

Ortsplanungsrevision Aarberg

Richtplan Verkehr

Stand für öffentliche Mitwirkung





Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Aarberg
Projektleiter	Marc Lehmann, Bauverwalter
Projektnummer	18037
Datei	T_18037_Richtplan Verkehr_190603
Berichtversion	3. Juni 2019
Berichtverfasser	Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Roland Uhler / roland.uhler@kontextplan.ch Clelia Bertini / clelia.bertini@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1 Auftrag	4
1.2 Aufbau, Inhalte und Verbindlichkeit	4
1.3 Rechtswirkung	4
1.4 Nachführung	5
1.5 Genehmigung	5
2. Ausgangslage	6
2.1 Grundlagen	6
2.2 Glossar	7
2.3 Heutige Situation	8
2.4 Zukünftige Entwicklung, planerische Vorgaben	13
3. Ziele und Teilkonzepte	16
3.1 Verkehrspolitische Ziele	16
3.2 Teilkonzept Strassennetz, Parkierung	17
3.3 Teilkonzept öffentlicher Verkehr	19
3.4 Teilkonzept Velorouten	20
3.5 Teilkonzept Fuss- und Wanderwege	20
3.6 Teilkonzept Schulwege	20
4. Massnahmen	22
4.1 Koordinationsplan Massnahmen	22
4.2 Abkürzungen	22
4.3 Prioritäten	22
4.4 Massnahmenübersicht	23
4.5 Massnahmenkatalog	25



1. Einleitung

1.1 Auftrag

Die Gemeinde Aarberg verfügt über einen Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 2007 (1). Im Rahmen der laufenden Gesamtrevision der Ortsplanung Aarberg wurde die Verkehrssituation überprüft und der Handlungsbedarf ermittelt.

Der Gemeinderat hat die Firma Kontextplan AG am 12. Juni 2018 mit der Überarbeitung des Verkehrsrichtplanes von 2007 beauftragt. Die Überarbeitung beinhaltet im Wesentlichen eine generelle Überprüfung und die Anpassung der Konzepte und Massnahmen an die aktuelle Verkehrssituation und die verkehrspolitischen Vorgaben.

1.2 Aufbau, Inhalte und Verbindlichkeit

Der Richtplan Verkehr von 2007 konkretisiert die «Auslegeordnung Verkehrsplanung», welche zusammen mit dem Zonenpanentwurf «Siedlung» im Frühjahr 2016 zur Mitwirkung gebracht wurden. Er konkretisiert die darin vorgeschlagenen Massnahmen gemäss Prioritätensetzung der Bau- und Planungskommission und des Gemeinderats und orientiert sich in Bezug auf den Betrieb und die Gestaltung der Ortsdurchfahrt an der Korridorstudie K22 (2). Der Richtplan Verkehr von 2019 basiert grundsätzlich auf den gleichen Grundlagen. Gleichzeitig beinhaltet er Themen bzw. Schwachstellen, welche 2007 noch nicht aktuell waren.

Der Richtplan Verkehr ist in folgende Teile gegliedert:

Das Kapitel 2 „**Ausgangslage**“ beinhaltet ein Verzeichnis der wichtigsten Grundlagen zur Verkehrsplanung Aarberg sowie eine Auslegeordnung der wesentlichen verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen. Es dient der Herleitung und Begründung der Ziele und Konzepte und hat erörternden Charakter.

Im Kapitel 3 „**Ziele und Teilkonzepte**“ werden die der Verkehrspolitik und -planung von Aarberg zugrunde liegenden Ziele formuliert und die Konzepte „Strassennetz, Parkierung“, „öffentlicher Verkehr“, „Velorouten“, „Netzplan Fussverkehr“ und „Schulwege“ dargestellt und erläutert. Die Ziele und die Konzeptpläne sind gemäss Kap. 1.3. verbindlich.

Das Kapitel 4 „**Massnahmen**“ enthält in Form eines Kataloges spezifische Angaben zu den einzelnen im Koordinationsplan dargestellten Massnahmen. Der „Koordinationsplan Massnahmen“ und der „Massnahmenkatalog“ bilden das eigentliche verkehrspolitische Programm der Gemeinde Aarberg und sind gemäss Kap. 1.3. verbindlich.

1.3 Rechtswirkung

Mit der Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR löst der vorliegende Richtplan Verkehr den bisherigen Verkehrsrichtplan von 2007 ab. Der Richtplan Verkehr ist behördenverbindlich nach Art. 68 BauG. Er



bindet die Gemeindebehörden und dient ihnen als Führungs- und Koordinationsinstrument. Gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG kann die Verbindlichkeit auch auf weitere Planungsträger ausgedehnt werden, so beispielsweise auf das kantonale Tiefbauamt oder die SBB (vgl. Kap. 1.5). Damit erhält der Richtplan auch für diese Planungsträger bindenden Charakter.

1.4 Nachführung

Der Richtplan Verkehr hält die wichtigsten Ziele und Massnahmen der aktuellen Verkehrspolitik der Gemeinde Aarberg fest. Damit er seine Koordinationsfunktion permanent erfüllen kann, muss er periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst werden

1.5 Genehmigung

Genehmigungsinhalt sind die Ziele und Teilkonzepte (Kap. 3, Konzeptpläne) und der Koordinationsplan Massnahmen mit Massnahmenkatalog (Kap.4).

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom xx bis xx

Vorprüfung vom xx

Beschlossen durch den Gemeinderat Aarberg am xx

Namens der Einwohnergemeinde

Der Präsident

Der Sekretär

.....

.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt: Der Gemeindeschreiber

Aarberg, den

Zustimmung gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG

Zustimmung des Kantonalen Tiefbauamtes

Kreisoberingenieur III

.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am



2. Ausgangslage

2.1 Grundlagen

Bei der Erarbeitung des Richtplans Verkehr wurden insbesondere folgende Grundlagen einbezogen:

1. **Gemeinde Aarberg.** *Verkehrsrichtplan.* 2007.
2. **team+.** *Verkehrskorridor Aarberg-Kerzers: Betrieb und Gestaltung Ortsdurchfahrten, Sanierungs-Richtschema, Abschnitt Aarberg.* s.l. : Projektkommission K22-B351, 2003.
3. **Emch + Berger AG.** *Verkehrserhebungen im Raum Aarberg / Bagen. Schlussbericht.* 2002.
4. **Berz Hafner + Partner AG.** *Auslegeordnung Verkehrsplanung, Exemplar für die Mitwirkung vom 23.1. bis 6.3.2006.* 2006.
5. **Gemeinde Aarberg.** *Geschwindigkeitsmessungen.* 2011-2018.
6. **BVE/TBA.** *Sachplan Veloverkehr.* 2014.
7. **Kontextplan AG.** *Seeland, Verkehrsmonitoring Arbeitspapier Zwischenstand Nov. 2018.* 2018.
8. **BVE/TBA.** *Sachplan Wanderroutennetz.* 2019.
9. **IC Infraconsult AG und Bächtold AG.** *Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie "Ortsumfahrungen / durchgehende Entlastungsstrasse" Hauptstrassen K22/B351.* s.l. : Projektkommission K22-B351, 2003.
10. **Amt für öffentl. Verkehr und Verkehrskoordination.** *Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts und Regionalverkehr 2018 - 2021.* 2017.
11. **Bundesamt für Strassen, Fussverkehr Schweiz.** *Fusswegnetzplanung, Handbuch.* 2015.
12. **Seniorenrat Aarberg Plus.** *Eingaben zur Mitwirkung Ortsplanrevision 30. Juni 2017 und 2. August 2017.* 2017.
13. **Aarbiente, Baustein Falkenbrücke.** *Gestaltungsvorschläge Klötzli/Friedli im Bereich Hauptstrasse.* 2002.
14. **BVE/TBA OIK III.** *Verkehrszählungen Kantonsstrassen.* 2012-2017.
15. **BDP Sektion Aarberg und Umgebung.** *Anliegen der BDP zu diversen Themen vom 1. Dezember 2017.*
16. **FDP Sektion Aarberg.** *Eingabe zu diversen Verkehrsproblemen vom 22. September 2017.*



2.2 Glossar

Mfz	Motorfahrzeuge
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr, ermittelt aus dem totalen jährlichen Verkehr (Jahrestotal/365)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
Gesamtverkehr	Umfasst sämtliche Verkehrsträger, d.h. den öffentlichen Verkehr (ÖV), den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Fuss- und Veloverkehr.
Quellverkehr	Verkehr, dessen Quelle innerhalb des gewählten Bezugsgebietes liegt und der davon ausströmt.
Zielverkehr	Verkehr, dessen Ziel innerhalb des gewählten Bezugsgebietes liegt und der von aussen einströmt.
Ziel- /Quellverkehr	Verkehr, dessen Ziel oder Quelle innerhalb des gewählten Bezugsgebietes liegt.
Durchgangsverkehr	Verkehr mit Ziel und Quelle ausserhalb des Bezugsgebietes bzw. Verkehr der das Bezugsgebiet nur durchfährt.
Binnenverkehr	Verkehr mit Ziel und Quelle innerhalb des Bezugsgebietes bzw. Verkehr der das Bezugsgebiet nicht verlässt.



