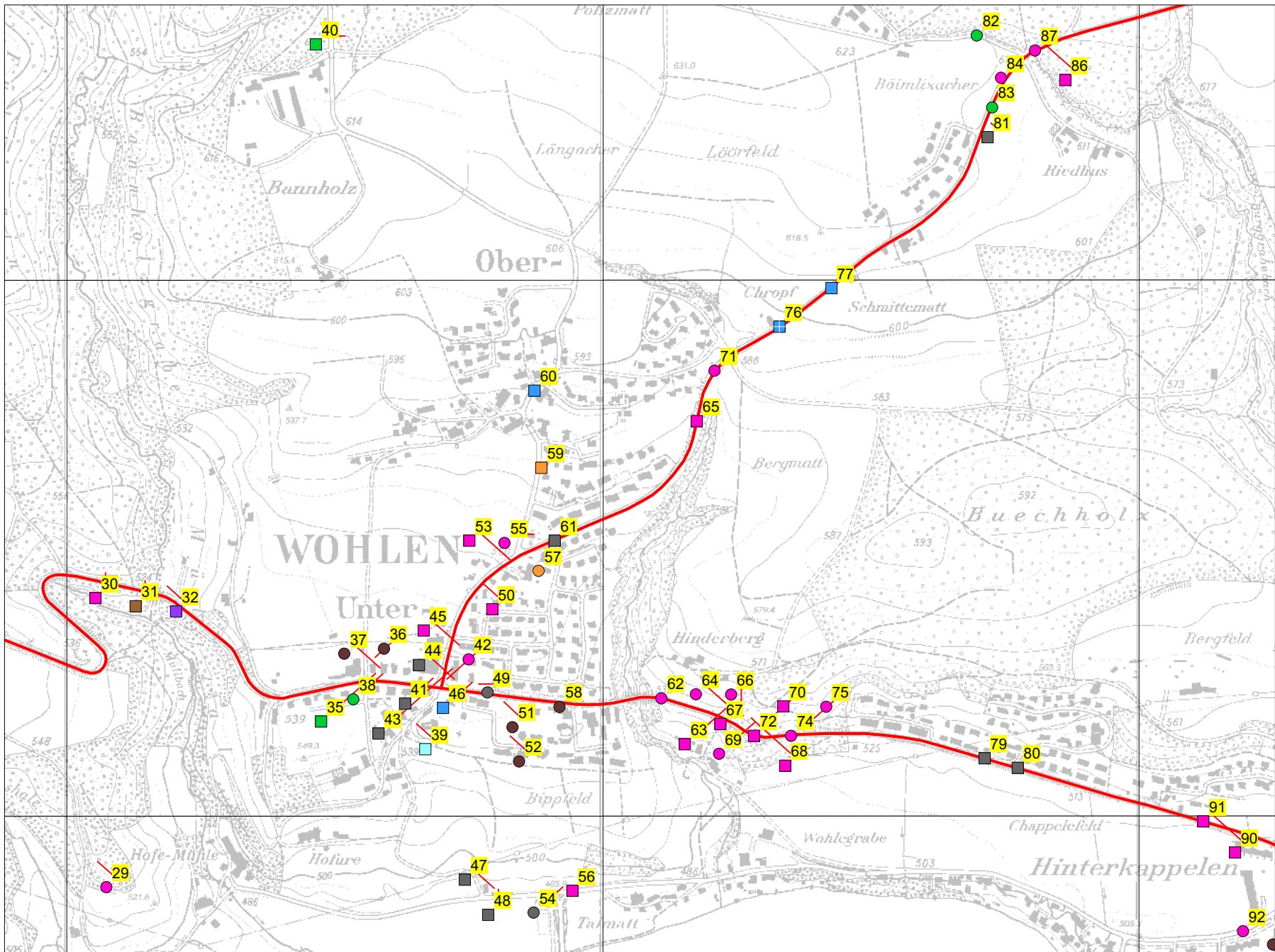
Geschwindigkeitsüberschreitungen (47) und direkter Einfluss Lenker/Fussgänger (Alkohol?) (30) sind die häufigsten Mängel und Einflüsse; gefolgt von der Nichtbeachtung des Vortrittsrechts (23), Links-/Rechtsfahren Einspuren (21), mangelhafter Bedienung des Fahrzeugs (19), andere Fahrbewegungen (19) und Unaufmerksamkeit/Ablenkung (17).

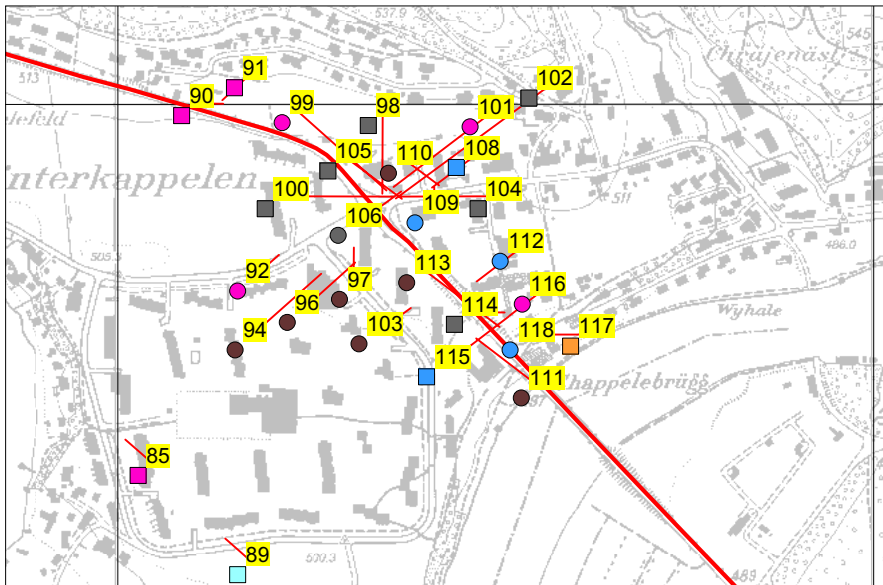
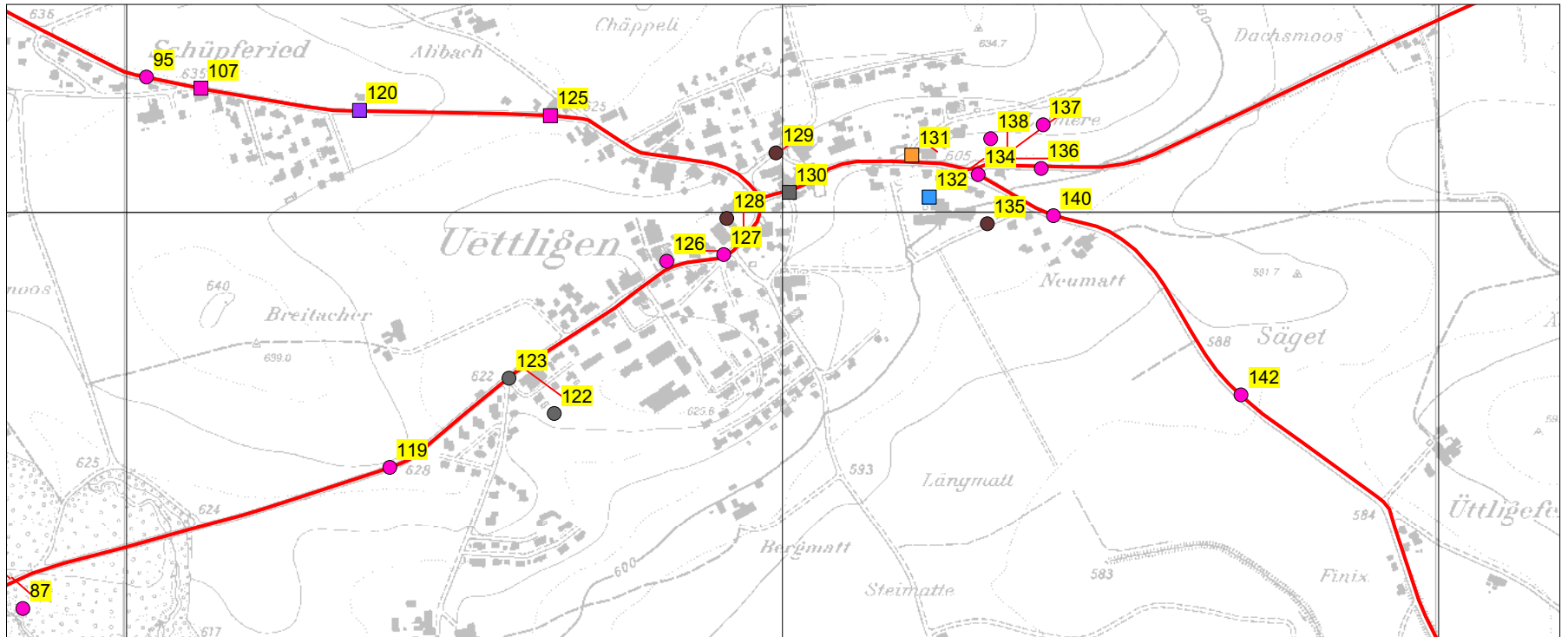
Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass 85 Prozent der Fahrzeuglenker (V85) die vorgegebenen Tempolimiten einhalten oder nur leicht überschreiten (siehe Teilplan MIV/Koexistenz). Dies ist im Vergleich zu anderen Gemeinden gut.

63 Unfälle ereigneten sich im Bereich der signalisierten **Innerorts-Geschwindigkeit von 50km/h**, 22 Unfälle bei 60km/h, 10 bei 70km/h und **42(!)** im Bereich der **Ausserortsgeschwindigkeit von 80 km/h**.

In Anbetracht der hohen Unfallzahlen und Tempolimiten muss "generell 50km/h innerorts" und 80km/h ausserorts lokal überprüft werden.

Das Unfallgeschehen konzentriert sich stark auf die **Hauptstrassen** in Hinterkappelen, Wohlen und Uettligen und auf deren Ortsverbindungen. Im Innerortsbereich konzentrieren sich die Unfälle auf **Kreuzungen** und **Einmündungen**. Innerorts gibt es Stellen mit **Unfallhäufungen**. Auf freier Strecke über Land dominieren Schleuder- und Selbstunfälle.





**Unfallkarten, 1.1.2003 bis 31.10.2008
Ausschnitte Wohlen, Uetligen und Hinterkappelen**

○ (orange)	Fussgängerunfall	● (pink)	Schleudern/Selbst.
● (green)	Begegnungsunfall	● (purple)	Überholunfall
● (blue)	Auffahrunfall	● (dark blue)	Vorbeifahren/Wechsel
● (grey)	Richtungsw./Abbiegen	● (light blue)	Queren ohne Abbiegen
● (brown)	Tier-Unfall	● (dark brown)	Andere Unfälle
○ (white)	nur Sachschaden	□ (white)	mit Verletzten
		□ (grid)	mit Toten

Insgesamt weist fast **die Hälfte der Unfälle Verletzte** auf (66 von Total 144). **Dies ist ein sehr hoher Anteil.**

Es gibt relativ **wenig Unfälle mit verletzten Fussgängern** (nur 3 von total 77).

Rund die Hälfte der 20 Velounfälle sind Selbstunfälle. Die andere Hälfte ist durch Motorfahrzeuge verschuldet. **22 von Total 77 Verletzten sind Velofahrer. Dies ist erheblich.**

Eine auffällige Häufung von Unfällen zwischen Wohlen und Hinterkappelen ausgangs Wohlen im Bereich nach der Brücke (Linkskurve) ist auf einen fehlerhaften Deckbelag zurückzuführen. Der Belag wurde unterdessen saniert.

2.4 Durchgangsverkehr auf Gemeindestrassen ausserorts

Zahlreiche Gemeindestrassen ausserorts weisen unerwünschten Durchgangsverkehr auf. Dabei ist weniger die Menge als das Geschwindigkeitsverhalten problematisch; die Strassen verlaufen vielenorts mit teilweise unübersichtlichen Kurven durch coupirtes Gelände. Schnell fahrende Motorfahrzeuge treffen dabei oft mit ungenügender Sichtweite und den Verhältnissen nicht angepasster Fahrweise auf entgegenkommende Motorfahrzeuge oder Velos. Darunter leidet insbesondere die Schulwegsicherheit zu abgelegenen Wohnstandorten.

2.5 Fehlende oder zu wenig Park&Ride- oder Besucher-Parkplätze

Bei einigen ÖV-Haltestellen und wichtigen Zielen von Einkauf, Freizeit und Erholung fehlen zweckmässig angeordnete Abstellplätze (z.B. Zentrum Uettligen, Endhaltestelle Säriswil, Schule Hinterkappelen, Kipferhuus). Sinnvoll angeordnete Park&Rideplätze erleichtern das angestrebte Umsteigen vom Auto aus abgelegenen Wohnstandorten auf den öffentlichen Verkehr Richtung Zentrum.

Besucherparkplätze bei Freizeiteinrichtungen und Erholungsstandorten sollten einerseits in vernünftiger Zahl vorhanden sein, um nicht zu ungeordneten Verhältnissen zu führen. Dabei können heikle Situationen wegen Sicht behinderndem Abstellen von Motorfahrzeugen auftreten. Andererseits





unterläuft ein grosszügiges Angebot an Autoabstellplätzen das Bemühen, das Velofahren und zu Fuss gehen zu fördern. Zweckmässige Gebührenbewirtschaftungskonzepte können hier hilfreich sein. Sie helfen zudem, die Kosten für die Erstellung der Abstellplätze zu decken.

2.6 Unnötige Dominanz des Motorfahrzeugverkehrs

Etliche Ortsdurchfahrten und Quartierstrassen werden unnötig stark vom Motorfahrzeugverkehr dominiert (z.B. Uettligen, Wohlen, Hinterkappelen Dorfstrasse und Kappelenring etc). Verträglichkeitskonflikte wie eine starke Trennwirkung von Hauptachsen, das Überschreiten von Umweltgrenzwerten sowie mangelnde Schulwegsicherheit, ein teilweise hohes Gefahrenpotenzial oder sogar Unfälle sind die Folge.

Die Durchlässigkeit des des Verkehrssystems für Fuss- und Veloverkehr ist oft stark beeinträchtigt. Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger, Velofahrerinnen, Autofahrer) und Nutzungen (Anliefern, Parkieren, Durchfahren, zu Fuss gehen etc.) findet nicht statt.

Durch die Dominanz des Motorfahrzeugverkehrs ist der öffentliche Raum vielerorts in seiner wichtigen Funktion als Begegnungs-, Bewegungs-, Aufenthalts- und Freizeitraum stark eingeschränkt. Die Orts- und Quartierzentren büssen als Einkaufsstandort an Attraktivität ein, was zu vermehrtem Abwandern der Kaufkraft in Shoppingcenter führt.



Suhr (AG)

2.7 Erst wenig Tempo-30 Zonen, noch keine Begegnungszonen

In der Gemeinde Wohlen existieren erst vereinzelt Tempo 30 Zonensignalisationen und keine Begegnungszonen (Tempo 20, Fussgänger-vortritt). Dabei können sorgfältig und zweckmässig angeordnete Zonensignalisationen mit vernünftigem Aufwand wesentlich zu einer hohen Wohnqualität und Verkehrssicherheit beitragen.

2.8 Missachtung von Fahrverboten mit Zubringerdienst im Wald

Die vor kurzem neu erlassenen Fahrverbote mit Zubringerdienst gemäss Waldstrassenplan werden noch häufig missachtet.

2.9 Zu wenig situationsgerechtes Geschwindigkeitsregime

Die signalisierte Geschwindigkeit ist zum Teil zu hoch und den Verhältnissen nicht angepasst. Unfälle oder ungenügende Schulwegsicherheit, schlechte Wohnqualität, Luftschadstoff- und Lärmimmissionen sind die Folgen.

2.10 Schwachstellenanalyse Schulwege

Im vorliegenden VRP wurden wichtige, noch nicht sanierte Konfliktpunkte aus dem Schulwegkataster ("Schulwegsicherung Wohlen, Gefahrenkataster", bfm 2005) berücksichtigt. Die Analyse von Unfallmeldungen der Kantonspolizei und gezielt eingeholte Informationen von Mitgliedern der Arbeitsgruppe ergaben weitere Hinweise zu Gefahrenstellen und Bereichen mit Sicherheits- und Gestaltungsdefiziten.