2.3 Heutige Situation

Die heutige Situation gem. Kap. 2.1 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Übergeordnetes und regionales Strassennetz

Das übergeordnete und regionale Strassennetz der Ortschaft Aarberg weist eine historisch bedingte radiale Struktur auf. Prägend für die Verkehrssituation ist die stark befahrene Hauptstrasse 22 (Lyss-Strasse – Bahnhofstrasse – Murtenstrasse) als Verkehrsachse zwischen Lyss und Kerzers, welche überdies die Funktion als Zubringer auf das Hochleistungsstrassennetz wahrnimmt (Autobahnanschluss Lyss Süd T6, Kerzers A1). Das Verkehrssystem Aarberg ist im Weiteren geprägt durch die Anschlüsse der verschiedenen regional bedeutsamen Haupt- und Zufahrtsstrassen auf diese Hauptachse. Es sind dies: Bernstrasse (Zielorte Seedorf/Bern), Dr. Carl-Moser-Strasse (Raldelfingen/Wohlen/Bern), Neuenburgstrasse (Siselen/Ins/ Neuenburg), Walperswilstrasse (Walperswil/Täuffelen), Bielstrasse (Nidau/Biel) und Kappelenstrasse (Kappelen/Worben).

Verkehrsbelastung Hauptstrassennetz und Geschwindigkeitsniveau Gemeindestrassen



Abbildung 1: Standorte Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen

Gemäss den aktuellen Messungen des Kantons ist das Hauptstrassennetz minim mehr belastet als 2007. Insbesondere die Bahnhofstrasse und die Lyssstrasse verzeichnen ein grösseres Verkehrswachstum. Bei der Bahnhofstrasse hängt das Verkehrswachstum höchstwahrscheinlich mit den zusätzlichen umgesetzten Massnahmen im Stedtli zusammen.



Strassenabschnitt	Gesamt DTV (2012 / 2017)	Gesamt DTV gemäss Richtplan Verkehr 2007	Geschwindigkeit V85 (2012 / 2017)	Zeitpunkt der Messung
1 Lysstrasse (ausserorts)	16'062 Fz/Tag	14'210 Fz/Tag	68 km/h	2017
2 Bahnhofstrasse (innerorts)	9'064 Fz/Tag	7'500 Fz/Tag	53 km/h	2017
3 Bahnhofstrasse (innerorts)	9'667 Fz/Tag	7'500 Fz/Tag	39 km/h	2017
4 Murtenstrasse (innerorts)	13'190 Fz/Tag	12'690 Fz/Tag	46 km/h	2017
5 Murtenstrasse (innerorts)	12'184 Fz/Tag	11'870 Fz/Tag	55 km/h	2017
6 Bielstrasse (innerorts)	3'376 Fz/Tag	3'520 Fz / Tag	55 km/h	2012

Die Gemeinde hat punktuell das Geschwindigkeitsniveau auf ihren Gemeindestrassen gemessen. Untenstehend sind die Ergebnisse dieser Messungen in einer Tabelle zusammengefasst.

Strassenabschnitt	Signalisierte Geschwindigkeit	Geschwindigkeit V85	DTV	Zeitpunkt der Messung
A Burgweg (Bernfeld)	30 km/h	30 - 31 km/h	221 Fz/Tag	2013
B Leimernweg (Leimern)	30 km/h	34 - 36 km/h	1'084 Fz/Tag	2013
C Aareweg (Aerolina)	30 km/h	36 - 37 km/h	1'743 Fz/Tag	2013
D Mühlau (Mühlaudamm)	30 km/h	38 - 39 km/h	593 Fz/Tag	2013
E Dorfstrasse Nord (Spins)	30 km/h	43 - 48 km/h 39 - 41 km/h	424 Fz/Tag	2013 2017 / 2018
F Dorfstrasse Süd (Spins)	30 km/h	37 - 40 km/h	308 Fz/Tag	2013
G Nidaustrasse (Aarolina)	30 km/h	37 - 38 km/h 41 km/h	4'182 Fz/Tag	2013 2017
H Blüemlismattstrasse (Blüemlismatt)	30 km/h	27 - 29 km/h	173 Fz/Tag	2013
I Hans Müller Weg (Vorstadt)	30 km/h	33 - 34 km/h	312 Fz/Tag	2013
J Mühlemannweg (Aarezelg)	30 km/h	32 - 35 km/h	261 Fz/Tag	2013
K Sunmattstrasse (Sunmatt)	30 km/h	32 - 35 km/h	227 Fz/Tag	2013
L Dietlerstrasse (Sunmatt)	30 km/h	26 - 29 km/h	203 Fz/Tag	2013
M Stadtplatz	20 km/h	29 km/h	1'640 Fz/Tag	2016
N Kappelenstrasse	50 km/h	60 km/h	1'400 Fz/Tag	2018

Teilweise wurden diese Messungen im Rahmen der Nachkontrolle nach der Umsetzung der Tempo-30-Zonen gemacht. Aufgrund der Ergebnisse dieser Messungen sind teilweise noch punktuelle Nachbesserungen nötig. Die Massnahmenblätter wurden dementsprechend aktualisiert.

Verkehrsgliederung und -qualität

(Kapitel von Richtplan Verkehr 2007 übernommen) Der Verkehr in Aarberg ist zum überwiegenden Teil „hausgemacht“ (Ziel- / Quellverkehr). Zwei Drittel aller Fahrten der Morgen- (68%) und Abendspitze (72%) beginnen oder enden in Aarberg/Bargen (3).



Gesamthaft wird die Ortschaft Aarberg auf der Achse Lyss-Kerzers in beiden Richtungen am Morgen und Abend zu einem Drittel vom **Durchgangsverkehr** belastet. Eine Übersicht über die Ergebnisse der Erhebungen zum Durchgangsverkehr (Kordonzählung) gibt (3).

Der **Schwerverkehrsanteil** liegt an den Ortsrändern Lyssstrasse und Bielstrasse bei rund 6-7%. Auf der Ausfallachse in Richtung Kallnach/Kerzers und Siselen/Ins sind die Schwerverkehrsanteile wesentlich höher (Einfluss Marti AG Kallnach und Marti Logistik AG Kallnach).

Eine Besonderheit in Bezug auf die Verkehrssituation in Aarberg betrifft die **Rübenkampagne** von Mitte September bis Ende Dezember. In dieser Zeit wird der Verkehr erheblich durch die zahlreichen landwirtschaftlichen Fahrzeuge sowie die strassenquerenden Güterzüge behindert, welche Rüben zur Zuckerrübenfabrik transportieren.

Konfliktsituationen

Die nachstehend dargestellten Aspekte basieren auf einer aktualisierten Version der „Auslegeordnung Verkehr“ vom Januar 2006 (4), welche eine Übersicht über die wesentlichen Konfliktsituationen gibt (vgl. auch Beilage 2-1). Die Aktualisierung erfolgte anhand der zwischenzeitlich umgesetzten Verkehrsmassnahmen, mit deren Hilfe Konfliktsituationen beseitigt werden konnten. Ebenfalls wurde mit der Gemeinde besprochen, welche neuen Konfliktstellen in den Richtplan aufgenommen werden müssen. In der Auslegeordnung enthalten sind auch die Überlegungen der Korridorstudie K22 zu „Betrieb und Gestaltung der Ortsdurchfahrt“ (2).

In den Stosszeiten treten insbesondere im Bereich des Bahnhofs **Überlastungen** mit zeitweise erheblicher **Staubildung** auf. Dies ist mit der beschränkten Leistungsfähigkeit des Übergangsbereichs Lyssstrasse – Bahnhofstrasse zu begründen, einschliesslich den sich aus dem Barrierebetrieb des Bahnübergangs ergebenden Wartezeiten. Von der Stausituation ist bei geschlossener Barriere auch der Postautobetrieb (Linie nach Seedorf) betroffen..

Diese hohen Belastungen und Störungen im Verkehrsfluss **erschweren** dem motorisierten Verkehr die **Einfahrt** auf die Ortsdurchfahrtsachse. Dies ist vor allem für Linksabbieger bei folgenden Einmündungen feststellbar:

- _ Ausfahrt aus Bifangweg/Spitalareal
- _ Ausfahrt aus Spinsstrasse
- _ Ausfahrt aus Nidaustrasse (Rückstau, ausserdem verstärkte Immissionen wegen Anfahren im Gefällsbereich)
- _ Ausfahrt aus Bielstrasse (Rössliplatz: Rückstau oft bis zu 100 m, auch Postauto im Stau)
- _ Ausfahrt aus Aareggdamm (Route Nr. 8 Veloland Schweiz)
- _ Ausfahrt aus Neuenburgstrasse/Mühlauddamm sowie aus Bargendamm

Die erschwerte Einfahrt auf die Hauptachse ist gleichzeitig Hauptursache für die **Ausweichfahrten (Schleichverkehr/Fremdverkehr)** durch Quartiere und Nebenstrassen. Folgende Ausweichrouten wurden identifiziert:



- _ Lyssstrasse: Schleichverkehr auf den Routen Nidaustrasse - Aareweg zum Leimernkreisel.
- _ Bernstrasse: Spinsstrasse – Rebmatstrasse
- _ Spins: Fremdverkehr auf verschiedenen Überlandstrassen Richtung Seedorf und Lyss oder zum Autobahnanschluss Lyss Süd.

Für den **Zweiradverkehr** sind verschiedene **Linksabbiegebeziehungen** auf der Ortsdurchfahrt konfliktreich. Dies betrifft insbesondere die Nidaustrasse, Blüemlismattstrasse sowie verschiedene Abbieger aus der Murtenstrasse, speziell Aareggdamm und Mühlaudamm. Trotz Neuorganisation der Fahrspuren auf der Bargenbrücke (Kernfahrbahn) ist diese aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und des angrenzenden hohen Randsteins des Trottoirs für Velofahrende problematisch.

Ein **überhöhtes Geschwindigkeitsniveau** ist besonders auf den Hauptverkehrs- und regionalen Verbindungsstrassen im Bereich der Ortseingänge festzustellen. Der Ausgestaltung der Ortseingänge als Torsituation kommt daher im Hinblick auf die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von innerorts Tempo 50 km/h eine wichtige Bedeutung zu. Innerorts zeigen Geschwindigkeitsmessungen auf Nidaustrasse im Bereich der Schulanlagen, dass zur Einhaltung der bestehenden Tempo-30-Limite Handlungsbedarf für weiter gehende Massnahmen besteht (5).

Hohe **Lärmimmissionen** mit teilweiser Überschreitung der Alarmwerte weisen namentlich die Lyssstrasse im Abschnitt Spital – Einfahrt Stedtli und die Murtenstrasse im Abschnitt Bärenplatz – Hagneckkanal auf (6).

Die **Konfliktpunkte** sind aus Beilage 2-1 ersichtlich und lassen sich wie folgt charakterisieren:

- _ Leimernkreisel: Hohe Geschwindigkeit aufgrund Ortseinfahrt, hoher Anteil Schwerverkehr.
- _ Ausfahrt Spinsstrasse in Lyssstrasse: Fehlende Übersichtlichkeit wegen spitzwinkliger Mündung im Gefälle. Daher auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten konfliktreich.
- _ Ausfahrt Stedtli Ost in Lyssstrasse: Fehlende Übersichtlichkeit wegen Kurve, Platzverhältnisse, Gefälle.
- _ Einfahrt in die Blüemlismattstrasse von der Bahnhofstrasse aus: Platzverhältnisse Linksabbieger.
- _ Bereich Rössliplatz (Knoten Bielstrasse/Murtenstrasse): Kapazitätsengpass, Organisation Verkehrsführung.
- _ Ausfahrt Nidaustrasse in Kappelenstrasse und Bielstrasse: Fehlende Übersichtlichkeit.

Gestaltung der Strassenräume, Ortsdurchfahrt

Im Rahmen der Korridorstudie K22 zum **Betrieb und der Gestaltung der Ortsdurchfahrten** im Verkehrskorridor Aarberg-Kerzers (2) wurden neben verschiedenen Konflikten verkehrstechnischer Art auf den Hauptverkehrs-



strassen Lyssstrasse und Murtenstrasse auch Mankos in der Strassenraumgestaltung festgestellt. Es wurden entsprechende gestalterische Massnahmen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt umgesetzt oder sind noch vorgesehen. U. a. wurden bis 2019 die Knoten Bärenplatz (Murten- / Bahnhofstrasse) und Arolaplatz (Bahnhof- / Dr. Carl-Moserstrasse) zu Knoten mit Kreisverkehr umgestaltet und damit bisherige Konfliktstellen beseitigt.

Erschliessung mit öffentlichem Verkehr

Aarberg ist mit der Anbindung an die Knoten Bern, Biel, Lyss und Kerzers gut an das Fernverkehrsnetz angeschlossen. Zur Bewältigung des Fahrgastaufkommens in den Spitzenstunden ist der Bahnbetrieb unabdingbar. Die regionale Feinerschliessung erfolgt mit regionalen Buslinien.

Das Netz des öffentlichen Verkehrs umfasst folgende Linien:

- _ Bahnlinie Nr. 291: nach Lyss resp. Kerzers
- _ Bus Nr. 100: nach Wohlen – Bern, als Durchmesserlinie im Verbund mit Bus Nr. 365
- _ Bus Nr. 361: nach Aarberg Spital – Lyss, als Durchmesserlinie im Verbund mit Bus Nr. 86
- _ Bus Nr. 365: nach Seedorf mit Umsteigemöglichkeit nach Lyss / Bern, als Durchmesserlinie im Verbund mit Bus Nr. 100
- _ Bus Nr. 86: Aarberg – Kappelen - Bellmund – Biel als Durchmesserlinie im Verbund mit Bus Nr. 361
- _ Bürgerbus WETA Nr. 366: nach Walperswil – Epsach – Täuffelen sowie zum Spital Aarberg

Die Strecke Lyss-Aarberg wird tagsüber im Halbstundentakt alternierend mit Bahn und Bus bedient. Die übrigen Linien werden – abgesehen vom Bürgerbus WETA – in der Regel im Stundentakt bedient (z.T. einzelne Verdichtungskurse), mit unterschiedlichen Angeboten an Sonn- und Feiertagen und in den Abendstunden. Alle Linien führen am zentralen Umsteigeknoten Post/Bahnhof zusammen.

Velorouten

Aarberg ist nach allen Seiten in das kantonale Veloverkehrsnetz sowie in das nationale Velolandnetz eingebunden. Ausser der Bernstrasse und der Walperswilstrasse, welche Teil des Basisnetzes sind, sind alle Kantonsstrassen Bestandteil einer Hauptverbindung für den Alltagsverkehr. Für den Freizeitverkehr im übergeordneten Sinne sind die Velolandrouten 8 (Aare-Route) und 44 (Le Jorat-Trois Lacs – Emme) von Bedeutung. Zusätzlich besteht im Siedlungsgebiet ein dichtes Netz von geeigneten kommunalen Verbindungen auf und abseits der Hauptstrassen.

Nebst einzelnen Netzergänzungen und -verbesserungen besteht insbesondere Bedarf für Massnahmen zur verbesserten Verkehrssicherheit auf Hauptstrassen und Schulwegen.



Fussverkehrsnetz Aarberg ist in das kantonale Wanderwegnetz eingebunden. Die Murtenstrasse sowie das Stedtli sind gemäss dem Sachplan Wanderrou-
tennetz Bestandteil einer Hauptwanderoute. Die weiteren sich auf dem Ge-
meindegebiet befindenden Wanderwege werden abseits der Hauptstrassen
geführt.

Im Siedlungsgebiet besteht ein dichtes Fusswegnetz von geeigneten Verbin-
dungen entlang und abseits der Hauptstrassen. Nebst einzelnen Netzergän-
zungen und -verbesserungen besteht insbesondere Bedarf für die Sicherung
von Querungsstellen über die Hauptstrassen, die Erhöhung der Schulwegs-
sicherheit und den Ausbau des Angebots an Sitzgelegenheiten im öffentlichen
Raum.

2.4 Zukünftige Entwicklung, planerische Vorgaben

Strassenverkehr

Die **Entwicklung des Strassenverkehrs** in Aarberg wird im Wesentlichen von
folgenden Faktoren beeinflusst:

- _ Allgemeine Verkehrs- bzw. Mobilitätsentwicklung
- _ Siedlungsentwicklung (in Aarberg und der Region)
- _ Wirksamkeit des übergeordneten Strassennetzes A1, A5, T6 (inkl. den flan-
kierenden Massnahmen auf dem regionalen Strassennetz)
- _ Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Zwei Drittel des Verkehrs in Aarberg sind „hausgemacht“. Das allgemeine
Verkehrswachstum des **motorisierten Individualverkehrs** (steigende Mobili-
tät, steigender Motorisierungsgrad) wird auch in Aarberg zusätzlich überla-
gert von der Siedlungsentwicklung. Mit der strategischen Stossrichtung zur
inneren Verdichtung, der Konzentration der Siedlungsentwicklung an Standor-
ten mit unmittelbarem Anschluss an den öffentlichen Verkehr sowie mit An-
strengungen zur Umlagerung der Alltags- und Freizeitmobilität auf die öffent-
lichen Verkehrsmittel und den Fuss- und Veloverkehr wird der markanten
Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegengewirkt.