2.11 Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl der Pendler

Gemäss Volkszählung 2000 ist die **PendlerInnenmobilität in der Region Bern** grundsätzlich **stark auf das Zentrum** ausgerichtet. Zwischen der Stadt Bern und den angrenzenden Korridoren sind täglich 65'000 Menschen über 15 Jahren zur Arbeit oder Ausbildung unterwegs, zwischen den Korridoren (tangential) nur ein Viertel davon (17'000).

Bei einer Wohnbevölkerung von 8952 Personen (Jahr 2000) sind in der Gemeinde Wohlen **4061 Personen Wegpendler (45%)**. 1984 Personen sind Beschäftigte oder in Ausbildung, 667 Personen sind Zupendlerinnen. Wohlen ist grundsätzlich eine Wegpendlergemeinde.

Total **4955 Personen** aus Wohlen arbeiten in der Agglomeration Bern (Bereich der regionalen Verkehrskonferenz RVK 4) oder absolvieren eine Ausbildung. Davon pendeln 2814 Personen in die **Stadt Bern (57%)**. Dabei





sind 57% mit dem ÖV, 39% per MIV und 4% per Velo unterwegs. Die Pendlerbeziehungen in die Stadt Bern stehen somit im Vordergrund im Vergleich zur Pendlerbeziehung zu den umliegenden Gemeinden (17%).

Von Bern nach Wohlen pendeln nur gerade 182 Personen. Davon sind 43% mit dem ÖV und 52% per MIV unterwegs.

Tabelle: Pendler innerhalb RVK4

Von Wohlen nach Bern	2814	57%
Von Wohlen nach Wohlen (Binnenpendler)	1317	26%
Von Wohlen in andere Gemeinden RVK4	824	17%
Total RVK 4	4955	100%



Wohlen hat 1317 Binnenpendler. Dies entspricht einem Viertel aller von Wohlen innerhalb der RVK4 pendelnden Personen. **Zwei Drittel** davon bewegen sich **zu Fuss, mit dem Velo oder Motorfahrrad, 15% mit dem öffentlichen Verkehr** (inkl. P&R), **19% per MIV.**

Die **Zu- und Wegpendler** insgesamt dagegen sind lediglich zu **5% zu Fuss oder per Velo oder Mofa**, zu **46% per ÖV** und zu **49% mit dem MIV** unterwegs.



3 Situationsanalyse Öffentlicher Verkehr

3.1 Gute Verfügbarkeit und Angebotsdichte

Durch die Busanbindungen sind die grösseren Orte (Wohlen, Uettligen und Hinterkappelen) sehr gut und direkt mit dem Zentrum Bern erschlossen.

Zwischen Hinterkappelen und Bahnhof Bern verkehren 4 - 10 Kurse pro Stunde und Richtung. Zwischen Wohlen resp. Uettligen und Bern verkehren zwischen 1 und 4 Kurse pro Stunde und Richtung.

Sehr gut ist auch das Moonlinerangebot. Es wird gut genutzt. Die Gemeinde unterstützt die Bestrebungen zum weiteren Ausbau der privaten Anbieter weiterhin.



3.2 Recht hoher Pendler-ÖV-Anteil (vgl. B 2.11)

Die Pendler (Arbeit, Ausbildung) in die Stadt Bern sind zu 57% mit dem ÖV, zu 39% per MIV und zu 4% mit dem Langsamverkehr unterwegs. Der ÖV-Anteil ist somit recht hoch. Eine weitere Erhöhung des Modalsplits kann mit einer Angebotsverdichtung und genügend Park&Ride und Bike&Ride-Anlagen bei ÖV-Haltestellen erzielt werden. Zudem sind Massnahmen zur Fahrplanstabilität in der Stadt Bern für attraktive Umsteigebeziehungen notwendig.



3.3 Optimale Anordnung von ÖV-Haltestellen

Infolge Neueinzonungen und Aufwertungen von Ortsdurchfahrten (Koexistenzmassnahmen) können ÖV-Haltestellen teilweise optimaler angeordnet werden.

3.4 ÖV-Tangentiallinien

Mit der Verlagerung von Arbeitsplätzen an den Rand der Region nimmt die Bedeutung tangentialer ÖV-Beziehungen zu. Die Linie 101 wird bei der Kirche Bethlehem neu an das Tram Bern West angeschlossen und kann von zusätzlichen Tangentialbeziehungen profitieren. Die Tangentialbeziehung über Wohlen - Uettligen - Kirchlindach - Zollikofen (Linie 107) wird nur zu Pendlerzeiten betrieben. Die Schüler von Kirchlindach, die die Schule in Uettligen besuchen, können diese Linie infolge der grossen zeitlichen Lücken nicht benutzen.





3.5 Schulbus

Die Schulkinder der Gemeinde Wohlen aus weniger dicht besiedelten Gemeindeteilen müssen teilweise recht lange Schulwege zurücklegen. Da dies auf den Hauptstrassen per Velo oft mit zu grossen Risiken oder Aufwand verbunden ist, übernimmt die Gemeinde für diese Kinder den grössten Teil der Abonnementsgebühren des Tarifverbundes Libero. So funktionieren die bestehenden Buslinien zeitweise auch als Schulbusse. Die Linie 107 ist dazu jedoch nicht benutzbar (siehe S. 26, 3.4).

Die Schülertransporte erfolgen auch durch Elterntransporte per Auto.



4 Situationsanalyse Veloverkehr

Die Gemeinde Wohlen hat in weiten Teilen eine für das Velo geeignete Topographie. Im innerörtlichen Verkehr wird das Velo gut benutzt. Auf den Strassen zu den Oberstufen-Schulhäusern in Uettligen und Hinterkappelen bestehen aber noch grössere Sicherheitsdefizite und zwischen den Siedlungsgebieten von Uettligen, Wohlen und Hinterkappelen in Richtung Zentrum besteht noch ein erhebliches ungenutztes Velopotenzial. Die Velorouten sind ideale Ergänzungen zu den bestehenden und künftigen attraktiven Veloachsen durch den Bremgartenwald (Hinterkappelen - Glasbrunnen und Thalmatt - Halenstrasse).



4.1 Kantonaler Velorichtplan

Gemäss kantonalem Velorichtplan weisen mehrere Kantonsstrassen einen Handlungsbedarf auf, weil sie oft auch als Schulwege benutzt werden. (Siehe Teilplan Veloverkehr Massnahmenbedarf Typ 1 und Typ 2). Vom kantonalen Velorichtplan wurden alle Sicherheitsdefizite auf den Teilplan 2 Veloverkehr (siehe Anhang) übertragen.

Auf verschiedenen Strecken decken sich die Einschätzungen der Gemeinde zur Problemlage allerdings nicht mit denjenigen des kantonalen Velorichtplans. Hier wird vorgeschlagen, dass der Gemeinderat beim kantonalen Tiefbauamt eine Überprüfung der entsprechenden Festsetzungen beantragt. Dies ist insofern angezeigt, als der kantonale Velorichtplan im Hinblick auf den neuen Strassennetzplan des Kantons ohnehin überarbei-

tet wird. Die finanziellen Aufwendungen zur Förderung des Veloverkehrs sollten vorzugsweise im Bereich der aus der Situationsanalyse resultierenden Strassenabschnitte eingesetzt werden.

4.2 Ungenügende Vernetzung

Die Attraktivität und der Benutzungsgrad des Angebots an Veloverbindungen hängt ganz wesentlich von deren Vernetzung und Homogenität in Bezug auf Verkehrssicherheit und Komfort ab. Das Veloverkehrsnetz ist teilweise nicht zusammenhängend und vernetzt. Es fehlt zum Beispiel der Anschluss an die Velorouten von Hinterkappelen und Halenbrücke Richtung Bern.

4.3 Ungenügende Sicherheit, Qualität und Attraktivität von Veloverbindungen

Verschiedene Veloverbindungen auf Kantonsstrassen innerorts und ausserorts und auf Gemeindestrassen weisen Sicherheitsdefizite auf (vgl. kantonaler Velorichtplan resp. Kapitel C 2 Massnahmen Veloverkehr). Zum Teil sind auch Schulwege betroffen. Dies betrifft aus der Sicht der Gemeinde insbesondere die zu den Oberstufen-Schulhäuser führenden Kantonsstrassen, da dort hohe Geschwindigkeiten, geringe Fahrbahnbreiten, die teilweise geschwungenen Linienführung der Strasse und einzelne ungenügende Sichtweiten bei Einmündungen zu grossen Unsicherheitsgefühlen führen. Ungenügende Angebote resp. Sicherheitsdefizite führen u.a. dazu, dass Velo fahrende Schulkinder auf Fusswege und Trottoirs ausweichen (siehe nebenstehende Abbildung). Dies ist oft nicht erwünscht, da dies zu Konflikten oder sogar Unfällen zwischen Velofahrerinnen und Fussgängern führen kann. Velofahrer auf dem Troittoir sind auch auf der Fusswegverbindung vom Kappelenring zum Schulhaus Hinterkappelen zu beobachten.

Einzelne Netzlücken oder Gefahrenstellen können dazu führen, dass ein an sich recht gutes Angebot in einem Gemeindeteil nicht oder viel zu wenig benützt wird. Stattdessen fühlen sich beispielsweise Eltern veranlasst, wegen einer Gefahrenstelle auf dem Schulweg ihre Kinder per Auto zur Schule zu bringen. Dadurch werden die Kinder in ihrer Selbständigkeit und sozialen Entwicklung unnötig eingeschränkt und erlernen ein einseitiges, Auto orientiertes Mobilitätsverhalten.





4.4 Fehlende Velo-Abstellplätze, fehlende Bike&Ride-Anlagen

An einzelnen Orten fehlen zweckmässig angeordnete Abstellplätze, insbesondere bei Bushaltestellen. Diese werden im Rahmen der laufenden Investitionsplanung ergänzt.

5 Situationsanalyse Fussverkehr

5.1 Ungenügende Vernetzung und Signalisation

Das Fussverkehrsnetz ist an verschiedenen Orten zuwenig zusammenhängend und vernetzt. Analog dem Veloverkehr führen Netzlücken oder Sicherheitsdefizite zu einer schlechten Benutzung des an sich guten Fussverkehrsnetz. Schultaxi-Fahrten der Eltern sind die Folge.

Abgesehen von Wanderwegweisern fehlt eine Signalisation von Fusswegverbindungen weitgehend. Eine optimale Signalisation und Information kann helfen, sichere und attraktive Alltags-Fusswegverbindungen besser zu kommunizieren und bekannt zu machen. Damit kann das zu Fuss gehen erheblich gefördert und insbesondere auch die Orientierung von Ortsunkundigen verbessert werden.

5.2 Sicherheitsdefizite

Einige Fussverkehrswege (Wanderwege, Fusswege, Spazierwege) weisen Sicherheitsdefizite auf. Zum Teil sind auch Schulwege betroffen. Eine Wegverkettungskette ist nur so sicher wie das schwächste Glied. Entsprechend lohnt es sich, die Sanierung von Fussweggefahrenstellen mit hoher Priorität zu behandeln.

5.3 Ungenügende Attraktivität und Komfort von Fusswegverbindungen

Die Attraktivität und der Komfort wichtiger Fusswegverbindungen sind ungenügend: nicht begehbar für Gehhilfen, Rollstühle oder Kinderwagen; keine oder schlechte Wegweisung respektive Signalisation; ungenügende Sichtverbindungen bei Einmündungen oder Querungen von Strassen.

Verschiedene an sich äusserst attraktive Aussichtspunkte in der Gemeinde Wohlen sind zu Fuss ungenügend erreichbar. Zudem fehlen einfache Einrichtungen wie Sitzbänke, Brätlistellen und Aussichtstafeln.



Attraktive Ziele zur Naherholung fördern die tägliche Bewegung und die Verbundenheit mit dem Wohnort. (Auto-)Fahrten zu weiter entfernten Erholungsgebieten werden überflüssig.

5.4 Viele Wanderwege auf Schwarzbelag

Wohlen ist ein wichtiger Ausgangspunkt für zahlreiche Wanderwegverbindungen regionaler Bedeutung. Das Wanderwegnetz der Gemeinde Wohlen ist zwar engmaschig aber teilweise unattraktiv, da etliche Wanderwege auf Strassen mit Schwarzbelag angelegt sind.





C Ziele und Massnahmen

Auf den folgenden Seiten werden die Ziele von Kapitel A 3.2 wiederholt und in Bezug gesetzt zu konkreten, auf die Teilthemen bezogenen Massnahmen. Diese ergeben sich aus den Zielsetzungen einerseits und der Situationsanalyse (Teil B) andererseits. Die konkreten, ortsbezogenen Massnahmenbeschriebe finden sich im Anschluss sowie auf den Teilplänen im Anhang.

Die Gliederung ist wie folgt:

- | | | | |
|---|---|----------------------|--------------------------------|
| 1 | Fussverkehr | S. 32 bis 52 | und Teilplan 1 (Anhang) |
| 2 | Veloverkehr | S. 54 bis 71 | und Teilplan 2 (Anhang) |
| 3 | Öffentlicher Verkehr | S. 72 bis 80 | und Teilplan 3 (Anhang) |
| 4 | Motorisierter Individualverkehr/Koexistenz | S. 81 bis 115 | und Teilplan 4 (Anhang) |



1 Fussverkehr

Zu Fuss gehen ist die umweltfreundlichste Mobilitätsform. Im Alltag kürzere und mittlere Strecken zu Fuss zurück zu legen, statt per MIV oder ÖV, entlastet das Verkehrssystem und fördert Gesundheit und Wohlbefinden.

Der **Richtplan** unterscheidet folgende **Arten von Fusswegverbindungen**: Wanderwege, Fusswege, Spazierwege. Diese Hierarchie gilt auch, wenn eine Wegverbindung mehreren Zwecken dient.

- **Wanderwege (gelbe Wegweiser)** sind überörtliche Wegverbindungen. Sie dienen dem Wandern entlang landschaftlich reizvoller und möglichst verkehrsarmer Routen. Wanderwege sollten möglichst auf unbefestigten Wegen angelegt werden. Sie sind in der Regel nicht Behinderten gerecht und können auch nur ausnahmsweise über längere Strecken mit Rollstühlen oder Gehilfen begangen werden.
- **Fusswege** sind möglichst **direkte** Verbindungen für den alltäglichen Fussverkehr insbesondere auch Schulwege. Sie weisen mehrheitlich Schwarzbelag auf.
- **Spazierwege** dienen der Naherholung. Sie werden wo möglich Behinderten gerecht ausgeführt (im Teilplan 1 Fussverkehr (siehe Anhang) mit **Stern*** gekennzeichnet).

→ Ziel 1, VRP

Bereitstellen eines **Netztes** zusammenhängender und vernetzter, **attraktiver Fuss- und Veloverbindungen**, welches alle wesentlichen Ziel- und Quellpunkte optimal erschliesst.

→ Ziel 3, VRP

Verbessern der Sicherheit im Strassenverkehr im Allgemeinen und im Speziellen auf **Schulwegen** und für **Fussgängerinnen** (und Velofahrer); **Beseitigung lokaler Gefahrenstellen** und Reduktion der Unfälle.

Weitere Teilziele

- Erhöhen der Anteile zu Fuss zurückgelegter Wege im Alltag, in der Freizeit, sowie zwecks Erholung
- Reduktion von MIV-Fahrten für Freizeit und Erholung, Erhöhung von öffentlichem, Fuss- und Veloverkehr
- Möglichst behindertengerechte Fusswegverbindungen (z.B. Trottoirabsenkungen)

1.1 Qualitativ gute, sichere und attraktive Fusswegverbindungen

Die Gemeinde Wohlen kann zur weiteren Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wichtige Netzlücken schliessen. Attraktive **Fusswege** innerhalb der Siedlungsgebiete bieten die Voraussetzung zur Sicherstellung der täglichen Bedürfnisse (Freizeit, Einkauf, Beruf, Schule) ohne Verkehrsmittel.

Gute Verbindungen des Fussverkehrs bilden eine wichtige **Voraussetzung zur attraktiven Naherholung**:





Attraktive **Spazier- und Wanderwege** aus den Wohngebieten in die landwirtschaftlich genutzten Naherholungsräume und Wälder erhöhen die Wohnqualität. Sie helfen motorisierten Individualverkehr vermeiden. Eine gute **Wegführung** und optimale **Signalisation** ist bei allen Fussverkehrswegen wichtig. Mit Sitzbänken, Bäumen, etc. sollen bestehende und neue **Fussverkehrsrouten attraktiver** gemacht werden.