Befürchtungen, wonach die Eröffnung der Ostast-Umfahrung der A5 in der
Region Biel (Eröffnung Oktober 2017) zu einer veränderten und damit zu ei-
nem höheren Verkehrsaufkommen und Schwerverkehrsanteil u. a. in Aarberg
führen, haben sich bisher nicht bewahrheitet. Gemäss Verkehrsmonitoring
Seeland (7) fand die Verkehrszunahme an den verschiedenen Zählstellen (da-
von eine in Aarberg) bereits vor der Inbetriebnahme der Ostast-Umfahrung
statt. Gerade in Aarberg hat zudem der Schwerverkehrsanteil nach Inbetrieb-
nahme der Ost-Umfahrung nicht zugenommen. Im ersten Jahr nach der Inbe-
triebnahme der Ost-Umfahrung kann somit keine Verkehrsentwicklung direkt
der Ostast-Umfahrung zugeschrieben werden.

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Siedlungsentwicklung wird das
MIV-Aufkommen weiter zunehmen. Die ausgewiesenen Umstrukturierungs-
und Verdichtungsgebiete bringen rund 400 weitere Einwohnerinnen und Ein-
wohner sowie rund 200 weitere Arbeitsplätze. Diese erzeugen ca. 1'600 zu-
sätzliche MIV-Fahrten pro Tag. Der grösste Verkehrserzeuger ist das Post-
Areal mit rund 600 Fahrten Neuverkehr.



Strassennetz

Die Verkehrsrichtplanung Aarberg basiert hinsichtlich der Entwicklung des Strassennetzes aktuell auf folgenden Elementen:

- _ Sanierung Ortsdurchfahrt K22 mit prioritärer Behandlung der konfliktreichsten Knoten Rössliplatz, Bärenplatz, Murtenstrasse/Neuenburgstrasse/Mühlauamm.
- _ Quartierserschliessung von Neubaugebieten mit zweckmässigen Netzeränzungen bzw. Netzoptimierungen.
- _ Netzeränzungen bzw. Netzoptimierungen Fuss- und Veloverkehr
- _ Option Ortsumfahrung Nord offen halten.

Bereits umgesetzt sind folgende Elemente:

- _ Entlastung Ortsdurchfahrt mittels dosiertem Bypass Aareweg
- _ Verkehrsberuhigung in den Quartieren, Einführung von Tempo-30-Zonen.
- _ Wirkungsoptimierung Begegnungszone Stadtplatz
- _ Umgestaltung Knoten Bärenplatz (Murten-/Bahnhofstrasse) und Arolaplatz (Bahnhof-/Dr. Carl-Moser-Strasse) zu Knoten mit Kreisverkehr im Zusammenhang mit der Sanierung Ortsdurchfahrt K22

Öffentlicher Verkehr

Aarberg ist Mitglied der Regionalen Verkehrskonferenz RVK Biel – Seeland – Berner Jura, welche die regionalen Interessen wahrnimmt und die Angebote im Rahmen des Angebotskonzepts des Kantons Bern koordiniert. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wurde in der Vergangenheit bereits laufend optimiert. Im aktuellen Angebotskonzept für 2018 – 2021 ist daher als einzige Massnahme, welche Aarberg betrifft, die Aufnahme des bisher durch die Gemeinden finanzierte Abendangebot der Buslinie 361 Lyss-Aarberg enthalten.

Die RVK Biel – Seeland – Berner Jura verfolgt für das künftige ÖV-Angebot weiterhin folgende Stossrichtungen:

- _ Mittel- bis langfristige Aufrechterhaltung Bahnbetrieb Lyss-Aarberg-Kerzers
- _ Weitere Stärkung und Systematisierung des regionalen Busverkehrsangebots
- _ Weiterbetrieb Bürgerbus nach Walperswil
- _ Steigerung der Haltestellenqualität.

Kantonale Radrouten, Radwanderrouten

Mit dem Sachplan Veloverkehr (6) definiert der Kanton seine Vorstellungen über die Berücksichtigung des Veloverkehrs auf den Kantonsstrassen und legt die weiteren Velorouten des Alltagsverkehrs von kantonaler Bedeutung fest. Die im Sachplan Veloverkehr bezeichneten Routen bilden einen wesentlichen Bestandteil des Aarberger Velonetzes.



Kantonales Wanderroutennetz

Der Sachplan Wanderroutennetz (8) zeigt die Grundzüge für die Umsetzung der Wanderweggesetzgebung. Er enthält bestehende und geplante Wanderwege (Haupt- und Ergänzungsrouten) und ist für die kommunale Planung wegweisend.



3. Ziele und Teilkonzepte

3.1 Verkehrspolitische Ziele

Die Verkehrspolitik und Verkehrsplanung der Gemeinde Aarberg sind auf die nachfolgend formulierten Ziele ausgerichtet.

Ziele

- _ Sanierung und Gestaltung der Ortsdurchfahrt Aarberg gemäss Korridorstudie K22 (2).
- _ Weitergehende Entlastung Stadtplatz vom Motorfahrzeugverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr.
- _ Situationsbezogene Koexistenz und hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf der Strasse.
- _ Erhaltung und Aufwertung der regionalen und lokalen Erschliessungsqualität.
- _ Förderung einer zweckmässigen und umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl.
- _ Überprüfung und Steigerung der Schulwegsicherheit.
- _ Sicherstellung der Option Ortsumfahrung Nord auf der Achse Lyss-Kerzers in langfristiger Sicht.

Realisierung

- _ Zweckmässige Etappierung der Massnahmen.
- _ Sicherstellung der Finanzierung.
- _ Realisierung der Massnahmen erster Priorität und - je nach Dringlichkeit und finanziellen Möglichkeiten - auch solche zweiter Priorität in den nächsten 15 Jahren.
- _ Schaffung von Goodwill und Akzeptanz für die Umsetzung der Massnahmen bei der Bevölkerung und insbesondere bei den direkt Betroffenen.

Erwartete Wirkung

- _ Steigerung der Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger von Aarberg.
- _ Erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.
- _ Begrenzung der negativen Auswirkungen des Motorfahrzeugverkehrs hinsichtlich Lufthygiene, Lärm und Erschütterungen.
- _ Schutz von Orts- und Landschaftsbild.



3.2 Teilkonzept Strassennetz, Parkierung

Siehe Konzeptplan „Strassennetz, Parkierung“ (Beilage 3-1)

Ziele:

Das Konzept sieht realistische Anpassungen an Gestaltung und Betrieb des bestehenden Strassennetzes vor. Mit finanzierbaren und in absehbarer Zeit realisierbaren Massnahmen wird die Verkehrssituation in Aarberg schrittweise verbessert.

Wichtigste Konzeptelemente:

Sanierung Ortsdurchfahrt

Seit Anfang der 90er Jahre hat das Verkehrsaufkommen auf der Ortsdurchfahrt stark zugenommen. Bis zum Jahr 2025 wird eine weitere Zunahme der Verkehrsbelastung prognostiziert (unbeeinflusste Entwicklung). Auch unter Berücksichtigung gestalterischer und betrieblicher Sanierungsmassnahmen auf dem Hauptstrassennetz dürften sich die Belastungszustände mittel- bis langfristig weiter verschärfen. Im Rahmen der Korridorstudie K22 (2) sind verschiedene Massnahmen vorgesehen. Grundsätzlich werden folgende Ziele verfolgt:

- Einhaltung einer für die durchquerten Gebiete angemessenen Geschwindigkeit. Dadurch Verbesserung der Umfeldverträglichkeit mit den angrenzenden Nutzungen, Koexistenz für alle und Steigerung der Aufenthaltsqualität.
- Verstetigung des Verkehrsablaufs
- Wahrung eines einheitlichen Massnahmen-Erscheinungsbilds auf der gesamten Achse Aarberg-Kerzers
- Kurz- und mittelfristig realisierbare Massnahmen mit einer guten Kosten-Nutzen Relation als Vorleistungen für Begleitmassnahmen einer allfälligen Ortsumfahrung Nord.

Option Ortsumfahrung Nord/Entlastungsstrasse

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Aarberg, Barga, Kallnach, Fräschels und Kerzers wurde im Jahr 2003 die Machbarkeit und Zweckmässigkeit der **Ortsumfahrung Nord** resp. einer durchgehenden **Entlastungsstrasse** zwischen Aarberg und Kerzers geprüft. In Bezug auf die Linienführung wurde auch eine direkte Linienführung zum Autobahnanschluss Lyss Süd geprüft. Die Linienführung durch den Auenwald steht im direkten Konflikt mit der Auenverordnung des Bundes und hat derzeit keine Chance auf eine Genehmigung. Für eine möglichst senkrechte Querung gemäss Zonenplan (Freihaltbereich Entlastungsstrasse) hingegen lässt der Entwurf zum kantonalen Schutzbeschluss noch einen gewissen Spielraum für die Zukunft offen.