1.2 Sichere Erreichbarkeit aller wichtigen Zielorte zu Fuss

Innerhalb der Ortschaften und Weiler der Gemeinde Wohlen ist die gute und **sichere Erreichbarkeit** aller wichtigen Zielorte zu Fuss ein wichtiger Beitrag zur Förderung des zu Fuss Gehens. Dies gilt in besonderem Masse für die Schulwege. **Sichere Schulwege** erleichtern es, zu Fuss zur Schule zu gehen. Sichere Schulwege reduzieren die Bring- und Holfahrten besorgter Eltern per Auto zu Schule und Kindergarten und erhöhen die Bewegungsspielräume der Kinder.

Sofortmassnahmen: Umsetzung der Massnahmen Schulwegkataster ("Schulwegsicherung Wohlen, Gefahrenkataster", bfm 2005)



1.3 Tempo 30 Zonensignalisationen und Begegnungszonen

Wesentliche Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr auf Gemeindestrassen können zudem mit der Einführung von **Tempo 30 Zonensignalisationen** und **Begegnungszonen** (Tempo 20, Fussgängervortritt) erzielt werden. Dies bedingt allerdings eine zweckmässige Ausgestaltung der verkehrsberuhigten Strassen, so dass im Normalfall die vorgegebene Geschwindigkeit auch eingehalten wird. Andernfalls fühlen sich Fussgängerinnen sicherer als sie effektiv sind.

1.4 Begehbare Fusswege für alle

Die Gemeinde Wohlen ist bemüht, generell Verbindungen des Fussverkehrs **für Rollstühle, Gehhilfen und Kinderwagen begehrbar** zu machen (insbesondere im Umfeld von Schulen, Altersheimen und grösseren oder neuen Siedlungen). Hier sind allfällig bestehende gefährliche Stellen und Hindernisse (insbesondere für **Gehbehinderte**) zu beseitigen. Spazierwege, die für alle begehrbar sind, werden im Teilplan 1 Fussverkehr (siehe Anhang) **mit einem Stern* gekennzeichnet**. Unter Berücksichtigung der Topografie der Gemeinde ist es jedoch nicht möglich, alle Fusswege derart zu gestalten und unterhalten.

1.5 Aufenthaltsqualität verbessern

Attraktive und sichere Strassen- und Aussenräume erhöhen die **Aufenthaltsqualität** von Ortskernen im öffentlichen Raum. Schöne **Aussichtspunkte sollen zu Fuss** erreichbar sein und nach Möglichkeit mit einfachen Einrichtungen (Sitzbank, Brätlistelle, Aussichtstafel, etc.) ausgestattet sein.

1.6 Wanderwege ohne Schwarzbelag

Wanderrouen sind möglichst auf Wegen ohne Schwarzbelag anzuordnen respektive auf diese zu verlegen.

1.7 Optimale Signalisation von Fusswegverbindungen und Information von Fussgängern

Die Signalisation von Fusswegen ist bisher erst in grösseren Städten oder touristischen Orten üblich und zufriedenstellend gelöst. In der Gemeinde Wohlen liegt hier noch ein grosses Potential zur Förderung des zu Fuss gehens brach.

Es hat sich andernorts (z.B. Worb, siehe nebenstehende Abb.) bewährt, wichtige Routen des Alltagsfussverkehrs mit zweckmässig angeordneten Wegweisern auszuschildern. An wichtigen Wegkreuzungen und ÖV-Haltestellen sind zudem Orientierungstafeln mit Ortsplänen angeordnet. Diese enthalten wichtige Ziele und ÖV-Haltestellen.



1.8 Massnahmen Fussverkehr

Nr. 1	Hinterkappelen: Neue Spazierwegverbindung suchen	S. 36
Nr. 2	Hinterkappelen: Neubau Spazierweg am Wohlensee	S. 37
Nr. 5	Hinterkappelen: Sicherheitsdefizit fehlendes Trottoir	S. 38
Nr. 15	Hinterkappelen: Neue Verbindung Wyhalenstr.-Bernstrasse-Kappelenring	S. 39
Nr. 18	Oberwohlen: Neubau Fussweg Bäumlisacher-Chropf	S. 40
Nr. 19/29/36/42/126	Neue Wanderwegführungen	S. 41
Nr. 22	Uettligen: Fussweg als Schulweg/Erschliessungsweg sichern	S. 42
Nr. 23	Uettligen: Neubau Fussweg Altersheim – Dorfzentrum	S. 43
Nr. 24	Uettligen: Neubau Fussweg bei Metzgerei (Schulweg)	S. 44
Nr. 25	Uettligen: Neubau Fusswege Siedlungsentwicklung Säriswilstr.	S. 45
Nr. 27	Uettligen: Gefahrenstelle Alpenblickweg	S. 46
Nr. 30	Säriswil: Neue Wanderwegführung	S. 47
Nr. 31	Innerberg: Neue Wanderwegführung	S. 48
Nr. 113	Oberdettligen: Fusswegausbau	S. 49
Nr. 121	Innerberg: Wanderweg mit Beleuchtung ausrüsten	S. 50
Nr. 127	Uettligen - Ortschaftswaben: Neubau Fusswegverbindung	S. 51
Nr. 130	Hinterkappelen: Neubau Fussweg Sonnenrain	S. 52

C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 1 Hinterkappelen: Neue Spazierwegverbindung suchen

Problembeschrieb, Massnahme

Ergänzung Spazierweg: Beim Rainweg nach Kurve fehlt Verbindung in den oberen Weg Bennenboden.

→ Neue Spazierwegverbindung suchen.

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Kantonales Wanderroutennetz (Richtplan und Inventarplan)

Beteiligte Stellen

Gde/Private

Kostenschätzung

Fr. 30'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

Bauvorhaben Sonnenrain



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 2 Hinterkappelen: Neubau Spazierweg am Wohlensee

Problembeschrieb, Massnahme

→ Neuer Spazierweg: Uferweg Wohlensee Ey nach Wohlengraben.

Gemäss Kantonsprojekt verläuft der Uferweg im westlichen Teil, im Gebiet Talmatt auf einer Länge von rund 300 Metern auf der nahen Hofenstrasse.

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Beteiligte Stellen

TBA; BVE: Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr

Kostenschätzung

1'800'000.-

Kostenträger

Gde 40%, Kt 60%

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 5 Hinterkappelen: Sicherheitsdefizit fehlendes Trottoir

Problembeschrieb, Massnahme

Fussweg. Trottoir fehlt von Wohlengraben bis Talmatt, Sicherheitsdefizit. Tempo 30 Zone vorhanden.

→ Befahrbarer, mit Poller gesicherter Fussgängerbereich (ev. Fussgängerlängsmarkierung, ca. 4m Fahrbahnbreite), analog bereits sanierter/ausgebauter Strecke der Hofenstrasse

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Bericht Gehweganlage, B+S Ingenieure AG Bern, 2006

Beteiligte Stellen

Gde

Kostenschätzung

Fr. 165'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

C 1 Fussverkehr, Nr. 2, Hinterkappelen: Neubau Spazierweg am Wohlensee, Seite 37

C4 MIV/Koexistenz, Nr. 102 Wohlei: Nutzung Parkplätze definieren, Seite 112



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 15 HK: Neue Verbindung Wyhalenstr.-Bernstr.-Kappelenring

Problembeschrieb, Massnahme

Neue Fusswegverbindung Wyhalenstrasse-Bernstrasse-Kappelenring aufgenommen.

→ Verlängern über Bernstrasse durch Areal Kappelenring.

Priorität SM /2

Gespräche mit Grundeigentümern (SM)

Umsetzung (2)

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Gde, Private

Kostenschätzung

Fr. 45'000.-

Kostenträger

Gde, Private

Koordination

Überbauung Stucki-Areal



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 18 Oberwohlen: Neubau Fussweg Bäumlisacher-Chropf

Problembeschrieb, Massnahme

Von Riedhaus - Bäumlisacher besteht Trampelpfad.

→ Neue Fussweg-Verbindung vom Westeingang Bäumlisacher zu Chropf

Priorität S/1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Kostenschätzung

Fr. 160'000.-

Kostenträger

Gde Fr. 40'000.-, Kt Fr. 120'000.-

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 19/29/36/42/126: Neue Wanderwegführungen

Problembeschrieb, Massnahme

Aktuelle Wanderwegführungen unattraktiv, da teilweise auf Schwarzbelag, Sicherheitsdefizite infolge MIV-Verkehr

- Neue Wanderwegführungen möglichst auf Naturbelag, sinnvollere Vernetzung und aussichtsreicher
- Nr. 19 Innerberg: Neue Wanderweg-Verbindung Wölfliried nach Restaurant Jäger
- Nr. 29 Murzelen: Wanderweg Murzelen-Säriswil: neue Wanderwegführung auf Feldwegen.
- Nr. 36 Usserberg: Neue Wanderwegführung
- Nr. 42 Oberdettigen: Neue Wanderwegführung Oberdettigen - Herrenschwanden
- Nr. 126 Säriswil: Neue Wanderwegverbindung zwischen Walendorfstrasse und Juch

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonales Wanderroutennetz (Richtplan und Inventarplan)

Beteiligte Stellen

Gde; Private; Berner Wanderwege; TBA, OIK II, Fachstelle Fuss- und Wanderwege

Kostenschätzung

Fr. 70'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 22 Uettligen: Fussweg als Schulweg/Erschliessungsweg sichern

Problembeschrieb, Massnahme

Fussweg/Schulweg parallel zur Hauptstrasse (Grossackerweg, Wohlenstrasse). Eine Privatstrasse ist nicht durchgehend mit Velo befahrbar. Sichtprobleme bei Engpass und Ausfahrten Einstellhallen.

→ Ev. Dienstbarkeiten sicherstellen da Privatterrain. Langfristig Verbindung sicherstellen, da potentielle Überbauung in Südwesten über diesen Schulweg erschlossen wird.

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Gde, Private

Kostenschätzung

Fr. 25'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 23 Uettligen: Neubau Fussweg Altersheim - Dorfzentrum

Problembeschrieb, Massnahme

Neubau Fussweg wird gewünscht zwischen Altersheim und Dorfzentrum, zugänglich für Rollstühle, Gehhilfen, Kinderwagen.

→ Evt. über landwirtschaftliche genutzte Parzelle oder bestehenden Fahrweg führen.

Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Kostenschätzung

Fr. 85'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 24 Uettligen: Neubau Fussweg bei Metzgerei (Schulweg)

Problembeschrieb, Massnahme

→ Bei Metzgerei neue rückwärtige Fusswegverbindung (Schulweg).

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Gde

Kostenschätzung

Fr. 20'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 25 Uettligen: Neubau Fusswege Siedlungsentwicklung Säriswilstr.

Problembeschrieb, Massnahme

Neubau Fusswege zu/bei Neuüberbauungen. Zugänglich für Rollstühle, Gehhilfen, Kinderwagen.

→ Erschliessungsvorschläge „Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse Uettligen, Konzept- und Bebauungsplan, Gauer Itten Messerli“ werden mit einer Ausnahme übernommen: Erschliessung Anschluss Südosten im oberirdischen Bach-Entlastungskänel wird nicht als sinnvoll erachtet. Der Anschluss soll direkter ins Zentrum geführt werden, idealerweise über Parkplatz Bäckerei Zingg.

Priorität SM/1

Sofortiges Gespräch der Gemeinde mit Grundeigentümern und Investoren (SM)

Umsetzung in Zusammenhang mit der Neuüberbauung (1)

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Überbauungsplan

Beteiligte Stellen

Gde, Private

Kostenschätzung

Fr. 30'000.-

Kostenträger

Gde 30'000.-, Private: ?

Koordination

- C 2 Veloverkehr, Nr. 71, Uettligen: Neubau kommunale Veloroute Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse, Seite 59
- Teilweise gemeinsame Fuss- und Veloverkehrsführung.



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 27 Uettligen: Gefahrenstelle Alpenblickweg

Problembeschrieb, Massnahme

Fussweg Alpenblickweg: Steiles Strässchen für Fussgänger wird von Velo befahren (Schulweg).

→ Ev. Lösung: Veloständer an Oberdettigenstrasse; aber Akzeptanz wird bezweifelt. Auch nicht praktisch für Schüler, da zu weit von Schule weg. Erste Massnahme bereits erfolgt (Querbänderung). Problem nach wie vor bestehend.

→ Neue Lösung suchen zur Entschärfung Einmündung; z.B. vertikaler Versatz / Aufpflasterung zur Reduktion Geschwindigkeiten.



Priorität SM / 1

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Schulwegkataster

Beteiligte Stellen

Gde

Kostenschätzung

Fr. 15'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 26, Uettligen: Gefahrenstelle Alpenblickweg eliminieren, Seite 90



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 30 Säriswil: Neue Wanderwegführung

Problembeschrieb, Massnahme

Bestehende Wanderwegführung teilweise unzweckmässig und über Schwarzbelag.

→ Wanderweg Birchi – Säriswil aufheben und ersetzen durch Weg über Hirschere (Wanderweg Meikirch-Säriswil). Weniger Schwarzbelag, sicherer, zum Teil auf IVS-Weg.

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonales Wanderroutennetz (Richtplan und Inventarplan)

Beteiligte Stellen

Gde, Private, TBA, OIK II, Berner Wanderwege

Kostenschätzung

Fr. 25'000.-

Kostenträger

Gde; Kt; Berner Wanderwege; TBA, OIK II, Fachstelle Fuss- und Wanderwege

Koordination

Muss mit Gemeinde Meikirch abgeklärt werden.



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 31 Innerberg: Neue Wanderwegführung

Problembeschrieb, Massnahme

Wanderweg verschieben, da unattraktiv entlang asphaltierter Kantonsstrasse

→ Neubau Wanderweg via Eichelried muss noch im Detail festgelegt werden.

→ Anschliessend 2 kleine Teilstücke aufheben. Diese sind gefährlich und teilweise entlang Kantonsstrasse ohne Troittoir.

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonales Wanderroutennetz (Richtplan und Inventarplan)

Beteiligte Stellen

Gde, Private, Berner Wanderwege

Kostenschätzung

Fr. 35'000.-

Kostenträger

Gde; Berner Wanderwege; TBA, OIK II, Fachstelle Fuss- und Wanderwege

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 113 Oberdettigen: Fusswegausbau

Problembeschrieb, Massnahme

Wanderweg Oberdettigen bis Postautohaltestelle Schlossmatt Unterdettigen

→ Ausbau zu und Unterhalt als Fussweg; auf Teilstück weicher Naturweg sanieren.

Priorität SM / 1

Überprüfung (SM)

Umsetzung (1)

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Gde, Private

Kostenschätzung

Fr. 75'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 121 Innerberg: Wanderweg mit Beleuchtung ausrüsten

Problembeschrieb, Massnahme

Kurviger Wanderweg (IVS) dient auch als Schulweg. Sicherheitsdefizit, da keine Beleuchtung.

→ Öffentliche Beleuchtung verbessern. Mehrere Strassenlampen anbringen, damit auf gewundenem Schulweg immer mindestens eine Lampe sichtbar ist.

Priorität SM

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Gde; Berner Wanderwege; TBA, OIK II, Fachstelle Fuss- und Wanderwege

Kostenschätzung

Fr. 45'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 127 Uetligen - Ortschaftswaben: Neubau Fusswegverbindung

Problembeschrieb, Massnahme

→ Neubau Fusswegverbindung, ev. Trampelpfad entlang Strasse erforderlich.

Priorität SM / 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Gde, Private, Kanton, TBA, OIK II, BVE: Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr

Kostenschätzung

Fr. 220'000.-

Kostenträger

Gde Fr. 40'000.-. Kt. Fr. 180'000.-

Koordination

Nur in Koordination mit Veloverbindung gemäss kant. Velorichtplan



C Ziele und Massnahmen

1 Fussverkehr

Nr. 130 Hinterkappelen: Neubau Fussweg Sonnenrain

Problembeschrieb, Massnahme

Die Fusswegverbindung über den Stegmatttrain soll beibehalten werden.

→ Neu aufgenommen wird ein direkter Fussweg von der ÖV-Haltestelle Bennenboden (Bernstrasse) zur geplanten Siedlung "Sonnenrain" (Bennenboden).

Priorität

in Abhängigkeit Überbauung Sonnenrain

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Siedlungskonzept

Beteiligte Stellen

Gemeinde, Bauherrschaft

Kostenschätzung

Fr. 50'000.-

Kostenträger

Gemeinde, Bauherrschaft

Koordination



2 Veloverkehr

Die Hälfte aller zurückgelegten Verkehrswege und ein Drittel der mit dem Auto zurückgelegten Wegstrecken in der Schweiz betrifft Strecken unter 5 km. Diese können ideal mit dem Velo zurückgelegt werden.