Die zusammenfassende Einschätzung der Begleitkommission K22 (9) lautet wie folgt: „Angesichts der relativ geringen Entlastungswirkung, des moderaten Verkehrsaufkommens, der hohen Investitionskosten und der angespannten Finanzlage in den Kantonen Bern und Fribourg ist die durchgehende Entlastungsstrasse klar als ein langfristiges Projekt zu bezeichnen.“ Im Sinne



einer Sicherung von Optionen wird empfohlen, das entsprechende Trasse in den kommunalen und regionalen Planungen freizuhalten.

Parkierung

Das heutige Parkierungsregime im Stedtli (blaue Zone) sowie in den Quartieren wird im Grundsatz beibehalten. Im Konzeptplan sind die Parkierungsanlagen von öffentlichem Interesse bezeichnet.



3.3 Teilkonzept öffentlicher Verkehr

Siehe Konzeptplan „öffentlicher Verkehr öV“ (Beilage 3-2)

Ziele:

Das Linienkonzept basiert im Wesentlichen auf dem Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018 – 2021 (10). Im Rahmen der Betriebskonzepte und der Fahrplanausgestaltung der einzelnen Bahn- und Buslinien sind folgende Ziele zu verfolgen:

- Optimale Erschliessungsqualität nach Lyss (Bahn/Bus), Biel (Bahn/Bus), Bern (Bahn, Bus) sowie Kerzers-Neuchâtel (Bahn) und Seedorf (Bus); gute Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz.
- Optimale Umsteigeverhältnisse in Lyss, Biel und Bern.
- Optimale Flächenbedienung, insbesondere Hauptwohngebiete und wichtige Zielorte.

Wichtigste Konzeptelemente:

Strecke Lyss-Aarberg, Bahn- / Busbetrieb

Das bestehende Angebot auf der Strecke Lyss-Aarberg mit einem alternierenden Bahn- und Busbetrieb ist erfolgreich und entspricht einer Ideallösung. Der Bahnbetrieb bildet das Rückgrat der Anbindung Aarbergs an das Fernverkehrsnetz. Die mittel- bis langfristige Aufrechterhaltung der Bahnlinie Lyss-Aarberg-Kerzers ist ein prioritäres Ziel der in der RVK Biel – Seeland – Berner Jura vertretenen Gemeinden Lyss, Aarberg, Barga, Kallnach, Fräschels, Kerzers sowie dem Kanton Fribourg. Im Rahmen des Angebotskonzepts 2018 – 2021 wird das bisher durch die Gemeinden finanzierte Abendangebot der Buslinie Lyss-Aarberg ins Grundangebot aufgenommen.

Strecke Aarberg-(Kappelen-Bellmund)-Biel / Busbetrieb

Der Busverkehr wird von Biel über Aarberg als Durchmesserlinie nach Lyss geführt. An den Endhaltestellen sind die Wartezeiten optimiert und auf die Fahrpläne des Fernverkehrs abgestimmt.

Derzeit besteht kein Anpassungsbedarf.

Strecke Walperswil-Epsach-Täuffelen-Aarberg / Bürgerbus

Der Bürgerbus, die regionale Buslinie Walperswil-Epsach-Täuffelen-Aarberg (WETA), wurde im Jahr 2004 eingeführt. Diese Buslinie wird massgeblich von den beteiligten Gemeinden mitfinanziert und soll mittelfristig aufrechterhalten werden.



3.4 Teilkonzept Velorouten

Siehe Konzeptplan „Velorouten“ (Beilage 3-3)

Das dargestellte Netz baut auf den Routen gemäss Sachplan Veloverkehr sowie auf den bestehenden bzw. geplanten Velolandrouten auf. Diese überörtlichen Verbindungen werden im Siedlungsgebiet ergänzt durch ein engmaschiges Netz von lokalen Verbindungen und Alternativrouten. Nebst kleineren Netzergänzungen liegt der Handlungsbedarf hauptsächlich bei Verbesserungen für den Veloverkehr auf den Hauptstrassen.

Von zentraler Bedeutung ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt und in diesem Zusammenhang die Verbesserung der Linksabbiegesituation für Velofahrer. Massnahmen an folgenden Knoten sind prioritär: Ausfahrt aus Aareggdamm (nationale Velolandroute), Ausfahrt aus Neuenburgstrasse / Mühlauddamm sowie aus Bargendamm (nationale Velolandroute), sowie Ausfahrt Nidaustrasse in die Lysstrasse.

3.5 Teilkonzept Fuss- und Wanderwege

Siehe Konzeptplan „Netzplan Fussverkehr“ (Beilage 3-4)

Das Konzept beinhaltet ein dichtes Netz von Verbindungen entlang und abseits der Hauptstrassen. Nebst kleineren Netzergänzungen und Verbesserungen liegt der Handlungsbedarf hauptsächlich bei der Sicherung von Querungsstellen über die Hauptstrassen. Von zentraler Bedeutung sind die Sanierung der Ortsdurchfahrt und die damit im Zusammenhang stehenden Strassenquerungen für den Fussverkehr. Bezüglich Fussgängersicherheit kommt der Sanierung des Knotens Rössliplatz höchste Priorität zu. Der Netzplan Fussverkehr wurde anhand der Vorgaben des Handbuchs Fusswegnetzplanung des Bundesamts für Strassen und Fussverkehr Schweiz (11) erstellt und enthält gegenüber dem bisherigen Konzeptplan „Fuss- und Wanderwege“ zusätzliche Angaben, u. a. das Vorhandensein von Trottoirs entlang der Strassen.

3.6 Teilkonzept Schulwege

Siehe Konzeptplan „Schulwege“ (Beilage 3-5)

Basis für den Konzeptplan „Schulwege“ bilden die beiden Konzeptpläne „Velorouten“ (Beilage 3-3) und „Netzplan Fussverkehr“ (Beilage 3-4). In Ergänzung zu diesen Plänen werden aus Gründen der Leserlichkeit und zur Fokussierung auf das Thema Schulwegsicherheit die wichtigen und häufig benutzten Schulwege sowie deren Konfliktstellen in einem separaten Plan dargestellt.

Die Steigerung der Schulwegsicherheit geniesst hohe Priorität und entspricht einer übergeordneten Zielsetzung. Folgende Ziele werden verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Strecken, wo häufig benutzte Schulwege auf der Ortsdurchfahrt oder anderen Hauptstrassen verlaufen.



- _ Erhöhung Verkehrssicherheit an Kreuzungsstellen mit der Ortsdurchfahrt und weiteren Hauptstrassen.
- _ Erhöhung Verkehrssicherheit auf den Quartierstrassen
- _ Erhöhung Verkehrssicherheit bei Linksabbiegestellen.
- _ Reduktion der Gefährdung der Schulkinder durch so genannte Elterntaxis (Eltern, welche ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren) im Umfeld der Schulen und Kindergärten

Die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen soll insbesondere durch folgende Massnahmen erhöht werden:

- _ zur Sanierung von Betrieb und Gestaltung der Ortsdurchfahrt,
- _ zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren (bereits umgesetzt)



4. Massnahmen

4.1 Koordinationsplan Massnahmen

Im Massnahmenteil werden insgesamt 34 Massnahmen einzeln beschrieben und priorisiert. 11 Massnahmen wurden der ersten Priorität (Realisierung kurzfristig), die übrigen der zweiten Priorität (Realisierung mittel- bis langfristig) zugeordnet. Im „Koordinationsplan Massnahmen 1:5'000“ sind die Massnahmen räumlich verortet. Der Koordinationsplan Massnahmen ist ein verbindlicher Bestandteil des Verkehrsrichtplans.

Im Sinne einer Fortschreibung wird die Nummerierung der Massnahmen aus dem früheren Richtplan übernommen. Neue Massnahmen erhalten fortlaufende Nummern.

4.2 Abkürzungen

H	Hauptverkehrs- und regionale Verbindungsstrassen
Q	Quartierstrassen
Ö	Öffentlicher Verkehr öV
L	Fuss- und Veloverkehr
VRP	Verkehrsrichtplan
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
OIK III	Oberingenieurkreis III
LSA	Lichtsignalanlage

4.3 Prioritäten

Der nachstehende Massnahmenkatalog bezieht sich auf den „Koordinationsplan Massnahmen“.