Das Velo ist das ideale Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit. Das Velo ist im Kurzstreckenverkehr zur Arbeit, zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, zum Einkaufen, zur Schule etc. am schnellsten. Gleichzeitig ist Velofahren gesund und umweltfreundlich. Velofahren steigert das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit.

Durch die Benutzung des Velos werden Umwelt und Strasse entlastet sowie Gesundheit und Fitness verbessert. Die Förderung des Veloverkehrs ist ein wichtiges Anliegen des Agglomerationsprogramms der Region Bern.

→ Ziel 1, VRP

Bereitstellen eines **Netzes** zusammenhängender und **vernetzter, attraktiver Fuss- und Veloverbindungen**.

→ Ziel 3, VRP

Verbessern der Sicherheit im Strassenverkehr im Allgemeinen und im Speziellen auf **Schulwegen** und für **Fussgängerinnen und Velofahrer**; Beseitigung lokaler Gefahrenstellen und Reduktion der Unfälle.

→ Ziel 8, VRP

Bereitstellen einer ausreichenden Anzahl zweckmässig angeordneter **Abstellplätze**, insbesondere in zentralen Bike&Ride und Park&Ride Anlagen sowie bei wichtigen Zielen von Freizeit und Erholung; **Beeinflussung der Nachfrage** mittels zweckmässiger Bewirtschaftungssysteme.

Weitere Teilziele

- Erhöhen Veloanteile, Entlasten Verkehrssystem durch Reduktion von Fahrten mit MIV
- Verbessern Verkehrssicherheit per Velo im Alltags-, Freizeit- und Erholungsverkehr
- Sichere, in der Nähe der Hauseingänge, mehrheitlich in der Liegenschaft integrierte und leicht zugängliche Veloabstellplätze bei Wohnüberbauungen.
- Verbessern Diebstahlschutz bei ÖV-Haltestellen mittels geeigneter Abstellrichtungen

2.1 Qualitativ gute, sichere und attraktive Veloverbindungen

Velo Fahren mit **attraktiven und sicheren** innerörtlichen Veloverbindungen, übergeordneten Routen und einer guten Wegweisung fördern. Bestehende **Velonetzlücken** schliessen. Sicherheitsdefizite/Gefahrenstellen auf Gemeindestrassen und Kantonsstrassen (siehe kantonaler Velorichtplan) sind schnellstmöglich zu beheben.

Der Teilplan Veloverkehr enthält den **Massnahmebedarf** entsprechend **kantonalem Velorichtplan**. Dieser wird von der Gemeinde bei den Massnahmen **Nr. 66, 72, 115 und 128 unterschiedlich eingeschätzt**.

2.2 Verkehrssicherheit auf Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen erhöhen

Eine vermehrte Benützung des Velos im Alltag und in der Freizeit bedingt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit vor allem auf den Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen in die Nachbarorte und in die Stadt Bern mittels geeigneter Massnahmen.

2.3 Sichere, attraktive, ausreichende und zweckmässige Veloabstellplätze und Bike&Rideanlagen

Mit attraktiven und möglichst sicheren Veloabstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden und Plätzen, Bushaltestellen, Freizeit- und Einkaufseinrichtungen sowie bei neuen Wohnnutzungen soll die heute in Wohlen schon recht gute Benützung des Velos im Alltag weiter verbessert werden.

Wichtig sind zudem zentrale Bike&Ride-Anlagen bei Bushaltestellen mit möglichst "sicheren" Veloanbindevorrichtungen.

2.4 Vorbildfunktion und Infokampagnen

Die Gemeinde Wohlen (Gemeindeverwaltung, Gemeinderäte, LehrerInnen etc.) hat eine wichtige Vorbildfunktion. Selber Velo fahren und Infokampagnen (wie z.B. bike to work) sind sinnvoll und führen mittelfristig zu zusätzlichen Umsteigern auf's Velo.

2.5 Sofortmassnahmen

Dringende Massnahmen zu Gunsten der Schulwegsicherheit und allgemein des Fuss- und Veloverkehrs sollen als "Sofortmassnahmen" realisiert werden.

2.6 Massnahmen Veloverkehr

Nr. 62	Innerberg: Andere Linienführung kantonale Ausweichroute	S. 56
Nr. 66a	Wohlen - Uettligen: Chropf, Trampelpfad (Fuss und Velo)	S. 57
Nr. 66b	Wohlen-Uettligen: Sicherheitsdefizit Bushaltestelle Riedhaus	S. 58
Nr. 71	Uettligen: Neubau kommunale Veloroute Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse	S. 59
Nr. 72	Uettligen - Ortschaften: Sicherheitsdefizit	S. 60
Nr. 73	Hinterkappelen: Sicherer, direkter (Schul-)Veloweg	S. 61
Nr. 77	Uettligen: Veloverbindung zur Kantonsstrasse	S. 62
Nr. 78	Uettligen: kantonale Ergänzungsrouten überprüfen, Anschluss / Einmündung sicher gestalten	S. 63
Nr. 109	Säriswil: Veloverbindung Säriswil-Birchi	S. 64
Nr. 110	Uettligen Ortskern: Massnahmebedarf Typ 1	S. 65
Nr. 115	Uettligen - Thalmatt: Ausbau Strasse, beidseits Radstreifen	S. 66
Nr. 118	Wohlen - Illiswil: Massnahmebedarf Typ 1 und Typ 2	S. 67
Nr. 119	Murzelen - Innerberg: Massnahmebedarf Typ 1 und Typ 2	S. 68
Nr. 120	Säriswil - Hofure: Massnahmebedarf Typ 2	S. 69
Nr. 123	Velo- und Fussgänger-Verbindung Kappelenring-Kappelenbrücke-Stegmatt lösen	S. 70
Nr. 128	Wohlen - Hinterkappelen: Massnahmebedarf Typ 1	S. 71

C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 62 Innerberg: Andere Linienführung kantonale Ausweichroute

Problembeschrieb, Massnahme

Entsprechend kantonalem Velorichtplan als kantonale Ausweichroute aufgenommene Linienführung ist nicht zweckmässig.

→ Vorschlag: Nicht Richtung Weidhaus (aufgehoben) sondern durch Wald führen.

→ Im Bereich der Grabegass ist der Veloweg so zu signalisieren, dass Velofahrende nicht auf die Kantonsstrasse geleitet werden.

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan

Beteiligte Stellen

Antrag an kant. TBA für Anpassung Velorichtplan

Kostenschätzung

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 66a Wohlen - Uettligen: Chropf, Trampelpfad (Fuss und Velo)

Problembeschrieb, Massnahme

Veloverbindung Wohlen – Uettligen: Entsprechend kantonalem Velorichtplan lediglich Massnahmebedarf innerorts Typ 1 (innerhalb bestehendem Strassenraum, kostengünstig).

Die Gemeinde ist anderer Meinung. Verbindung ist wichtig für Schüler Richtung Uettligen und Alltagsfahrer Richtung Hinterkappelen. Entsprechend den Zielen des VRP ist der Veloanteil und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Ist-Zustand Chropf nach der Bushaltestelle bergwärts: Spurbreiten 5.90 m (gemessen von aussen weisse Seitenlinie), 5.80 m oberhalb Haus Höhe Hydrant, 5.90m 50m nach Hydrant)

→ Projektidee: Separater Fuss- und Veloweg mit Natur- oder Hartbelag. Breite ca. 1m bis 1.5m, Länge ca. 250m. Velo bergaufwärts auf Trampelpfad, abwärts auf Fahrbahn.

→ Vom Ende Trampelpfad führt Trottoir aufwärts bis Liegenschaft Hauert. Fussgängerübergang (Streifen?) bei Hauert über Strasse.

Priorität SM (Überprüfung Handlungsbedarf), 1 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan

Beteiligte Stellen

Federführung kant. TBA, ev. Vorleistungen Gde.

BVE: Fachstelle Fussgänger- und Veloverkehr

Kostenschätzung

Fr. 150'000.-

Kostenträger

Gde 30'000.-, Kt Fr. 120'000.-

Koordination

evt. C 2 Veloverkehr, Nr. 66b, Wohlen-Uettligen: Sicherheitsdefizit Bushaltestelle Riedhaus, Seite 58



C Ziele, Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 66b Wohlen-Uettligen: Sicherheitsdefizit Bushaltestelle Riedhaus

Problembeschrieb, Massnahme

Östlich der Bushaltestelle Riedhaus führt die Kantonstrasse in leichten Kurven durch coupiertes Gelände im Wald. Sichtverhältnisse eingeschränkt. Geschwindigkeitsregime trotz Bodenwellen im Bereich der Bushaltestelle eher hoch. Sicherheitsempfinden auf Schulweg für Velofahrerinnen ungenügend.

Gemäss kant. Velorichtplan lediglich Massnahmenbedarf Typ 1 vorgesehen.

Die Gemeinde ist anderer Meinung. Verbindung ist wichtig für Schüler Richtung Uettligen und Alltagsfahrer Richtung Hinterkappelen. Entsprechend den Zielen des VRP ist der Veloanteil und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

- Strasse verbreitern im Waldstück Richtung Uettligen um mindestens 1 m (Strassenbreite gemessen 50 m vor Schwelle: 5.90m) zwecks markieren Kernfahrbahn oder
- um 3m verbreitern für reguläre Radstreifen mit vollwertiger Fahrbahn von je 3m oder
- Trampelpfad erstellen neben Fahrbahn mit Breite 1m bis 1.5m.
- Zusätzliche Mittelinsel bei ÖV-Haltestelle, analog Innerberg Weidhaus

Priorität SM (Überprüfung Handlungsbedarf), 1 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan

Beteiligte Stellen

Federführung liegt bei Kant. TBA, Gemeinde muss Antrag stellen. Ev. Vorleistungen Gde.

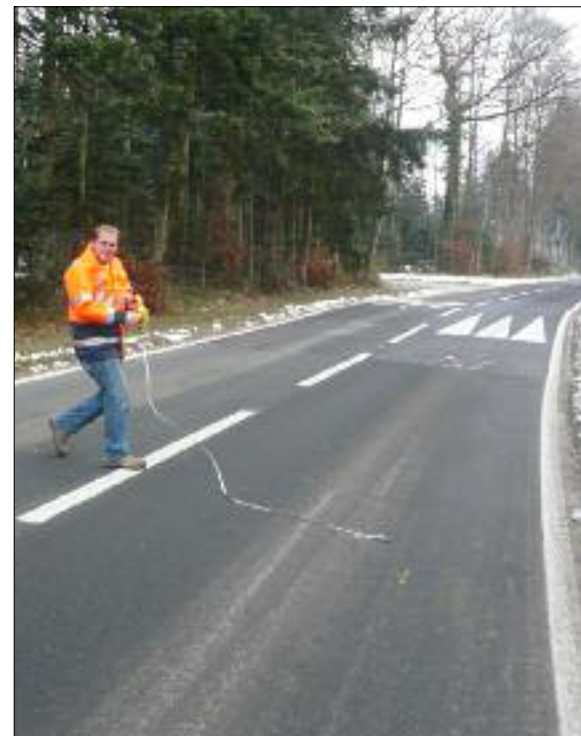
Kostenschätzung

Kostenträger

Kt

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 50, Wohlen: Aufwertung Ortsdurchfahrt Wohlen, Seite 96



C Ziele, Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 71 Uettligen: Neubau kommunale Veloroute Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse

Problembeschrieb, Massnahme

→ Neubau kommunale Veloroute zu/bei Neuüberbauung.

Priorität SM/1

Sofortiges Gespräch der Gemeinde mit Grundeigentümern und Investoren (SM)

Umsetzung in Zusammenhang mit der Neubüberbauung (1)

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Konzept- und Bbauungsplan

Beteiligte Stellen

Kostenschätzung

Kostenträger

Gde, evt. Private

Koordination

C 1 Fussverkehr, Nr. 25, Uettligen: Neubau Fusswege Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse,

Seite 45



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 72 Uettligen - Ortschaftswaben: Sicherheitsdefizit

Problembeschrieb, Massnahme

Veloverbindung Uettligen – Ortschaftswaben: Entsprechend kantonalem Velorichtplan besteht lediglich Massnahmebedarf ausserorts gemäss Typ 1 (innerhalb bestehendem Strassenraum, kostengünstig).

- Aus Sicht der Gemeinde reicht dies angesichts der vielen Schüler, der schmalen Kantonsstrasse und dem coupierten Gelände nicht.
- Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen zur Neubeurteilung.

Priorität SM/1

Sofortmassnahme: Überprüfung Handlungsbedarf mit TBA

1: Umsetzung

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan

Beteiligte Stellen

kant. TBA

Kostenschätzung

Fr. 110'000.-

Kostenträger

Gde Fr. 20'000.-, Kt Fr. 90'000.-

Koordination

Neubau Siedlung Hofmann, Uettligen



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 73 Hinterkappelen: Sicherer, direkter (Schul-)Veloweg

Problembeschrieb, Massnahme

Sichere Veloverbindung Schulhaus – Brüggli – Kappelenring:

Direkter (Schul-)Veloweg über stark befahrenen Kreisel wird als gefährlich eingestuft. Alternativroute ist sehr zu begrüssen.

Problem Private Besitzer, Ausfahrten, Wegbreite der bestehenden Fusswegverbindung.

Für bessere Sicherheit Velofahrer und Fussgängerinnen müsste der bestehende Fussweg durchgehend verbreitert oder streckenweise ein separater Veloweg erstellt werden. Aktuelle Situation über Fussweg bietet zu viel Konfliktpotential zwischen Velofahrer und Fussgängerinnen. Bestehendes Fahrverbot wird missachtet, Fussgängerinnen fühlen sich gefährdet.

Massnahmen:

→ Variante 1: Kreisel sicherer machen für Veloverkehr im Zusammenhang mit Koexistenzmassnahmen Hinterkappelen.

→ Variante 2: Ausbau neue Veloverbindung mehrheitlich getrennt von Fussweg, zweite oder breitere Brücke über Kantonsstrasse.

Priorität 1 (Prüfung grundsätzliche Machbarkeit), 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Gemeindebetriebe/Bildung + Kultur

Kostenschätzung

Fr. 250'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

Evt. Koexistenzmassnahmen Hinterkappelen



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 77 Uettligen: Veloverbindung zur Kantonsstrasse

Problembeschrieb, Massnahme

Von der Kantonsstrasse aus Richtung Herrenschwanden wird eine rückwärtige Verbindung zum Schulhaus gewünscht. Ev. als "kommunale Ergänzungsroute" aufnehmen?

- Rückwärtige Verbindung zum Teil über bestehenden Feldweg, zum Teil Neuanlage. Es muss abgeklärt werden ob beim Anschluss an die Kantonsstrasse ein sicherer Übergang/Anschluss realisiert werden kann.
- Alternative: Rasche Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, so dass diese für Velofahrer sicherer wird, insbesondere Veloabbieger Richtung Schulhaus.

Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan; Schulwegkataster Wohlen

Beteiligte Stellen

Federführung Gemeinde abseits der Kantonsstrasse.

Federführung für Anschluss Kantonsstrasse bei kant. TBA; Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen.

Kostenschätzung: Fr. 35'000.-

Kostenträger: Gde

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 51, Uettligen: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt, Seite 98



C Ziele, Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 78 Uettligen: kantonale Ergänzungsrouten überprüfen, Anschluss/Einmündung sicher gestalten

Problembeschreibung, Massnahme

Entsprechend kantonalem Velorichtplan wurde Verbindung vom Löörwald ins Uettligenfeld im kommunalen Richtplan auch als kantonale Ergänzungsrouten aufgenommen.

Der Anschluss an die Kantonsstrasse im Uettligenfeld ist problematisch; im Sommer (Feldkulturen, Bäume) schlechte Sichtverhältnisse beim Abbiegen von Uettligen her Richtung Löörwald im Bereich der langgezogenen Rechtskurve mit Tempo 80.

Pfeiltafeln erschweren Sicht aus Herrenschwandenweg in Hauptstrasse.

→ Kantonale Ergänzungsrouten überprüfen, Anschluss/Einmündung sicher gestalten

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan; Schulwegkataster

Beteiligte Stellen

Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton (TBA) stellen.