Die im Katalog angegebenen Prioritäten sind wie folgt zu verstehen:

Priorität 1: kurzfristig

Priorität 2: mittel- bis langfristig



4.4 Massnahmenübersicht

H Hauptverkehrs- und regionale Verbindungsstrassen

	Priorität
H1 Ortsdurchfahrt K22	
<i>H12 Strassenraumgestaltung Murtenstrasse, Abschnitt Damm bis Bärenplatz</i>	2
<i>H14 Verzweigung Bahnhof-/Blüemlismattstrasse</i>	2
<i>H16 Strassenraumgestaltung Abschnitt Ausfahrt Nidaustr. bis Bahnübergang</i>	2
<i>H17 Strassenraumgestaltung Lysssstrasse, Abschnitt Ausfahrt Spinsstrasse</i>	2
<i>H18 Strassenraumgestaltung Lysssstrasse, Abschnitt Spital</i>	2
<i>H19 Strassenraumgestaltung Lysssstrasse, Abschnitt Leimern</i>	2
<i>H22 Knoten Murten-/Bielstrasse</i>	1
H3 Hauptstrassen	
<i>H32 Torsituationen Ortseinfahrt Kappelenstrasse</i>	1
<i>H33 Torsituationen Ortseinfahrt Bielstrasse</i>	2
<i>H34 Torsituationen Ortseinfahrt Walperswilstrasse</i>	2
<i>H35 Torsituation Ortseinfahrt Bernstrasse</i>	1
<i>H36 Knoten Nidaustrasse/Kappelenstrasse</i>	2
<i>H37 Knoten Nidaustrasse/Bielstrasse</i>	2
<i>H38 Torsituation Ortseinfahrt Dr. Carl-Moser-Strasse</i>	2
H4 Regionale Verbindungsstrassen	
<i>H41a Verkehrsberuhigung Spins - Nachbesserungen</i>	2
H5 Ortsumfahrung Nord	
<i>H51 Option Ortsumfahrung Nord K22/B351</i>	2
Q Quartierstrassen	
Q3 Verkehrsberuhigung in den Quartieren	
<i>Q38a Verkehrsberuhigung auf dosiertem Bypass (Nidaustr.: Abschnitt Bielstr. bis Kappelenstr.) - Nachbesserungen</i>	2
Q4 Neue Gebietserschliessungen	
<i>Q44 Neuerschliessung Parzelle Nr. 674</i>	2



Ö Öffentlicher Verkehr öV

Ö1 Regionalverkehr

Ö11	<i>Bahnbetrieb, Linie Lyss - Kerzers</i>	1
Ö12	<i>Fahrplansystematisierung und -ergänzung</i>	1
Ö13	<i>Qualität der Bus-Haltestellen</i>	2
Ö14	<i>Bürgerbus WETA Aarberg-Täuffelen</i>	1
Ö15	<i>Planung Busbahnhof (Planungskosten für Gemeinde)</i>	1

L Fuss- und Veloverkehr

L1 Fuss- und Veloverkehr auf Hauptverkehrs- und regionalen Verbindungsstrassen

Verweise auf entsprechende Massnahmen

L2 Netzergänzung und -verbesserung

L22	<i>Netzergänzung Wehrbrücke - Barga</i>	2
L24	<i>Netzergänzungen Walperswilstrasse - Hagneckdamm</i>	2
L25	<i>Netzergänzung Spinsstrasse - Bahnhof</i>	2
L26	<i>Unterhalt Veloweg Zelgli</i>	1
L27	<i>Verkehrssicherheit Veloverkehr Barga</i>	2
L28	<i>Konzept Sitzbänke</i>	1
L29	<i>Netzergänzung Aaredamm - Müllital</i>	2

L3 Schulwegsicherheit

L31	<i>Schulwegsicherheit</i>	1
L32	<i>Minimieren Gefährdung durch Elterntaxis</i>	1

L4 Fussgängersicherung auf Hauptverkehrs- und regionalen Verbindungsstrassen

L41	<i>Fussgängerübergänge</i>	2
-----	----------------------------	---



4.5 Massnahmenkatalog

H Hauptverkehrs- und regionale Verbindungsstrassen

H1 Ortsdurchfahrt K22

H12	Strassenraumgestaltung Murtenstrasse, Abschnitt Damm bis Bärenplatz		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung Verkehrssicherheit. Massnahme: Abschnittbildung und gestalterische Aufwertung des Strassenraumes. Realisierung Mittelinsel zwischen Rössliplatz und Bärenplatz.		
Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung erfolgt zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde		
Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung (noch offen)		
Koordination	VRP-Massnahmen: L41		
Kommentar / Hinweis	Massnahmen gemäss Korridorstudie K22 Ortsdurchfahrt.		

H14	Verzweigung Bahnhof- / Blüemlimattstrasse		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Sanierung Konfliktpunkt, Erhöhung Verkehrssicherheit, Verbesserung Einmündungsverhältnisse. Massnahme: Verbesserung Situation für Linksabbieger.		
Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde		
Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung		
Koordination	-		
Kommentar / Hinweis	-		

H16	Strassenraumgestaltung Abschnitt Ausfahrt Nidaustr. Bis Bahnübergang		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Aufwertung des Strassenraumes, Sanierung Konfliktpunkt, Erhöhung Verkehrssicherheit insbesondere für den Veloverkehr, Verbesserung Betrieb und Gestaltung der Ortsdurchfahrt mit Knoten Lyssstrasse/Bahnhofstrasse/Bernstrasse, Lyssstrasse/Einfahrt Falkenbrücke, Lyssstrasse/Nidaustrasse. Massnahme: Gestalterische Aufwertung des Strassenraumes. Optimierung der Knoten unter Berücksichtigung Fussgängerstreifen. Realisierung Mittelstreifen.		
Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde		
Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung		
Koordination	VRP-Massnahmen: H17, L25		
Kommentar / Hinweis	Massnahmen gemäss Korridorstudie K22 Ortsdurchfahrt		



H17	Strassenraumgestaltung Lyssstrasse, Abschnitt Ausfahrt Spinsstrasse		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Aufwertung des Strassenraums, Sanierung Konfliktpunkt, Erhöhung Verkehrssicherheit insbesondere für den Veloverkehr, Verbesserung Betrieb und Gestaltung der Ortsdurchfahrt mit Einmündung Spinsstrasse in Lyssstrasse. Massnahme: Abschnittbildung und gestalterische Aufwertung des Strassenraumes. Optimierung des Knotens unter Berücksichtigung Fussgängerstreifen.		
Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde		
Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung		
Koordination	VRP-Massnahmen: H16, L25		
Kommentar / Hinweis	Massnahmen gemäss Korridorstudie K22 Ortsdurchfahrt.		

H18	Strassenraumgestaltung Lyssstrasse, Abschnitt Spital		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung Verkehrssicherheit, Verbesserung Betrieb und Gestaltung der Ortsdurchfahrt im Bereich Spital inkl. Situation Bushaltestellen. Massnahme: Schaffung Mittelstreifen, Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, Situation Bushaltestellen, gestalterische Aufwertung des Strassenraumes.		
Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde		
Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung		
Koordination	VRP-Massnahmen: L41		
Kommentar / Hinweis	Massnahmen gemäss Korridorstudie K22 Ortsdurchfahrt.		

H19	Strassenraumgestaltung Lyssstrasse, Abschnitt Leimern		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Aufwertung des Strassenraums, Erhöhung Verkehrssicherheit, Verbesserung Betrieb und Gestaltung der Ortsdurchfahrt. Massnahme: Schaffung Mittelstreifen, Realisierung Fussgängerstreifen, Situation Bushaltestellen, gestalterische Aufwertung des Strassenraumes.		
Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde		
Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung		
Koordination	VRP-Massnahmen: L41, H51		
Kommentar / Hinweis	Massnahmen gemäss Korridorstudie K22 Ortsdurchfahrt		



H22	Knoten Murten-/Bielstrasse		Priorität 1
	Ziel / Massnahme	Erhöhung Verkehrssicherheit, Verbesserung Betrieb und Gestaltung der Einmündung Bielstrasse/Murtenstrasse. Umgestaltung Verzweigung Murtenstrasse/Bielstrasse unter Berücksichtigung Fussgängerstreifen.	
	Beteiligte	Federführung: TBA/OIK III Beteiligte: Gemeinde	
	Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung	
	Koordination	VRP-Massnahmen: H12	
	Kommentar / Hinweis	Massnahmen gemäss Korridorstudie K22 Ortsdurchfahrt	

H3 Hauptstrassen

H32	Torsituation Ortseinfahrt Kappelenstrasse		Priorität 1
	Ziel / Massnahme	Markantes, bremsendes Einfahrtstor zur Ortsdurchfahrt. Massnahme: Realisierung gemäss Gestaltungskonzept Ortseingänge.	
	Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: ---	
	Umsetzung	Überbauungsordnung	
	Koordination	-	
	Kommentar / Hinweis	-	

H33	Torsituation Ortseinfahrt Bielstrasse		Priorität 2
	Ziel / Massnahme	Markantes, bremsendes Einfahrtstor zur Ortsdurchfahrt. Massnahme: Realisierung gemäss Gestaltungskonzept Ortseingänge.	
	Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde	
	Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung	
	Koordination	-	
	Kommentar / Hinweis	-	

H34	Torsituation Ortseinfahrt Walperswilstrasse		Priorität 2
	Ziel / Massnahme	Markantes, bremsendes Einfahrtstor zur Ortsdurchfahrt. Massnahme: Realisierung gemäss Gestaltungskonzept Ortseingänge.	
	Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde	
	Umsetzung	Strassenplan oder Überbauungsordnung.	
	Koordination	-	
	Kommentar / Hinweis	-	



H35	Torsituation Ortseinfahrt Bernstrasse		Priorität 1
	Ziel / Massnahme	Markantes, bremsendes Einfahrtstor zur Ortsdurchfahrt. Massnahme: Realisierung gemäss Gestaltungskonzept Ortseingänge.	
	Beteiligte	Federführung: TBA/OIK III Beteiligte: Gemeinde	
	Umsetzung	Strassenplan-/und Projektgenehmigungsverfahren und Realisierung durch TBA.	
	Koordination	-	
	Kommentar / Hinweis	-	

H36	Knoten Nidaustrasse - Kappelenstrasse		Priorität 2
	Ziel / Massnahme	Prüfen von Sanierungsmassnahmen beim konfliktträchtigen Kreuzungspunkt Nidaustrasse-Kappelenstrasse. Steigerung der Verkehrssicherheit. Massnahme: Knotenanpassung, Sicherung der Fussgängerübergänge, Verbesserung Übersichtlichkeit. Visuelle Hervorhebung des Knotenbereichs.	
	Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: ---	
	Umsetzung	Variantenstudien und -entscheid, Ausgestaltung im Rahmen einer Überbauungsordnung.	
	Koordination	-	
	Kommentar / Hinweis	-	

H37	Knoten Nidaustrasse - Bielstrasse		Priorität 2
	Ziel / Massnahme	Prüfen von Sanierungsmassnahmen beim konfliktträchtigen Kreuzungspunkt Nidaustrasse-Bielstrasse. Steigerung der Verkehrssicherheit. Massnahme: Knotenanpassung, Sicherung der Fussgängerübergänge, Verbesserung Übersichtlichkeit. Visuelle Hervorhebung des Knotenbereichs.	
	Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde	
	Umsetzung	Variantenstudien und -entscheid, Ausgestaltung im Rahmen eines Strassenplans oder einer Überbauungsordnung.	
	Koordination	-	
	Kommentar / Hinweis	-	

H38	Torsituation Ortseinfahrt Dr. Carl-Moser-Strasse		Priorität 2
	Ziel / Massnahme	Markantes, bremsendes Einfahrtstor zur Ortsdurchfahrt. Massnahme: Realisierung gemäss Gestaltungskonzept Ortseingänge.	
	Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: ---	
	Umsetzung	Überbauungsordnung	
	Koordination	-	
	Kommentar / Hinweis	-	



H4 Regionale Verbindungsstrassen

H41a	Verkehrsberuhigung Spins - Nachbesserungen		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Zur Unterbindung von Schleichverkehr, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zur Aufwertung der Aufenthalts- und Wohnqualität im Quartier wurde im Ortsteil Spins Tempo 30 umgesetzt. Anlässlich einer Nachkontrolle wurde erheblicher Handlungsbedarf bezüglich Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung erkannt. Massnahme: Umsetzung von Nachbesserungen zur besseren Einhaltung des Geschwindigkeitsregimes		
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: Anwohnerschaft		
Umsetzung	Gemäss Anforderungen TBA/OIK III		
Koordination	-		
Kommentar / Hinweis	-		

H5 Ortsumfahrung Nord

H51	Option Ortsumfahrung Nord T22 / B351		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Sicherung des Trassees für Umfahrungsstrasse mit Anschlüssen an das bestehende Strassennetz (Lysstrasse, Bielstrasse). Massnahmen: Sicherung des Trassees in der baurechtlichen Grundordnung als Freihalteflächen (im Hinblick auf eine langfristige Realisierung).		
Beteiligte	Federführung: TBA/OIK III Beteiligte: Strassen und Brückendepartement des Kt. Fribourg, Korridor Gemeinden K22/B351.		
Umsetzung	-		
Koordination	VRP-Massnahmen: H19		
Kommentar / Hinweis	-		

Q Quartierstrassen

Q3 Verkehrsberuhigung in den Quartieren

Q38a	Verkehrsberuhigung auf dosiertem Bypass (Nidaustr.: Abschnitt Bielstr. bis Kappelenstr.) -		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Im Zusammenhang mit der Realisierung der Überbauung Allmändrieder Süd wurde auf diesem Streckenabschnitt Tempo 30 umgesetzt. Massnahme: Umsetzung von Nachbesserungen zur besseren Einhaltung des Geschwindigkeitsregimes.		
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: Anwohnerschaft, Schule		
Umsetzung	Gemäss Anforderungen TBA/OIK III sowie Busbetriebe		
Koordination	-		
Kommentar / Hinweis	-		



Q4 Neue Gebietserschliessungen

Q44	Neuerschliessung Parzelle Nr. 674		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Neuerschliessung der Parzelle Nr. 674 (Widmer-Areal) Massnahme: Erschliessung ab Bernstrasse.		
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: Grundeigentümer		
Umsetzung	Erarbeitung, Beschluss und Genehmigung UeO, Erschliessungsplanung, Realisierung		
Koordination	VRP-Massnahmen: H16		
Kommentar / Hinweis	Massnahme zurückgestellt, das Planung Widmer-Areal sistiert.		

Ö Öffentlicher Verkehr öV

Ö1 Regionalverkehr

Ö11	Bahnbetrieb, Linie Lyss-Kerzers		Priorität 1
Ziel / Massnahme	Mittel- bis langfristige Sicherung des Bahnbetriebs auf der Strecke Lyss-Kerzers als Hauptpfeiler der Erschliessung der Gemeinde Aarberg mit dem öffentlichen Verkehr. Abstimmung des Angebots von Bahn- und Busverkehr. Massnahme: Sicherung des Bahnbetriebs Lyss-Kerzers im Angebotsbeschluss für die Periode 2009-2012 sowie nachfolgenden Angebotsbeschlüssen.		
Beteiligte	Federführung: RVK 1 Beteiligte: AöV, SBB, Betreiber Regionalbuslinien, Kanton Fribourg, Anstössergemeinden Bahnlinie.		
Umsetzung	Im der Rahmen politischer Lobbying-Arbeit mit den interessierten Nachbargemeinden und im Grossen Rat.		
Koordination	Koordination mit den öV-Anbietern vor Ort.		
Kommentar / Hinweis	-		

Ö12	Fahrplansystematisierung und -ergänzung		Priorität 1
Ziel / Massnahme	Systematisierung und Abstimmung der Fahrplanangebote mit Hauptknoten Aarberg. Schliessen von Fahrplanlücken in den Abendstunden bis 23.30 Uhr. Massnahme: Zeit- und stufengerechtes Einbringen der Bedürfnisse und Anliegen in die RVK 1.		
Beteiligte	Federführung: RVK 1 Beteiligte: Gemeinde		
Umsetzung	Im Rahmen des Angebotsbeschlusses für die Periode 2009-2012 sowie nachfolgenden Angebotsbeschlüssen.		
Koordination	-		
Kommentar / Hinweis	Die regionalen Buslinien werden mittelfristig durch den Kanton Bern öffentlich ausgeschrieben.		



Ö13	Qualität der Bus-Haltestellen	Priorität 1
Ziel / Massnahme	Aufwertung der Qualität der öV-Haltestellen. Massnahme: Prüfen von Massnahmen zur Steigerung der Haltestellenqualität.	
Beteiligte	Federführung: RVK 1 Beteiligte: Gemeinde, TBA/OIK III, Transportunternehmen	
Umsetzung	Erarbeitung und Umsetzung Gestaltungskonzept Bus-Haltestellen.	
Koordination	Koordination mit Arealplanung „Bahnhof West“.	
Kommentar / Hinweis	-	

Ö14	Bürgerbus WETA, Aarberg - Täuffelen	Priorität 1
Ziel / Massnahme	Betrieb Bürgerbus auf der Linie Aarberg-Walperswil-Epsach-Täuffelen im Rahmen der bestehenden Vereinbarung. Massnahme: Sicherung Betriebskredite.	
Beteiligte	Federführung: Geschäftsstelle WETA Beteiligte: RVK1, Gemeinden entlang WETA-Linie.	
Umsetzung	Zeitgerechte Betriebs-Kreditsicherung bei Kanton und Gemeinden für den Weiterbetrieb der WETA-Linie.	
Koordination	-	
Kommentar / Hinweis	-	