Kostenschätzung

Fr. 65'000.-

Kostenträger

Kt

Koordination

- C 2 Veloverkehr, Nr. 115, Uettligen - Thalmatt: Ausbau Strasse, beidseits Radstreifen, Seite 66
- C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 74, Uettligen: Gefahrenstelle Postautohaltestelle Oberdettligen, Seite 109
- C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 75, Uettligen: Gefahrenstelle Uettligenfeldstrasse/Herrenschwandenweg, Seite 110



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 109 Säriswil: Veloverbindung Säriswil-Birchi

Problembeschrieb, Massnahme

Veloverbindung Säriswil – Birchi: Gemäss kantonalem Velorichtplan: Massnahmebedarf innerorts Typ 1 (innerhalb bestehendem Strassenraum, kostengünstig).

Wichtige Schulwegverbindung.

- Aus Sicht der Gemeinde ist unklar, wie auf bestehendem Strassenraum Verbesserungen möglich sind, da sehr eng. Im Rahmen der Überprüfung des kant. Velorichtplan überprüfen.
- Eventuell Perimeter Koexistenzmassnahmen Ortsdurchfahrt Säriswil ausdehnen bis Birchi anstelle separater Planung.
- Verbesserung öffentliche Beleuchtung prüfen

Priorität 1 (Überprüfung), 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan; Schulwegkataster

Beteiligte Stellen

Federführung Kant.TBA; Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen.

Kostenschätzung

Fr. 130'000.-

Überprüfung Fr. 10'000.-, Umsetzung Fr. 120'000.-

Kostenträger

Kt

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 52, Säriswil: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt, Seite 100



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 110 Uettligen Ortskern: Massnahmebedarf Typ 1

Problembeschrieb, Massnahme

Entsprechend kantonalem Velorichtplan Massnahmebedarf innerorts Typ 1 (innerhalb bestehendem Strassenraum, kostengünstig).

Ortsdurchfahrt ist sehr MIV orientiert, Abbiegebeziehungen und Querungen für Velo/Schulwege sicherer gestalten.

→ Koordinieren mit Koexistenzmassnahmen Ortsdurchfahrt

Priorität 1 (Planung), 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan; Schulwegkataster

Beteiligte Stellen

Federführung Kant. TBA

Kostenschätzung

Fr. 550'000.-

Kostenträger

Kt.; z.T. Gde

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 51, Uettligen: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt, Seite 98



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 115 Uettligen - Thalmatt: Ausbau Strasse, beidseits Radstreifen

Problembeschrieb, Massnahme

Veloweg zwischen Thalmatt – Uettligen. Im kantonalen Velorichtplan: „Realisierte velospezifische Massnahmen ausreichend/zufriedenstellend“.

Die Gemeinde ist anderer Meinung. Uettligen hat das grösste Wachstumspotential. Entsprechend den Zielen des VRP ist der Veloanteil und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

→ mit baulichen Massnahmen ausbauen, durchgehend beidseits Radstreifen. Alternativroute durch Wald ist nicht attraktiv (Umweg, Steigung). Attraktive Veloverbindung Uettligen - Bern hat aus Sicht Gde hohe Bedeutung.

Potential neue Veloroute Kantonsstrasse nutzen.

→ Im Zusammenhang mit Überarbeitung des kantonalen Velorichtplans Massnahme überprüfen.

Priorität 1 (Überprüfung), 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan; Projekt Radweg Herrenschwanden - Uettligen

Beteiligte Stellen

Federführung kant. TBA; Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen.

Kostenschätzung

Fr. 25'000.- (nur Überprüfung)

Kostenträger

Kt

Koordination

C4 MIV/Koexistenz, Nr. 74, Uettligen: Gefahrenstelle Postautohaltestelle Oberdettigen, Seite 109



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 118 Wohlen - Illiswil: Massnahmebedarf Typ 1 und Typ 2

Problembeschrieb, Massnahme

Veloverkehr Wohlen-Illiswil: Entsprechend kantonalem Velorichtplan

- Massnahmebedarf innerorts Typ 1 (innerhalb bestehendem Strassenraum, kostengünstig) und
- Punktueller Massnahmebedarf ausserorts Typ 2 (Strassenverbreiterung, kostenintensiv)

Priorität 2

Nach Ansicht Gemeinde kein prioritärer Handlungsbedarf gemäss kantonalem Velorichtplan.
Kantonaler Velorichtplan muss überprüft werden.

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan; Schulwegkataster

Beteiligte Stellen

Federführung kant. TBA, weiterer Handlungsbedarf klären.

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt (Gde ev. zum Teil)

Koordination



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 119 Murzelen - Innerberg: Massnahmebedarf Typ 1 und Typ 2

Problembeschrieb, Massnahme

Veloverkehr Murzelen-Innerberg: Entsprechend kantonalem Velorichtplan teilweise

- Massnahmebedarf innerorts Typ 1 (innerhalb bestehendem Strassenraum, kostengünstig) und
- Punktueller Massnahmebedarf ausserorts Typ 2 (Strassenverbreiterung, kostenintensiv) und
- Punktueller Massnahmebedarf innerorts Typ 2 (Strassenverbreiterung, kostenintensiv)

Prüfen:

- Durchgehende Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h + ev. fest installiertes Radar (Prorität 1),
- Geschwindigkeitsreduktion resp. korrekte Einhaltung bei Primarschule Murzelen dringend.

Priorität 1 / 2

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan; Schulwegkataster

Beteiligte Stellen

Federführung kant. TBA; Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen für ergänzende Massnahmen/Sofortmassnahmen. Vorher Handlungsbedarf mit kant. TBA klären.

Kostenschätzung

Fr. 150'000.- Sofortmassnahmen

Kostenträger

Kt und Gde

Koordination

Überprüfung Strassenbeleuchtung



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 120 Säriswil - Hofure: Massnahmebedarf Typ 2

Problembeschrieb, Massnahme

Veloverkehr Säriswil West (Verbindung Säriswil-Hofure) entlang Kantonstrasse; gemäss kantonalem Velorichtplan punktueller Massnahmebedarf ausserorts Typ 2 (Strassenverbreiterung, kostenintensiv).

Priorität 2

Nach Ansicht Gemeinde kein prioritärer Handlungsbedarf gemäss kantonalem Velorichtplan. Kantonaler Velorichtplan muss überprüft werden.

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan

Beteiligte Stellen

Federführung kant. TBA; Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen zwecks Überprüfen Handlungsbedarf

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt; zum Teil Gde

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 52, Säriswil: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt, Seite 100



C Ziele und Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 123: Velo- und Fussgänger-Verbindung Kappelenring-Kappelenbrücke-Stegmatt lösen

Problembeschrieb, Massnahme

Die aktuelle Velo- und Fusswegverbindung zwischen Kappelenring, Kappelenbrücke und Stegmatt auf direktem Weg muss verbessert werden.

→ Die Velo- und Fussgänger-Verbindung Kappelenring-Kappelenbrücke-Stegmatt ist im Rahmen der Überbauungsordnung zu lösen.

Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Kostenschätzung

Fr. 45'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele, Massnahmen

2 Veloverkehr

Nr. 128 Wohlen - Hinterkappelen: Massnahmebedarf Typ 1

Problembeschrieb, Massnahme

Gemäss kantonalem Velorichtplan besteht auf der Verbindung entlang der Kantonstrasse von Hinterkappelen nach Wohlen mit der teilweisen Realisierung eines Radstreifens bergaufwärts kein Handlungsbedarf mehr.

Aus Sicht der Gemeinde hat die Förderung des Veloverkehrs zwischen Wohlen und Bern hohe Priorität. Entsprechend ist eine attraktive und sichere Verbindung wichtig.

→ Festsetzung im kantonalen Velorichtplan überprüfen;

→ Ausbau der Strasse und reguläre beidseitige Radstreifen vorsehen.

Priorität 1 (Überprüfen kant Velorichtplan), 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Kantonaler Velorichtplan; Projekt Sanierung Bernstrasse

Beteiligte Stellen

TBA; Gde

Kostenschätzung

Fr. 50'000.-

Kostenträger

Kt

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 67, Wohlen - Hinterkappelen: Massnahmenbedarf Typ 1, Seite 107



3 Öffentlicher Verkehr

Gut ausgebauter Öffentlicher Verkehr gewährleistet eine gute **Grundversorgung**. Diese deckt die Mobilitätsbedürfnisse nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer ab (vgl. Kapitel B 1, Rahmenbedingungen kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm). Ein **attraktives ÖV-Angebot fördert das Umsteigen** der Pendlerinnen auf den ÖV und hilft die **Belastung des Strassennetzes durch den MIV reduzieren**. Es ist wichtig zur zweckmässigen Erschliessung für Freizeit-, Einkaufs- und Erholungsangebote.

Der ÖV kann aber **nicht unbegrenzt** ausgebaut werden. Der Ausbau des ÖV stösst an **enge finanzielle Grenzen**. Im Interesse eines vernünftigen Kosten-/Nutzenverhältnis kann ein dichtes ÖV-Angebot nur in dicht besiedelten Gebieten angeboten werden. Ein sinnvolles Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger MIV-ÖV-Velo- und Fussverkehr und eine zweckmässige **Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung** ist unabdingbar.

→ Ziel 7, VRP

Zweckmässige Erschliessung bestehender und neuer Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung und Sport und **optimale Abstimmung** neuer Baugebiete auf das **Netz des öffentlichen Verkehrs**.

→ Ziel 9, VRP

Verkehrsanteil des ÖV erhöhen. Die **Verfügbarkeit** und die **Angebotsdichte des ÖV** Richtung Agglomerationszentrum soll erhalten oder verbessert werden.

3.1 Neue Wohnüberbauungen nur entlang dicht befahrener ÖV-Linien

Grössere Wohnüberbauungen und zukünftige Einzonungen sollen sinnvollerweise entlang dicht bedienter ÖV-Linien und in unmittelbarer Nähe von Bushaltestellen erfolgen. Bei starken Siedlungsverdichtungen oder Neueinzonungen kann eine Verdichtung des Angebotes notwendig werden; Angebotsverdichtungen sind im Verhältnis zu neuen ÖV-Linien sehr viel einfacher und kostengünstiger einzuführen. An nicht gut mit ÖV erschlossenen Standorten der Gemeinde Wohlen soll keine wesentliche bauliche Entwicklung (Neueinzonungen) mehr stattfinden.

3.2 Angebotsdichte erhöhen

Die **Angebotsdichte des ÖV** aus den drei Siedlungsschwerpunkten Hinterkappelen, Wohlen und Uettligen in Richtung Agglomerationszentrum soll gezielt ausgebaut werden. Zwischen Hinterkappelen und Bahnhof Bern wird (mit der Linienüberlagerung) ein Zehnminutentakt und zwischen Wohlen resp. Uettligen und Bern mit Linienüberlagerung der durchgehende Viertelstundentakt angestrebt. Mit diesen Angebotsverbesserungen profitieren auch die Siedlungsentwicklungsgebiete in Oberwohlen und im westlichen Teil von Uettligen sowie Innerberg, das noch ein grösseres Potential an bereits eingezonten aber noch nicht überbauten Flächen und ein grosses Verdichtungspotenzial aufweist. Für das Siedlungsentwicklungsgebiet Säriswilstrasse muss entsprechend der Etappierung das Angebot schrittweise erhöht werden.

3.3 Förderung der kombinierten Mobilität

Periphere, weniger dicht besiedelte ländliche Gebiete der Gemeinde Wohlen werden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit kaum eine dichte ÖV-Erschliessung erhalten können. Sie werden auf eine ergänzende Erschliessung per MIV oder Velo angewiesen bleiben. Dazu wird das Bereitstellen einer ausreichenden Anzahl zweckmässig angeordneter Abstellplätze in dezentralen Park&Ride und Bike&Ride-Anlagen bei ÖV-Haltestellen erforderlich.

Für ÖV-Verbindungen nach Bern sind auch die Umsteigebeziehungen am Bahnhof sehr wichtig. Insbesondere für die längeren Überlandlinien, die weniger oft als 2 mal pro Stunde verkehren, muss der Anschluss an die Fernverkehrszüge in Bern gewährleistet werden können.

3.4 Optimierung von ÖV-Haltestellen

Schlecht beleuchtete und unterhaltene Haltestellen (Vandalismusschäden) können dazu führen, dass der ÖV weniger attraktiv erscheint und nicht benutzt wird. Optimal unterhaltene ÖV-Haltestellen (einheitliches Erscheinungsbild, einheitliche Beleuchtung und Ausstattung, sicherer Zugang) fördern die Benutzung des ÖV. Im Zusammenhang von Neueinzonungen und -überbauungen ist eine Verschiebung (optimalere Anordnung) und die Neuerstellung von ÖV-Haltestellen zu prüfen.

3.5 ÖV-Tangentiallinien

Nebst einer direkten ÖV-Anbindung ins Stadtzentrum von Bern werden auch ÖV-Tangentiallinien immer wichtiger. Ziel ist ein durchgehender 1h-Takt der Linie 107 (Wohlen - Uettligen - Kirchlindach - Zollikofen) mit einer Verdichtung morgens und abends zum 1/2h-Takt. Dies ist auch für die Schüler aus Kirchlindach und Uettligen wichtig!



3.7 Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Nr. 79	Säriswil: Zusätzliche Parkplätze an Postauto-Endstation	S. 75
Nr. 82	Hinterkappelen: Verdichtung ÖV-Takt Linie 101	S. 76
Nr. 83	Wohlen: Verbesserter ÖV-Takt Linie 107	S. 77
Nr. 84	Innerberg: Verbesserter ÖV-Takt Linie 100	S. 78
Nr. 85	Uetligen: Optimale ÖV-Erschliessung Neuüberbauung	S. 79
Nr. 86	Uetligen: Überprüfung ÖV-Haltestellen Ortskern	S. 80

C Ziele und Massnahmen
3 Öffentlicher Verkehr

Nr. 79 Säriswil: Zusätzliche Parkplätze an Postauto-Endstation

Problembeschrieb, Massnahme

Bei Haltestelle Wendeplatz Endstation Postauto Säriswil Anordnen von Parkplätzen prüfen: Zwei bis sechs Parkplätze für Freizeit und Erholung erforderlich. Land Postautowendeplatz gehört Schweizerischer Eidgenossenschaft.

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Projektidee

Beteiligte Stellen

Gde Wohlen, Schweiz. Eidgenossenschaft (Landbesitzer)

Kostenschätzung

Fr. 25'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

keine



C Ziele und Massnahmen
3 Öffentlicher Verkehr

Nr. 82 Hinterkappelen: Verdichtung ÖV-Takt Linie 101

Problembeschrieb, Massnahme

Der ÖV soll von den drei Siedlungsschwerpunkten der Gemeinde Wohlen nach Bern verdichtet werden (Wohlen, Uettligen, Hinterkappelen).

Bestehende ÖV-Linie 101 (Postauto) Kappelenring West – Bern, Bahnhof (evt. Verlängerung nach Bern Neufeld). Taktverdichtung zur Verbesserung ÖV-Angebot und Modal-Split erwünscht.

→ Neuer ÖV-Takt: 20-Minuten-Takt je Kappelenring und Schlossmatt, ergibt ab Haltestelle Bernstrasse 10-Minuten-Takt nach Bern.



Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

ÖV-Angebotskonzept (RVK 4)

Beteiligte Stellen

RVK 4, AöV

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt, Gde

Koordination

ÖV-Erschliessung Insel/Von Roll (RVK 4)

C Ziele und Massnahmen

3 Öffentlicher Verkehr

Nr. 83 Wohlen: Verbesserter ÖV-Takt Linie 107

Problembeschrieb, Massnahme

Der ÖV soll von den drei Siedlungsschwerpunkten der Gemeinde Wohlen nach Bern verdichtet werden (Wohlen, Uettligen, Hinterkappelen).

- Für den 1/4-Stundentakt in Wohlen werden die beiden Linien 100 und 107 durchgehend bis 20 Uhr im 1/2-Stundentakt geführt.
- Die Linie 107 wird über Kirchlindach-Zolikofen verlängert, allerdings in den Zwischenzeiten nur im Stundentakt.
- Mit den Linien 102 und 107 erhält Uettligen künftig mindestens vier ÖV-Verbindungen pro Stunde Richtung Zentrum.
- Die Gemeinde setzt sich bei den zuständigen Behörden dafür ein, dass der Fahrplan der Linie 102 und 107 eingehalten werden kann und die Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge in Bern gewährleistet sind.



Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Angebotskonzept RVK 4

Beteiligte Stellen

RVK 4, AöV

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt, Gde

Koordination

Schliessung Halenstrasse, Bern

C Ziele und Massnahmen 3 Öffentlicher Verkehr

Nr. 84 Innerberg: Verbesserter ÖV-Takt Linie 100

Problembeschrieb, Massnahme

Der ÖV soll von den drei Siedlungsschwerpunkten der Gemeinde Wohlen nach Bern verdichtet werden (Wohlen, Uettligen, Hinterkappelen).

- Für den ¼-Stundentakt in Wohlen werden die beiden Linien 100 und 107 durchgehend im ½-Stundentakt geführt (zumindest bis Innerberg und Uettligen).
- Der ½-Stundentakt in Innerberg wird durch die dort noch vorhandenen grossen Baulandreserven und die neu geschaffenen Verdichtungsmöglichkeiten notwendig.
- Die Gemeinde setzt sich bei den zuständigen Behörden dafür ein, dass der Fahrplan der Linie 100 eingehalten werden kann und die Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge in Bern gewährleistet sind.



Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Projektidee

Beteiligte Stellen

RVK 4, AöV

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt, Gde

Koordination

Keine

C Ziele und Massnahmen
3 Öffentlicher Verkehr

Nr. 85 Uettligen: Optimale ÖV-Erschliessung Neuüberbauung

Problembeschrieb, Massnahme

Optimale ÖV-Erschliessung der Neuüberbauung an der Säriswilstrasse anstreben.

- Das heutige Angebot ist im Zusammenhang mit der Überbauung zu verdichten. Mit der ersten Etappe ist eine Angebotsverdichtung in den Spitzenstunden zum ¼-Studentakt vorzusehen. Das ÖV-Angebot ist je nach Bedarf kontinuierlich auszubauen.
- ÖV-Haltestelle Schüpfenried: optimale Lage hinsichtlich Neuüberbauung im Rahmen der Überbauungsordnung festlegen.
- Das Verschieben der Haltestelle Schüpfenried ist in die Erschliessung der Neuüberbauung zu integrieren.
- Stadteinwärts ist Unterstand mit Bike and Ride erforderlich.

Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Projekt Überbauung "Säriswilstrasse", Uettligen

Beteiligte Stellen

RVK 4, Kt., Private Bauherrschaft

Kostenschätzung

Fr. 50'000.-

Kostenträger

Kosten gehen vollumfänglich zu Lasten der Neuüberbauung und/oder der Gemeinde als Verursachende.

Koordination

C 1 Fussverkehr, Nr. 25, Uettligen: Neubau Fusswege Siedlungsentwicklung Säriswilstr, Seite 45



C Ziele und Massnahmen
3 Öffentlicher Verkehr

Nr. 86 Uettligen: Überprüfung ÖV-Haltestellen Ortskern

Problembeschrieb, Massnahme

ÖV-Optimierung Haltstellenanordnung im Ortskern

- Überprüfung der ÖV-Haltestellen im Ortskern im Zusammenhang mit Aufwertung Ortsdurchfahrt / Verbessern Koexistenz (Nr. 115).
- Aufhebung der ÖV-Haltestelle Coop. Dadurch wird Fahrzeitoptimierung auf Linie 102 möglich, da ein Halt weniger.
- Linie 107 evt. neuer Wendepunkt bei neuem Kreisell Ortschwabenstrasse.
- Gemeindebehörde muss Antrag an RVK 4 stellen.

Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Projektidee

Beteiligte Stellen

Kant. TBA und RVK 4, Gde

Kostenschätzung

Fr. 80'000.-

Kostenträger

TBA und RVK 4, Gde

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 51, Uettligen: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt, Seite 98



4 Motorisierter Individualverkehr/Koexistenz

Das Auto ist und bleibt in ländlichen Gebieten mit ungenügender Grunderschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wichtig. In Agglomerationsgebieten hingegen stösst dessen Benutzung an Kapazitäts-, Lärm- und Luftschadstoffgrenzen. Wer dort sein Ziel statt mit dem Auto per ÖV, Velo oder zu Fuss erreicht, entlastet die Strassen und die Umwelt. Dies trägt dazu bei, dass das Verkehrssystem auch in Spitzenstunden für wirtschaftlich notwendige Fahrten und den strassengebundenen Öffentlichen Verkehr funktionsfähig bleibt.

Eine erhebliche Verkehrszunahme in der Region als Ganzes und auf den Ortsdurchfahrten im Besonderen ist nicht im Interesse der Gemeinde Wohlen. Deshalb sollen Massnahmen gefördert werden, die ein Ansteigen des MIV dämpfen.

Wenn auf einer Ortsdurchfahrt der durchfahrende Motorfahrzeugverkehr zu sehr dominiert und das Geschwindigkeitsregime zu hoch ist, geht dies in der Regel zu Lasten der andern Funktionen und Nutzungen wie zu Fuss oder per Velo Einkaufen, im öffentlichen Raum verweilen, Anliefern oder Parkieren etc.

In der Gemeinde Wohlen sollen die **Sicherheit und Verträglichkeit** von Ortsdurchfahrten mittels **geeigneter Betriebs- und Gestaltungskonzepte** (Koexistenzmassnahmen) erhöht und die **Trennwirkung** und die weiteren negativen Erscheinungen wie Lärm- und Luftimmissionen reduziert werden.

→ REK-Leitsatz:

Wir fördern eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Zur Sicherung einer **hohen Wohnqualität** fördert die Gemeinde Wohlen die **nachhaltige Entwicklung** des **öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs**. Sie strebt die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer an.

Für die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sind optimale Bedingungen nach dem Prinzip der **angebotsorientierten Verkehrsplanung** und unter Minimierung der schädlichen Auswirkungen des Verkehrs zu schaffen.

→ Ziel 2, VRP

Entlastung der Gemeindestrassen ausserorts **vom Durchgangsverkehr**; der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wird möglichst direkt **auf** die übergeordneten **Kantonsstrassen geleitet**.

→ Ziel 3, VRP

Verbessern der Sicherheit im Strassenverkehr im Allgemeinen und im Speziellen auf **Schulwegen** und für **Fussgängerinnen** und **Velofahrer**. Beseitigung lokaler Gefahrenstellen und Reduktion der Unfälle.

→ Ziel 4, VRP

Verbessern der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen.

Reduktion der Trennwirkung durch Verbesserung der **Strassenraumgestaltung**.

Sicherstellen einer der Situation **angepassten Fahrweise** mit möglichst homogenem Geschwindigkeitsniveau und Verstetigung des Verkehrsflusses. Förderung der **Eigenverantwortung** aller Verkehrsteilnehmenden.

→ Ziel 5, VRP

Erhöhen der Wohnqualität durch das Ermöglichen von **gefahrenarmem Spielen** von Kindern auf verkehrsarmer Strassen in Wohngebieten. Einführung von **Tempo 30 Zonen** und **Begegnungszonen** mit einfachen aber zweckmässigen Mittel

→ Ziel 6, VRP

Reduktion der negativen Folgen des Verkehrs wie Lärm- und Luftbelastung.

→ Ziel 7, VRP

Zweckmässige Erschliessung bestehender und neuer Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung und Sport und **optimale Abstimmung** neuer Baugebiete auf das **Netz des öffentlichen Verkehrs**.

→ Ziel 8, VRP

Bereitstellen einer ausreichenden Anzahl zweckmässig angeordneter **Abstellplätze**, insbesondere in dezentralen Bike&Ride und Park&Ride Anlagen bei ÖV-Haltestellen sowie bei wichtigen Zielen von Freizeit und Erholung; **Beeinflussung der Nachfrage** mittels zweckmässiger Bewirtschaftungssysteme.

4.1 Gezielte Förderung von öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr; Mobilitätsketten optimieren

Mit einer gezielten und koordinierten Förderung des öffentlichen, sowie des Fuss- und Veloverkehrs kann die Gemeinde Wohlen dazu beitragen, dass in Wohlen und im Korridor Richtung Bern der motorisierte Individualverkehr weniger stark zu- oder sogar abnimmt und das regionale Verkehrssystem auch in Spitzenstunden funktionsfähig bleibt.

Der Verbund umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist dann konkurrenzfähiger, wenn die Mobilitätskette, d.h. die Abfolge der einzelnen, mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wegstücke, optimiert ist. Mobilitätsketten sind vom Start bis zum Zielort und Verkehrsmittel übergreifend gesamthaft zu betrachten. Es sind optimale Lösungen zu suchen bei den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr (inkl. Park & Ride und Bike & Ride). Fahrpläne und Betriebskonzepte sind optimal aufeinander abzustimmen.



4.2 Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen

Die hohe **Verkehrs- und Bevölkerungsdichte** führt in den Agglomerationen zu **Verträglichkeitskonflikten** und zu einem hohen Gefahrenpotenzial. Unfälle, ungenügendes Sicherheitsempfinden, Trennwirkung von Hauptachsen, und Überschreitungen von Umweltgrenzwerten sind die Folgen.



4.3 Aufwertung von Ortsdurchfahrten

Verschiedene Ortsdurchfahrten der Gemeinde Wohlen weisen vor allem im Bereich von Knoten, Einmündungen und Fussgängerübergängen **erhebliche Sicherheitsdefizite** auf. Diese sind häufig auf ungenügende Sichtverhältnisse oder ungenügende Wahrnehmung des Gefahrenpotentials zurückzuführen und können teilweise mit nur wenig Aufwand verbessert werden.



Lösungen sind gefragt, mit denen diese Defizite behoben werden können, die funktional und gestalterisch überzeugen und die öffentlichen Räume aufwerten. Mit einer stärkeren **Gliederung von Ortsdurchfahrten** in einheitliche Strassenräume, **Torbildungen** und einer **neuen Querschnittsaufteilung** kann die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Nutzungen erheblich verbessert werden.

4.4 Konfliktpunkte und Gefahrenstellen insbesondere auf Schulwegen entschärfen

Der Verkehr von PendlerInnen per Auto, ÖV, Velo und zu Fuss ist weitgehend zeitgleich mit Schulanfangs- und Schlusszeiten. Für die Wohnqualität, das Sicherheitsempfinden und die effektive Verkehrssicherheit ist von grosser Bedeutung, dass potentielle Konfliktpunkte und Gefahrenstellen soweit möglich entschärft werden. Damit kann sichergestellt werden, dass Kinder den Schulweg weitgehend gefahrlos und selbständig gehen können.

In der Gemeinde Wohlen wurden vor einigen Jahren gezielt Problemstellen auf Schulwegen in einem Kataster erfasst. Diese Hinweise wurden – soweit noch notwendig und sinnvoll – in den Richtplan überführt.

Massnahmen zur Schulwegsicherheit dienen aber auch dem übrigen Alltagsverkehr. Sie tragen dazu bei, dass





mehr Alltagswege zu Fuss oder per Velo zurückgelegt werden können. Dies hilft die Verkehrsbelastung durch den MIV insbesondere in Spitzenstunden reduzieren. Mehr körperliche Bewegung trägt zudem zu einer besseren Gesundheit und mehr Wohlbefinden bei.

4.5 Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Erhöhung von Sicherheit und Verträglichkeit

In der Gemeinde Wohlen sollen die **Sicherheit und Verträglichkeit** von Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen mittels **geeigneter Betriebs- und Gestaltungskonzepte** (Koexistenzmassnahmen) erhöht und die **Trennwirkung** und die weiteren negativen Erscheinungen wie Lärm- und Luftimmissionen reduziert werden.

Bestehende Defizite auf den kantonalen Hauptstrassen durch Hinterkappelen, Wohlen und Uettligen können mit zweckmässigen Projekten nach dem "Berner Modell" weitgehend entschärft werden.



Gerzensee

Sofortmassnahmen kurzfristig, Gesamtanierung langfristig: Eine Gesamtanierung von Ortsdurchfahrten nimmt mehrere Jahre und erhebliche finanzielle Mittel in Anspruch. Es ist deshalb sinnvoll, mit vernünftigen Aufwand erste Sofortmassnahmen vorzunehmen. Dabei kann es sich um einfache Massnahmen handeln, wie besseres Zurückschneiden von Sträuchern, Versetzen von sichtbehindernden Signalen, Verdeutlichen von Velofahrbereichen mittels Piktogrammen, Fussgängerlängsmarkierungen mit Pollern oder ähnlichem. Anschliessend können weitergehende Massnahmen ins Auge gefasst werden, in der Regel im Zusammenhang mit Massnahmen zur Substanzerhaltung wie Sanierung von Werkleitungen oder Fahrbahnbelägen oder mit der Überbauung angrenzender Grundstücke. Diese sind allenfalls zu etappieren.

Die Gemeinde kann bei Kantonstrassen lediglich beim kantonalen Tiefbauamt Antrag stellen, die Situation der Strassen zu überprüfen. Dieses wird dann mit Hilfe eines neuen Instruments zur Beurteilung des Handlungsbedarfes ("Nachhaltigkeitsrosette") beurteilen, zu welchen Aspekten im Vergleich zu geltenden Standards effektiv Sanierungsbedarf besteht.



4.6 Erhalt und Aufwertung von Weilerzonen

Gemäss den Kriterien des kantonalen Richtplans erfüllen verschiedene Kleinsiedlungen ausserhalb der Bauzone die Kriterien für eine „Weilerzone“ (= neue Kategorie Zonenordnung). In einer Weilerzone soll der Nutzungsspielraum für nicht mehr (vollständig) landwirtschaftlich genutzte Liegenschaften in der Landwirtschaftszone erhöht werden (vgl. REK A_10).

Bei einer allfälligen Verdichtung von 5 Weilerzonen in der Gemeinde Wohlen könnten total 6000 m² neue Bruttogeschossfläche realisiert werden. In verdichteten Weilerzonen können die Gebäude derart umgenutzt werden, dass mehr Personen darin wohnen können. Infolge höherer Anzahl an Bewohnern erhält das Wohnumfeld mehr Bedeutung. Die Aufenthaltsqualität auf Kantons- und Gemeindestrassen durch die verschiedenen Weiler wird wichtig, die Ansprüche an die Verkehrssicherheit steigen. Deshalb ist es wichtig, diese Ortsdurchfahrten im Zuge von allenfalls anstehenden Werkleitungs- oder Fahrbahn-sanierungen oder im Zusammenhang mit einer eventuellen Verdichtung von Weilerzonen aufzuwerten.

4.7 Aufwertung von Orten mit wertvoller Bausubstanz und schützenswerten Ortsbildern

Die Gemeinde Wohlen verfügt nebst den oben erwähnten "Weilern" über weitere Orte mit wertvoller Bausubstanz und teilweise schützenswerten Ortsbildern. Auch dort ist dafür zu sorgen, dass bei anstehenden Werkleitungs- oder Fahrbahnsanierungen und bei zusätzlicher Bautätigkeit die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen ebenfalls verbessert und die Aussenraumqualität erhöht werden kann.

4.8 Unterbindung des Schleichverkehrs

Der „**Schleichverkehr**“ auf untergeordneten Strassen zwischen den einzelnen Dörfern und Weilern der Gemeinde Wohlen ist zu unterbinden. Oft handelt es sich dabei um kurvige Strassen in coupiertem Gelände mit teilweise schlechten Sichtverhältnissen.

Der motorisierte Individualverkehr in der Gemeinde Wohlen soll möglichst rasch auf das übergeordnete Kantonsstrassennetz gelenkt werden. Dies führt zu Entlastungen auf gewissen Strassen und zu mehr Verkehrssicherheit insbesondere für Fussgängerinnen und Velofahrer (Schulwege im ländlichen Raum!), aber auch für den Landwirtschaftsverkehr.

4.9 Situationsgerechte Geschwindigkeitsregimes

Ein situationsgerechtes Geschwindigkeitsregime auf Quartier- und Hauptstrassen verbessert die Verkehrssicherheit und Wohnqualität und reduziert Luftschadstoff- und Lärmimmissionen. Verschiedenenorts sollte die Ausdehnung des Bereichs von "generell 50 innerorts" oder Tempo 60 geprüft werden (z.B. Schulhaus Murzelen).

4.10 Fahrverbote mit Zubringerdienst effektiv durchsetzen

Die seit einigen Jahren geltenden Fahrverbote mit Zubringerdienst gemäss Waldstrassenplan werden noch oft missachtet. Sie sind allenfalls mit einer baulichen Massnahme (z.B. Barrieren) oder mehr Kontrollen besser durchzusetzen.

4.11 Tempo 30 Zonensignalisation und Begegnungszonen auf wohnorientierten Strassen

Die Einführung von **Zonensignalisationen Tempo 30** hat sich im Laufe der letzten Jahre als Standardmassnahme in grösseren Schweizer Ortschaften und Städten durchgesetzt. In Tempo 30 Zonen gilt zwar auf der Fahrbahn nach wie vor Vortrittsberechtigung für den MIV und in der Regel Rechtsvortritt bei den Kreuzungen. Spielende Kinder (z.B. Skateboard, Velo fahren lernen etc.) sind aber ausdrücklich erlaubt (vgl. VRV, Art. 46, 2bis).