Ö15	Planung Busbahnhof (Planungskosten für Gemeinde)	Priorität 1
Ziel / Massnahme	Planung Erneuerung Busbahnhof im Zusammenhang mit der Neuüberbauung des Post-Areals Massnahme: Sicherung Planungskosten für Gemeinde.	
Beteiligte	Federführung: Gemeinde, Grundstückeigentümerin Beteiligte: AöV, TBA/OIK III, Transportunternehmen	
Umsetzung	Im Zusammenhang mit Neuüberbauung Post-Areal	
Koordination	-	
Kommentar / Hinweis	-	



L Fuss- und Veloverkehr

L1 Fuss- und Veloverkehr auf Hauptverkehrs- und regionalen Verbindungsstrassen

Folgende Massnahmen des Verkehrsrichtplans bezwecken u.a. auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und sind an anderer Stelle beschrieben:

H12 Strassenraumgestaltung Murtenstrasse, Abschnitt Damm bis Bärenplatz

H14 Verzweigung Bahnhof-/Blüemlismattstrasse

H16 Strassenraumgestaltung Abschnitt Ausfahrt Nidaustr. bis Bahnübergang

H17 Strassenraumgestaltung Lyssstrasse, Abschnitt Ausfahrt Spinsstrasse

H18 Strassenraumgestaltung Lyssstrasse, Abschnitt Spital

H19 Strassenraumgestaltung Lyssstrasse, Abschnitt Leimern

H22 Knoten Murten-/Bielstrasse

L2 Netzergänzung und -verbesserungen Fuss- und Veloverkehr

L22	Netzergänzung Wehrbrücke-Bargen	Priorität 2
Ziel / Massnahme	Sichere und attraktive Fuss- und Veloverkehrsrouten zwischen Wehrbrücke/Naherholungsgebiet und Bargen. Massnahme: Schaffen einer neuen Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Wehrbrücke und Bargen.	
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Aarberg Beteiligte: Gemeinde Bargen, Grundeigentümer im Richtplangebiet, BKW FMB Energie AG	
Umsetzung	Im Rahmen der Siedlungserweiterung Beunde/Mühlau. Erarbeitung, Beschluss und Genehmigung UeO, Bauprojekt, Realisierung.	
Koordination	Richtplanung Beunde/Mühlau	
Kommentar / Hinweis	-	



L24	Netzergänzungen Walperswilstrasse - Hagneckdamm	Priorität 1
Ziel / Massnahme	Verbesserung der Zugänglichkeit zum Hagneckkanal. Massnahme: Schliessen von Netzlücken. Sicherung der Wegrechte. Realisierung von neuen und direkten Zugängen zum Hagneckdamm. Überprüfung der Realisierbarkeit folgender Verbindungen: a) Parzellengrenze Nr. 300 / Nr 1202 (Güetli) b) Parzellengrenze Nr. 1172/Nr. 1173 (Verlängerung Chasserstrasse-Scheuerackerweg) c) Parzellengrenze im Bereich Nr. 231 / Nr. 369	
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: Grundeigentümer	
Umsetzung	a) und b) als punktuelle Massnahme; c) im Rahmen der Einzonung bzw. Überbauung des Schürachers.	
Koordination	-	
Kommentar / Hinweis	-	

L25	Netzergänzung Spinsstrasse - Bahnhof	Priorität 2
Ziel / Massnahme	Verbesserung Fuss- und Veloverkehrsnetz und Schaffen einer direkten, von der Ortsdurchfahrt unabhängigen Verbindung zum Bahnhof. Massnahme: Netzergänzung. Sicherung der Wegrechte. Realisierung einer direkten Verbindung entlang der Bahnlinie zum Bahnhofgebiet: a) ab Spinsstrasse (im Bereich Einmündung in Lysstrasse) – entlang Parzelle Nr. 442/Nr. 1048 – entlang dem Bahndamm zum Bahnhof. b) ab Spinsstrasse (im Bereich Anschluss Leimernweg) – entlang Parzelle Nr. 624/Nr. 1059 resp. Nr. 1024 – entlang dem Bahndamm zum Bahnhof.	
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: SBB, Grundeigentümer	
Umsetzung	Als punktuelle Massnahme	
Koordination	VRP-Massnahmen: H16, H17	
Kommentar / Hinweis	-	

L26	Unterhalt Veloweg Zelgli	Priorität 1
Ziel / Massnahme	Verbesserung der Qualität und Wintertauglichkeit der Strecke für Velofahrende. Massnahme: Bei Bedarf Unterhalt des Wegs im Bereich des Belags (Naturbelag bleibt bestehen)	
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: Anwohnerschaft	
Umsetzung	Daueraufgabe	
Koordination	-	
Kommentar / Hinweis	-	



L27	Verkehrssicherheit Veloverkehr Bargaenbrücke		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr Massnahme: Schaffen eines separaten Fuss-/Velowegs		
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: TBA/OIK III		
Umsetzung	Realisierung kann erst im Zusammenhang mit einem allfälligen Neubau der Brücke erfolgen.		
Koordination	VRP-Massnahmen: H12		
Kommentar / Hinweis	-		

L28	Konzept Sitzbänke		Priorität 1
Ziel / Massnahme	Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Raums für Personen mit eingeschränkter Mobilität (ältere Personen, Menschen mit Behinderungen) dank des Angebots von mehr Sitzgelegenheiten Massnahme: Ausarbeitung eines Sitzbankkonzepts, in welchem u. a. Standards und Perimeter für den Ausbau des Angebots an Sitzgelegenheiten festgelegt wird.		
Beteiligte	Federführung: Gemeinde		
Umsetzung	Als punktuelle Massnahme		
Koordination	-		
Kommentar / Hinweis	-		

L29	Netzergänzung Aaredamm - Müllital		Priorität 2
Ziel / Massnahme	Verbesserung der Anbindung des Aaredamms und Radelfingen ans Fusswegnetz Massnahme: Schliessen der Netzlücke Aaredamm – Müllital durch einen öffentlich zugänglichen Weg		
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: Grundeigentümer		
Umsetzung	Als punktuelle Massnahme		
Koordination	-		
Kommentar / Hinweis	Die Gemeinde hat verschiedene Massnahmen geprüft, mit dem Grundeigentümer konnte jedoch kein Konsens gefunden werden. Daher besteht momentan keine Lösung und die Netzlücke besteht weiter.		

L3 Schulwegsicherheit

L31	Schulwegsicherheit		Priorität 1
Ziel / Massnahme	Erhöhung Schulwegsicherheit. Lokalisieren und Beseitigen der Konfliktpunkte. Massnahme: Inventar über die Hauptschulwege von Schulkindern und Kindergärteler erstellen. Analyse der Konfliktpunkte. Evaluation und Umsetzung der erforderlichen Massnahmen.		
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: Schule, Kindergärten, TBA/OIK III		
Umsetzung	-		
Koordination	Mit allen sicherheitsrelevanten VRP-Massnahmen.		
Kommentar / Hinweis	-		



L32	Minimieren Gefährdung durch Elterntaxis	Priorität 1
Ziel / Massnahme	Reduktion der Gefährdung durch so genannte Elterntaxis (Eltern, welche ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen) im Umfeld der Schulen mittels geeigneter Massnahmen Massnahme: Erarbeitung eines gesamtheitlichen Konzepts zur Minimierung der Gefährdung durch Elterntaxis bei den Schulen und Kindergärten und Durchführung eines Controllings zur Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen	
Beteiligte	Federführung: Gemeinde Beteiligte: Schule, Kindergärten, TBA/OIK III	
Umsetzung	-	
Koordination	-	
Kommentar / Hinweis	-	

L4 Fussgängersicherung auf Hauptverkehrs- und regionalen Verbindungsstrassen

L41	Schulwegsicherheit	Priorität 2
Ziel / Massnahme	Sicherung wichtiger Fussgänger-Querungsstellen auf der Ortsdurchfahrtsachse. Massnahme: Realisierung Fussgängerstreifen; Prüfen Ausgestaltung mit/ohne Mittelinsel auf Stufe Projekt.	
Beteiligte	Federführung: Noch offen. Festlegung zum Zeitpunkt der Umsetzung. Beteiligte: TBA/OIK III, Gemeinde	
Umsetzung	im Rahmen Abschnittssanierung Ortsdurchfahrt gemäss Korridorstudie K22.	
Koordination	Mit den entsprechenden Massnahmen Abschnittssanierung.	
Kommentar / Hinweis	-	



Beilagen

Zu Kapitel 2:

2-1 Konfliktanalyse gemäss Auslegeordnung Verkehrsplanung Aarberg (4)

Zu Kapitel 3:

3-1 Konzeptplan Strassennetz, Parkierung

3-2 Konzeptplan öffentlicher Verkehr

3-3 Konzeptplan Velorouten

3-4 Netzplan Fussverkehr

3-5 Konzeptplan Schulwege

Zu Kapitel 4:

Koordinationsplan Massnahmen (separat beigelegt)