Auf vielen Gemeindestrassen von Wohlen können mit der Einführung von zweckmässig gestalteten Tempo 30 Zonen und Begegnungszonen (Tempo 20, Fussgängervortritt) wesentliche Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr und die Aufenthalts- und Wohnqualität erzielt werden.

Erfahrungen haben gezeigt, dass die Signalisation alleine oft nicht ausreicht. Zweckmässig angeordnete, flankierende, bauliche und signalisationstechnische Massnahmen sind sinnvoll oder sogar notwendig.

Die Zweckmässigkeit von Zonen mit Tempobeschränkungen wird in jedem einzelnen Fall von Gesetzes wegen in einem Bewilligungsverfahren und einem entsprechenden Gutachten überprüft.





4.12 P&R-Anlagen bei ÖV-Haltestellen, Sammel-Parkplätze bei Erholungsgebieten

P&R-Anlagen bei ÖV-Haltestellen sind wichtig für eine sinnvolle kombinierte Mobilität (vgl. Kap. C 3.3.).

Sammel-Parkplätze bei Erholungsgebieten und Freizeiteinrichtungen sind sinnvoll um bei hohem Andrang ein Park-Chaos und verkehrgefährdende Situationen zu verhindern. Zweckmässige Parkplatz- und Gebührenkonzepte fördern eine sinnvolle Benutzung des Autos.

4.13 Massnahmen Motorisierter Individualverkehr/Koexistenz

Nr. 3	Hinterkappelen: Gefahrenstelle Fussgängerquerung Kappelenring	S. 86
Nr. 4	Hinterkappelen: Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen erhöhen	S. 87
Nr. 10	Hinterkappelen: Erschliessung Stuckiareal	S. 88
Nr. 11	Wohlen: Gefahrenstelle Hofenstrasse eliminieren	S. 89
Nr. 26	Uettligen: Gefahrenstelle Alpenblickweg eliminieren	S. 90
Nr. 28	Uettligen: Verkehrssicherheit Landiparkplatz	S. 91
Nr. 48	Hinterkappelen: Aufwertung Dorfstrasse (Kipferhaus)	S. 92
Nr. 48	Hinterkappelen: Aufwertung Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse)	S. 94
Nr. 49	Hinterkappelen: Aufwertung Unterdettigenstrasse	S. 95
Nr. 50	Wohlen: Aufwertung Ortsdurchfahrt Wohlen	S. 96
Nr. 51	Uettligen: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt	S. 98
Nr. 52	Säriswil: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt	S. 100
Nr. 53	Innerberg: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt	S. 101
Nr. 54	Weiler Murzelen: Aufwertung Ortsdurchfahrt	S. 102
Nr. 55	Steinischweg: Erhalt und Aufwertung Weiler Steinischweg	S. 103
Nr. 56	Illiswil: Aufwertung Ortsdurchfahrt	S. 104
Nr. 57	Möriswil: Erhalt und Aufwertung Weiler Möriswil	S. 105
Nr. 58	Weissenstein: Erhalt und Aufwertung Weiler Weissenstein	S. 106
Nr. 67	Wohlen - Hinterkappelen: Massnahmenbedarf Typ 1	S. 107
Nr. 74	Uettligen: Gefahrenstelle Postautohaltestelle Oberdettigen	S. 109
Nr. 75	Uettligen: Gefahrenstelle Uettligenfeldstrasse/Herrenschwandenweg	S. 110
Nr. 91	Wohlen: Schaufelackerstrasse verlängern	S. 111
Nr. 102/103/104	Hinterkappelen: Überprüfung Freizeit-Parkplätze	S. 112
Nr. 106	Murzelen: Parkplatzproblem Restaurant Sternen lösen	S. 113
Nr. 122	Hinterkappelen: Erschliessung Siedlungsentwicklung Dorf	S. 114
Nr. 129	Uettligen: MIV-Zufahrt Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse	S. 115

C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 3 Hinterkappelen: Gefahrenstelle Fussgängerquerung Kappelenring

Problembeschrieb, Massnahme

Gefahrenstelle Kappelenring Schulweg- / Fussgängerquerung sicher machen.

- Sofortmassnahme: ev. Verbesserung Beleuchtung und provisorische Verengung zur Verbesserung Sichtverhältnisse
- Definitive Massnahme (Prio 1): ev. vertikaler Versatz zwecks Reduktion Geschwindigkeit

Priorität SM / 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Schulwegkataster Nr. 47

Beteiligte Stellen

Gde, Priv. Grundeigentümergeinschaft

Kostenschätzung

Fr. 40'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

Belagsarbeiten Kappelenring



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 4 Hinterkappelen: Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen erhöhen

Problembeschrieb, Massnahme

Fussgängerstreifen schlecht ersichtlich. Beleuchtung optimieren. Verkehr bremsen mit Verengung auf Fahrspur West, um Postauto auf Spur Ost nicht zu behindern.

Priorität 1.

Sofortmassnahmen: Beleuchtung verbessern, Verengung.

Siehe Schulwegkataster Nr. 43.

Koexistenzmassnahme. Gefahrenstelle Kappelenring Schulweg- / Fussgängerquerung sicher machen. Siehe Schulwegkataster Nr. 47

→ Sofortmassnahme: ev. Verbesserung Beleuchtung und provisorische Verengung zur Verbesserung Sichtverhältnisse;

→ Definitive Massnahme (Prio 1): horizontaler oder vertikaler Versatz zwecks Reduktion Geschwindigkeit

Priorität SM / 1

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Schulwegkataster Nr. 43 und Nr. 47

Beteiligte Stellen

Gde, Priv. Grundeigentümergeinschaft

Kostenschätzung

Fr. 25'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

Belagsarbeiten Kappelenring



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 10 Hinterkappelen: Erschliessung Stuckiareal

Problembeschrieb, Massnahme

MIV-Erschliessung Stuckiareal prüfen. Ausfahrt Richtung Brücke/Hauptstrasse ist gefährlich: Sichtprobleme (Veloweg, Geländer), starker Verkehr (nicht auf Hauptstrasse/Brücke hinaus).

- Koexistenzmassnahme erforderlich oder
- MIV-Erschliessung von Osten via Wyhalenstrasse besser, aber z.T. über Privatstrasse

Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Gde, Private Bauherrschaft, Priv. Grundeigentümer

Kostenschätzung

Kostenträger

Gde, Private Bauherrschaft

Koordination

in Koord. mit Überbauung Stucki



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 11 Wohlen: Gefahrenstelle Hofenstrasse eliminieren

Problembeschrieb, Massnahme

Gefahrenstelle Hofenstrasse.

Unübersichtliche Ausfahrt sicherer machen mit "Trottoirnase" / Verengung.

→ Massnahme Verengung mit schräggeltem Doppelbund, Pfosten, Entwässerungsrinne

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Schulwegkataster Nr. 28

Beteiligte Stellen

Gde

Kostenschätzung

Fr. 8'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

keine



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 26 Uettligen: Gefahrenstelle Alpenblickweg eliminieren

Problembeschrieb, Massnahme

Konflikt Velo/Fussgänger/Auto, bei Einmündung Fussweg. Fussweg Alpenblickweg: Steiles Strässchen für Fussgänger wird von Velo befahren (Schulweg).

→ Ev. Lösung: Veloständer an Oberdettigenstrasse; aber Akzeptanz wird bezweifelt.

Auch nicht praktisch für Schüler, da zu weit von Schule weg. Erste Massnahme bereits erfolgt (Querbänderung). Problem nach wie vor bestehend.

→ Neue Lösung suchen zur Entschärfung Einmündung; z.B. vertikaler Versatz/ Aufpflasterung zur Reduktion Geschwindigkeiten.

Priorität SM / 1

Sofortmassnahme: Piktogramm Achtung Schulkinder

Definitive Massnahme: vertikalen Versatz prüfen

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Siehe Schulwegkataster Nr. 25

Beteiligte Stellen

Gde

Kostenschätzung

Fr. 25'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

C 1 Fussverkehr, Nr. 27, Uettligen: Gefahrenstelle Alpenblickweg, Seite 46



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 28 Uettligen: Verkehrssicherheit Landiparkplatz

Problembeschrieb, Massnahme

Landi Ein- und Ausfahrten: Konflikt mit Fussgängern.

→ Verkehrssicherheit Landiparkplatz verbessern

Priorität 1

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Schulwegkataster Nr. 15

Beteiligte Stellen

Kt. TBA, Landi, Gde

Kostenschätzung

Fr. 25'000.-

Kostenträger

Landi, Gde

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 51, Uettligen: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt, Seite 98



C Ziele, und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 48 Hinterkappelen: Aufwertung Dorfstrasse (Kipferhaus)

Problembeschrieb, Massnahme

Hinterkappelen alter Dorfkern/Dorfstrasse/Kipferhaus: Aufwertung des Strassenraums, evt. Begegnungszone.

Aktuelle Anordnung der Parkplätze überdenken, diese beeinträchtigen historische Gebäude und schönen Ortskern. Parkplatz-Probleme beim Schulhaus mit nur 5 Parkplätzen.

→ Aufwertung Dorfkern/Geschäftsbereiche

→ Parkplatz-Bedarf Schulhaus und Kipferhaus lösen. Kipferhaus stellt Parkplätze nicht mehr für Schule zur Verfügung.

→ Ideenkonkurrenz. Die Aufwertung Strassenraum hat Potential für einen Wettbewerb oder Parallelauftrag an mehrere Teams (Ingenieure und Landschaftsarchitekten).

Priorität 1 (Planung) / 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Erste Ideenskizzen/Machbarkeitsstudien von Emch & Berger und Konzept Büro Panorama „Ortsplanungsrevision Wohlen, Verdichtungsgebiet 2 – Dorfstrasse“ bestehen.

REK Ziel A_08 Spezial, REK H_01, S.44.

Beteiligte Stellen

Gde, Kirchgemeinde, Schule, Anstösser

Kostenschätzung

Fr. 700'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

Sanierung Wasserleitungen





C Ziele, und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 48 Hinterkappelen: Aufwertung Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse)

Problembeschrieb, Massnahme

Hauptstrasse von der Brücke bis zum Kreisel stark durchfahrtsorientiert, Dominanz MIV; gestalterische Defizite; Trennwirkung, geringe Aufenthaltsqualität; Sicherheitsdefizite Einmündungen/Abbiegen/Querungen

- Aufwertung des Strassenraums, Trennwirkung mindern
- Attraktivität und Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Erhöhen Verkehrs-/Schulwegsicherheit
- Ortsbild mit Umgestaltung Strassenraum und Bäumen aufwerten
- Beleuchtung Kreisel überprüfen

Priorität 1 (Planung), 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Projektidee

Beteiligte Stellen

Federführung Kant. TBA; ev Vorleistungen Gde; Gde muss Antrag stellen damit Priorität bei Kt.

Kostenschätzung

Fr. 30'000.- (Planung)

Kostenträger

Kant. TBA; evt. Beiträge Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 49 Hinterkappelen: Aufwertung Unterdettigenstrasse

Problembeschrieb, Massnahme

Hinterkappelen Unterdettigenstrasse: Aufwertung des Strassenraums.

Zu schnelles Fahren mit baulichen Massnahmen reduzieren

→ z.B. evt. mit wechselseitigen Einengungen und Bäumen

Priorität 2

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

REK Ziel A_08 Spezial

Beteiligte Stellen

Gde

Kostenschätzung

Fr. 35'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination

keine



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 50 Wohlen: Aufwertung Ortsdurchfahrt Wohlen

Problembeschrieb, Massnahme

Hauptstrasse stark durchfahrtsorientiert, Dominanz MIV; gestalterische Defizite; Trennwirkung, geringe Aufenthaltsqualität; Sicherheitsdefizite Einmündungen/Abbiegen/Querungen

- Aufwertung des Strassenraums, Trennwirkung mindern
- Attraktivität Ortszentrum und Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Aufwertung Dorfkern, Geschäftsbereiche
- Erhöhen Verkehrs-/Schulwegsicherheit Vorgelände Landi
- Ortsbild mit Umgestaltung Strassenraum und Bäumen aufwerten
- Ideenkonkurrenz durchführen
- Etappierung wichtig

Für die Gemeinde ist diese Koexistenzmassnahme weniger wichtig als die Aufwertung Ortsdurchfahrt Uettligen (Nr. 51, S. 96)

Priorität 1 (Planung), 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Projektidee

Beteiligte Stellen

Federführung Kant. TBA; ev Vorleistungen Gde; Gde muss Antrag stellen damit Priorität bei Kt.

Kostenschätzung

Fr. 325'000.-

Kostenträger

Fr. 250'000.- Kant. TBA; Fr. 75'000.- Gde

Koordination

Dorfeingang Westen: Trottoir rechts sanieren





C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 51 Uettligen: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt

Problembeschrieb, Massnahme

Hauptstrasse stark durchfahrtsorientiert, Dominanz MIV; gestalterische Defizite; Trennwirkung, geringe Aufenthaltsqualität; Sicherheitsdefizite Einmündungen/Abbiegen/Querungen
Zuwenig Parkplätze vorhanden im Ortskern für Tea Room, Läden etc.

- Aufwertung des Strassenraums, Trennwirkung mindern
- Attraktivität Ortszentrum und Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Aufwertung Dorfkern/Geschäftsbereiche
- Erhöhen Verkehrs-/Schulwegsicherheit
- Ortsbild mit Umgestaltung Strassenraum und Bäumen aufwerten
- Ideenkonkurrenz durchführen
- Etappierung wichtig

Für die Gemeinde ist diese Koexistenzmassnahme wichtiger als die Aufwertung Ortsdurchfahrt Wohlen (Nr. 50, S. 94).

Priorität SM / 1 / 2

Sofortmassnahme: Entfernen Mittellinie

Priorität 1: Planung, Ideenwettbewerb

Priorität 2: Umsetzung im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten und Sofortmassnahmen

Felsenauviadukt oder Belagssanierung

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen: Projektidee

Beteiligte Stellen

Federführung Umgestaltung Ortsdurchfahrt Kt. TBA; Gde kann Vorleistungen erbringen

Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen damit Priorität.

Kostenschätzung

Fr. 475'000.-

Kostenträger

Fr. 300'000.- TBA; Fr. 175'000.- Gde

Koordination

Mit Belagsarbeiten (Strassenunterhalt)





C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 52 Säriswil: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt

Problembeschrieb, Massnahme

Hauptstrasse stark durchfahrtsorientiert, Dominanz MIV; gestalterische Defizite; Trennwirkung, geringe Aufenthaltsqualität; Sicherheitsdefizite Einmündungen/Abbiegen/Querungen

- Aufwertung des Strassenraums, Trennwirkung mindern
- Attraktivität Ortszentrum und Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Aufwertung Dorfkern, Geschäftsbereiche
- Erhöhen Verkehrs-/Schulwegsicherheit
- Ortsbild mit Umgestaltung Strassenraum und Bäumen aufwerten
- Gewünscht wird Mittelinsel beim Linksabbieger.

Priorität 2

Umsetzung im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten oder Belagssanierung

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Projektidee

Beteiligte Stellen

Federführung Umgestaltung Ortsdurchfahrt Kt. TBA; Gde kann Vorleistungen erbringen
Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen dadurch Aufnahme im Strassennetzplan.

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt. TBA; Gde

Koordination

- Sanierung öffentliche Beleuchtung
- C 2 Veloverkehr, Nr. 109 , Säriswil: Veloverbindung Säriswil-Birchi, Seite 64
- C 2 Veloverkehr, Nr. 120, Säriswil - Hofure: Massnahmebedarf Typ 2, Seite 69



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 53 Innerberg: Aufwertung des Strassenraums Ortsdurchfahrt

Problembeschrieb, Massnahme

Ortsdurchfahrt Innerberg. Strasse stark durchfahrtsorientiert, hohe Dominanz MIV und Trennwirkung, geringe Aufenthaltsqualität, Sicherheitsdefizite Einmündungen / Abbiegen / Querungen.

Priorität 1 / 2

Priorität 1: Planung; Beleuchtung auf Fussgängerstreifen vor Restaurant Jäger verbessern

Priorität 2: Umsetzung im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten oder Belagssanierung

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Projektidee, Schulwegkataster

Beteiligte Stellen

Federführung Umgestaltung Ortsdurchfahrt Kt. TBA; Gde kann Vorleistungen erbringen

Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen damit Priorität.

Kostenschätzung

Fr. 30'000.- (Sofortmassnahme)

Kostenträger

Kt. TBA; Gde

Koordination

mit privaten Bauvorhaben



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 54 Weiler Murzelen: Aufwertung Ortsdurchfahrt

Problembeschrieb, Massnahme

Restaurant Sternen: Am Wochenende aufgrund vieler Autos ein Parkplatzproblem. Viele Autos weichen auf Bauernhöfe aus.

Hauptstrasse stark durchfahrtsorientiert, Dominanz MIV; gestalterische Defizite; Trennwirkung, geringe Aufenthaltsqualität; Sicherheitsdefizite Einmündungen/Abbiegen/Querungen Gemeinde- und Kantonsstrassen.

- Parkplatzproblem Restaurant Sternen lösen
- Aufwertung des Strassenraums, Trennwirkung mindern
- Attraktivität Ortszentrum und Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Aufwertung Dorfkern, Geschäftsbereiche
- Erhöhen Verkehrs-/Schulwegsicherheit
- Ortsbild mit Umgestaltung Strassenraum und Bäumen aufwerten
- Aufwertung Ortsdurchfahrt im Zusammenhang mit Sanierung Werkleitungen oder Fahrbahn und eventueller Verdichtung Weilerzone.

Priorität 1 / 2

Priorität 1: Planung

Priorität 2: Umsetzung im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten oder Belagssanierung

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

REK A-10, S. 37.

„Ortsplanungsrevision Wohlen, Verdichtungsgebiet 3 – Murzelen“, Büro Panorama

Beteiligte Stellen

Federführung Umgestaltung Ortsdurchfahrt Kt. TBA; Gde kann Vorleistungen erbringen
Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen damit Priorität.

Kostenschätzung

Kostenträger Kt. TBA; Gde

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 106, Murzelen: Parkplatzproblem Rest. Sternen lösen, Seite 113



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 55 Steinisweg: Erhalt und Aufwertung Weiler Steinisweg

Problembeschrieb, Massnahme

Weilerzonen bei Gemeindestrassen.

Weitgehend intakte Strassenräume/Hofvorplätze sollen erhalten werden.

Einfahrt in Zufahrtstrasse zum Kraftwerk aus Weiler eng und unübersichtlich. Ungenügende Durchfahrthöhe Scheune. Durch Werkverkehr zum Kraftwerk und Mitarbeiter Kraftwerk unregelmässiger und zum Teil intensives Verkehrsaufkommen mit zu hohem Geschwindigkeitsniveau. Gemeindestrasse.

- Prioritäre Massnahme: bessere Sichtverhältnisse bei Ausfahrt/Einmündung schaffen und Pfortner oder Verkehrsberuhigungsmassnahme
- Erhalt und Aufwertung
- Gestaltung im Vordergrund.
- Verhindern von verkehrsorientierten Elementen
- Aufwertung im Zusammenhang mit allfälliger Sanierung Werkleitungen oder Fahrbahn und eventueller Verdichtung Weilerzone.

Priorität 1 / 2

Priorität 1: Planung

Priorität 2: Umsetzung im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten oder Belagssanierung

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

REK A-10, S.37.

Beteiligte Stellen

Gde, Private Grundeigentümer

Kostenschätzung

Kostenträger

Gde

Koordination

keine



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 56 Illiswil: Aufwertung Ortsdurchfahrt

Problembeschrieb, Massnahme

Hauptstrasse stark durchfahrtsorientiert, Dominanz MIV; gestalterische Defizite; Trennwirkung, geringe Aufenthaltsqualität; Sicherheitsdefizite Einmündungen/Abbiegen/Querungen Gemeinde- und Kantonsstrasse.

- Aufwertung des Strassenraums, Trennwirkung mindern
- Attraktivität Ortszentrum und Aufenthaltsqualität erhöhen.
- Aufwertung Dorfkern, Geschäftsbereiche
- Erhöhen Verkehrs-/Schulwegsicherheit
- Ortsbild mit Umgestaltung Strassenraum und Bäumen aufwerten
- Aufwertung Ortsdurchfahrt im Zusammenhang mit Sanierung Werkleitungen oder Fahrbahn und eventueller Verdichtung Weilerzone.

Priorität 1 / 2

Priorität 1: Planung

Priorität 2: Umsetzung im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten oder Belagssanierung

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

Projektidee

Beteiligte Stellen

Federführung Umgestaltung Ortsdurchfahrt Kt. TBA; Gde kann Vorleistungen erbringen
Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen damit Priorität.

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt. TBA; Gde

Koordination

keine



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 57 Möriswil: Erhalt und Aufwertung Weiler Möriswil

Problembeschrieb, Massnahme

Weilerzonen bei Gemeindestrassen.

Weitgehend intakte Strassenräume/Hofvorplätze sollen erhalten werden.

- Erhalt und Aufwertung
- Gestaltung im Vordergrund
- Verhindern von verkehrsorientierten Elementen
- Aufwertung im Zusammenhang mit allfälliger Sanierung Werkleitungen oder Fahrbahn und eventueller Verdichtung Weilerzone.

Priorität 1 / 2

Priorität 1: Planung

Priorität 2: Umsetzung im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten oder Belagssanierung

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

REK A-10, S.37.

Beteiligte Stellen

Gde, ev. Private

Kostenschätzung

Kostenträger

Gde

Koordination

Mit privaten Bauvorhaben



C Ziele, Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 58 Weissenstein: Erhalt und Aufwertung Weiler Weissenstein

Problembeschrieb, Massnahme

Weilerzonen bei Gemeindestrassen.

Weitgehend intakte Strassenräume/Hofvorplätze sollen erhalten werden.

- Erhalt und Aufwertung
- Gestaltung im Vordergrund
- Verhindern von verkehrsorientierten Elementen
- Aufwertung im Zusammenhang mit allfälliger Sanierung Werkleitungen oder Fahrbahn und eventueller Verdichtung Weilerzone.

Priorität 1 / 2

Priorität 1: Planung

Priorität 2: Umsetzung im Zusammenhang mit Werkleitungsarbeiten oder Belagssanierung

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen

REK A-10, S.37.

Beteiligte Stellen

Gde Wohlen, Gde Meikirch, Private

Kostenschätzung

Kostenträger

Gde Wohlen, Gde Meikirch, Private

Koordination

Mit Gemeinde Meikirch



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 67 Wohlen - Hinterkappelen: Massnahmenbedarf Typ 1

Problembeschrieb, Massnahme

Veloverbindung Wohlen – Hinterkappelen: Festsetzungen im Kantonalen Velorichtplan werden von Gde in Frage gestellt:

- Massnahmebedarf innerorts Typ 1 (innerhalb bestehendem Strassenraum, kostengünstig).
- „Realisierte velospezifische Massnahmen ausreichend/ zufriedenstellend“.

Aus Sicht Gde besteht Sanierungsbedarf trotz einseitigem Radstreifen Ortsausgang Hinterkappelen. Differenz zum kantonalen Richtplan). Siehe Schulwegkataster Nr. 27S.

- Sofortmassnahme Ortseinfahrt Wohlen, bergwärts von Brücke bis Ortszentrum Wohlen: Strasse verbreitern um ca. 1 bis 1.5m. Radstreifen bergwärts oder erhöhter Rad- und Fussweg mit schräg gestelltem Doppelbund. Höhe Grundstück Aeberhard: Abgesetzte Mauer, Strasse verbreitern, Trottoir bleibt bis Fussgängerstreifen. Benötigt wird Teil von Grundstück Aeberhard und anderen Grundeigentümern. Verhandlungen im Gange.
- Da Umleitungs Stadttangente 2009 (Sanierung Felsenauviadukt): Forderung nach durchgehender Geschwindigkeitsreduktion auf 60 Km/h = Priorität 1
- Abschnitt Brücke Richtung Hinterkappelen: Ev. Strecken der engen Kurve
- Talwärts Wohlen nach Hinterkappelen: Kernfahrbahn prüfen, 60 km/h oder Ausbau der Strasse mit beidseitigem Radstreifen

Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen zur Überprüfung Festsetzung Kantonaler Richtplan Velo.

Priorität SM / 1 / 2

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen: Schulwegkataster Nr. 27S, kant. Velorichtplan

Beteiligte Stellen

Kt, Gde, Priv. Grundeigentümer

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt, Gde

Koordination

C 2 Veloverkehr, Nr. 128, Wohlen - Hinterkappelen: Massnahmebedarf Typ 1, Seite 71





C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 74 Uettligen: Gefahrenstelle Postautohaltestelle Oberdettigen

Problembeschrieb, Massnahme

Gefahrenstelle Postautohaltestelle Abzweigung Oberdettigen.

Sichtprobleme durch hochwachsende Kulturen, hohes Geschwindigkeitsniveau.

→ Massnahme: bei Postautohaltestelle mit Wartehäuschen: Ausfahrt/Einfahrt nördlich Postautohaltestelle aufheben; Ausfahrt/Einfahrt südlich Postautohaltestelle neu im rechten Winkel anlegen.

Ein-/Ausfahrt Hauszufahrten „Löör“: Sichtprobleme durch hochwachsende Kulturen.

→ Massnahmen zur Verbesserung Sichtverhältnisse und Entschärfung Situation (Geschwindigkeitsreduktion) erforderlich.

→ Gemeindebehörde muss Antrag an Kanton stellen.

→ Sofortmassnahmen: Mit Grundeigentümern schauen dass bei Feldkulturen Sichtbermen eingehalten werden.

Priorität SM (Überprüfung)/ 1 oder 2 (Umsetzung)

Verbindlichkeitsstufe: Zwischenergebnis

Grundlagen

Schulwegkataster Nr. 23

Beteiligte Stellen

Kt TBA, Gde

Kostenschätzung

Kostenträger

Kt TBA, Gde

Koordination

- C 2 Veloverkehr, Nr. 115 , Uettligen - Thalmarkt: Ausbau Strasse, beidseits Radstreifen, Seite 66

- Überprüfung Festsetzungen kant. Velorichtplan



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 75 Uettligen: Gefahrenstelle Uettligenfeldstrasse/ Herrenschwandenweg

Problembeschrieb, Massnahme

Der Anschluss an die Kantonsstrasse im Uettligenfeld ist problematisch; im Sommer schlechte Sichtverhältnisse (Feldkulturen, Bäume, Gebäude) beim Abbiegen von Uettligen her Richtung Löörwald im Bereich der langgezogenen Rechtskurve mit Tempo 80. Auch die Pfeiltafeln erschweren die Sicht aus Herrenschwandenweg in Hauptstrasse.

Entsprechend kantonalem Velorichtplan wurde Verbindung vom Löörwald ins Uettligenfeld im kommunalen Richtplan auch als "kantonale Ergänzungsrouten" aufgenommen.

Kurven schneiden als weiteres Problem für abbiegende Velofahrer Richtung Herrenschwanden.

→ Koexistenzmassnahmen erforderlich, das Abbiegen des Veloverkehrs in Kurve sicherer gestalten.

→ Kantonale Ergänzungsrouten überprüfen, Anschluss / Einmündung sicher gestalten

Priorität SM (Überprüfung kantonaler Velorichtplan)

Priorität Umsetzung je nach Resultat der Überprüfung

Verbindlichkeitsstufe: Vorankündigung

Grundlagen: siehe Schulwegkataster Nr. 52; kantonaler Velorichtplan

Beteiligte Stellen: Kt, Gde

Kostenschätzung

Fr. 180'000.-: Fr. 150'000.- Kt., Fr. 30'000.- Gde

Kostenträger

Kt, Gde

Koordination

- C 2 Veloverkehr, Nr. 115, Uettligen - Thalmatt: Ausbau Strasse, beidseits Radstreifen, Seite 66
- Überprüfung Festsetzung kantonaler Velorichtplan



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 91 Wohlen: Schaufelackerstrasse verlängern

Problembeschrieb, Massnahme

Die Oberwohlenstrasse - Bannholzstrasse soll vom Schleichverkehr entlastet werden.

→ Die Erschliessung Bannholz (Entsorgungsstelle) soll nicht via Oberwohlenstrasse erfolgen, sondern via Schaufelackerstrasse, die von West nach Ost verlängert wird (Neubau).

→ Die Ortsverbindung Oberwohlen-Möriswil wird neu zur Hauszufahrt deklassiert.

Priorität 1/2

Verbindlichkeitsstufe:

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Kostenschätzung

Fr. 192'000.-

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele, Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 102/103/104 Hinterkappelen: Überprüfung Freizeit-Parkplätze

Problembeschrieb, Massnahme

- Nr. 102 Wohlei: Nutzung Parkplätze definieren
- Nr. 103 Arastrasse: Überprüfung Parkplatzanordnung (evt. Sammelparkplatz)
- Nr. 104 Hinterkappelen: Bewirtschaftung Parkplätze definieren

Priorität

Verbindlichkeitsstufe:

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Kostenschätzung

Fr. 30'000.- (Studie)

Kostenträger

Gde

Koordination

Erholungskonzept Wohlensee gemäss REK A_15



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 106 Murzelen: Parkplatzproblem Restaurant Sternen lösen

Problembeschrieb, Massnahme

MIV. Restaurant Sternen: Am Wochenende aufgrund vieler Autos ein Parkplatzproblem.

Viele Autos weichen auf Bauernhöfe aus.

→ Parkplatzproblem Restaurant Sternen lösen

Priorität

Verbindlichkeitsstufe:

Grundlagen

Beteiligte Stellen

Kostenschätzung

Fr. 20'000.- (Projekt)

Kostenträger

Gde

Koordination



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 122 Hinterkappelen: Erschliessung Siedlungsentwicklung Dorf

Problembeschrieb, Massnahme

MIV-Zufahrt Siedlungsentwicklungsgebiet Dorf Parzelle Nr. 5681 (H_06) klären und sicherstellen.
Schlechte Sichtverhältnisse bei der Zufahrt westlich Haus Dorfstrasse Nr. 24.

- Bei Zufahrt östlich Haus Dorfstrasse Nr. 24 (Haucke) ist Sichtweite von 50m vorhanden.
- Zufahrt westlich Haus Dorfstrasse Nr. 24 erscheint aufgrund Sichtverhältnisse problematischer, Kirschlorbeer-Hecke muss zurückgeschnitten werden.
- Mit der westlichen Zufahrt könnte nebst dem Siedlungsentwicklungsgebiet H_06 auch das Gebiet H_04 (Option Erweiterung Schulanlage) erschlossen werden.

Priorität SM

Überprüfung zusammen mit Erschliessung REK Siedlungsentwicklungsgebiet Dorf Parzelle Nr. 5681 (H_06)

Verbindlichkeitsstufe: Festsetzung

Grundlagen

Festsetzungen Siedlungsplanung

Beteiligte Stellen

Gde, private Grundeigentümer und Investoren

Kostenschätzung

Kostenträger

private Grundeigentümer und Investoren

Koordination

C 4 MIV/Koexistenz, Nr. 48, Hinterkappelen: Aufwertung Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse), Seite 94



C Ziele und Massnahmen

4 MIV/Koexistenz

Nr. 129 Uettligen: MIV-Zufahrt Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse

Problembeschrieb, Massnahme

- MIV-Zufahrt Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse definieren
- Die Zufahrten (Hauszufahrten) ab Säriswilstrasse sind in der Detailplanung festzulegen. Diese sind jedoch möglichst kurz vorzusehen und direkt in die Einstellhallen zu führen.
- Es sollen nur wenige oberirdische Parkplätze realisiert werden, das heisst es sind genügend Einstellhallenplätze vorzusehen.

Priorität

Verbindlichkeitsstufe:

Grundlagen

REK-U_02

Beteiligte Stellen

Kostenschätzung

Kostenträger

Koordination

- C 1 Fussverkehr, Nr. 25, Uettligen: Neubau Fusswege Siedlungsentwicklung Säriswilstr., Seite 45
- C 3 Öffentlicher Verkehr, Nr. 85, Uettligen: Optimale ÖV-Erschliessung Neuüberbauung, Seite 79
- C 2 Veloverkehr, Nr. 71, Uettligen: Neubau kommunale Veloroute Siedlungsentwicklung Säriswilstrasse, S. 59



D Teilpläne (Anhang)

Teilplan 1 Fussverkehr

Teilplan 2 Veloverkehr

Teilplan 3 Öffentlicher Verkehr

Teilplan 4 Motorisierter Individualverkehr/Koexistenz