



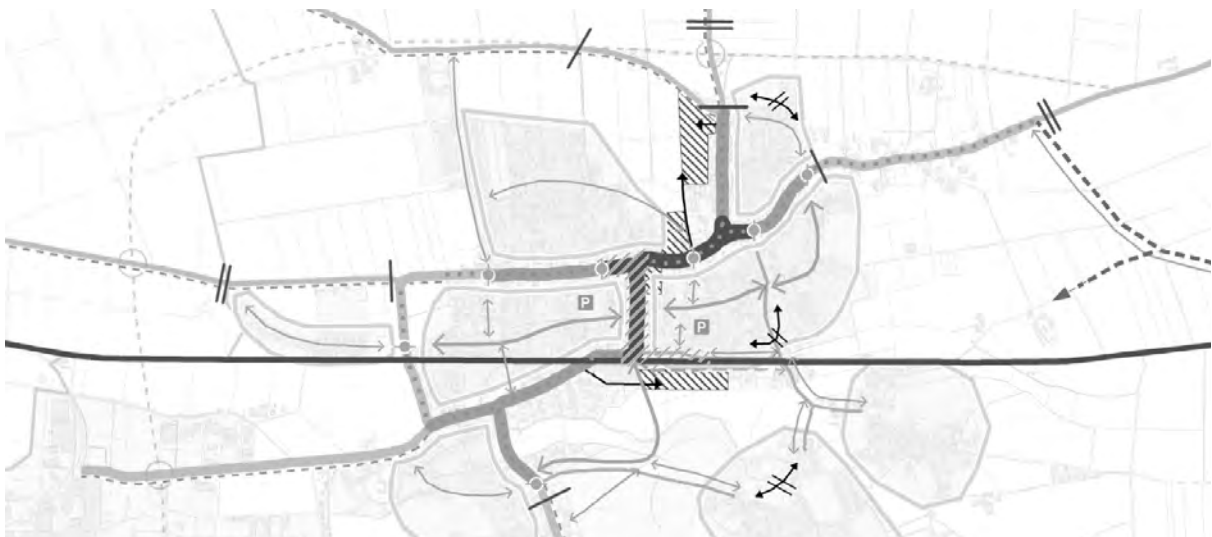
Gemeinde Utzenstorf

## Richtplan Verkehr

---

### Bericht und Massnahmen

Genehmigung



Bern, 21. Mai 2014

### **Auftraggeber**

Gemeinde Utzenstorf  
Hauptstrasse 28  
3427 Utzenstorf

### **Bearbeitung**

Bernhard Gerber  
Katja Bessire

dipl. Bauingenieur HTL, Raumplaner NDS FSU  
MSc in Geografie

BHP Raumplan AG  
Fliederweg 10  
Postfach 575  
3001 Bern

Telefon 031 388 60 65  
Fax 031 388 60 69  
info@raumplan.ch  
www.raumplan.ch

### **Arbeitsgruppe Richtplan Verkehr**

Beat Singer

Gemeinderat Ressort Bildung/Kultur/Sport

Urs Käsermann

Mitglied Baukommission

Adrian Läng

Mitglied Planungskommission

Urs Liechti

Mitglied Baukommission

Susanne Siegenthaler

Vertreterin Bevölkerung

Martin Jörg

Stv. Bauverwalter

## Inhaltsverzeichnis

<b>Glossar</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>7</b>
1.1 Anlass und Gegenstand der Überarbeitung.....	7
1.2 Planungsablauf.....	7
1.3 Rechtswirkung.....	7
1.4 Umsetzung und Nachführung.....	8
1.5 Genehmigung.....	8
<b>2 Grundlagen</b> .....	<b>9</b>
2.1 Kantonale Grundlagen.....	9
2.2 Regionale Grundlagen.....	9
2.3 Kommunale Grundlagen.....	10
<b>3 Analyse Siedlung und Verkehr</b> .....	<b>11</b>
3.1 Siedlung.....	11
3.1.1 Siedlungsstruktur.....	11
3.1.2 Bevölkerung und Beschäftigte.....	12
3.1.3 Zielorte in der Gemeinde Utzenstorf.....	13
3.2 Pendlermobilität in Utzenstorf.....	15
3.3 Unfall- und Geschwindigkeitsstatistik.....	17
3.4 Verkehrsnetze.....	20
3.4.1 Motorisierter Individualverkehr.....	20
3.4.2 Fuss- und Veloverkehr.....	23
3.4.3 Öffentlicher Verkehr.....	25
3.4.4 Kombinierte Mobilität.....	27
3.4.5 Historische Verkehrswege.....	28
<b>4 Verkehrskonzept</b> .....	<b>31</b>
4.1 Allgemeine Ziele und Grundsätze.....	31
4.2 Konzept.....	32
<b>5 Massnahmen</b> .....	<b>35</b>
5.1 Instrumentarium.....	35
5.2 Definition der Koordinationsstände.....	35
5.3 Erläuterungen zu den Richtplankarten.....	36
5.4 Massnahmenblätter.....	41
<b>6 Anhang</b> .....	<b>63</b>

Anhang 1: Konzept

Anhang 2: Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr

Anhang 3: Richtplankarte Veloverkehr

Anhang 4: Richtplankarte Fussverkehr

Anhang 5: Hinweisplan öffentlicher Verkehr

Anhang 6: Hinweisplan Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

## Glossar

BEakom	Berner Energieabkommen
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
Bike+Ride	Veloabstellanlage an einem Bahnhof/Bushaltestelle für die Benutzer und Benutzerinnen des öffentlichen Verkehrs
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr: Durchschnittliche Verkehrsmenge aller Motorfahrzeuge an allen Tagen eines ganzen Jahres, einschliesslich Samstage, Sonntage und Feiertage.
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr: Durchschnittliche Verkehrsmenge aller Motorfahrzeuge von Montag bis Freitag über ein ganzes Jahr, ohne Ferien- und Feiertage.
Erschliessungsgrad (öV)	Der Erschliessungsgrad zeigt den Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus) erschlossenen Einwohner an der Gesamtbevölkerung. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um die Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.
Kiss+Ride	Abliefern und Abholen von Fahrgästen an einer Zugangsstelle des öffentlichen Verkehrs durch einen von Dritten gefahrenen PKW.
Kiss+Ride-Anlage	In unmittelbarer Nähe zu Bahn- und Bushöfen angeordnete Kurzzeitparkplätze.
Koexistenz im Strassenverkehr	Der Strassenraum erfüllt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrsteilnehmenden werden durch eine entsprechende Gestaltung zur gegenseitigen Rücksichtnahme angehalten.
KRP 2004	Kantonaler Richtplan Velo 2004
Langsamverkehr	Sammelbegriff für Fussgänger- und Veloverkehr
Öffentliche Mitwirkung	Aktiver Einbezug der Bevölkerung und der Betroffenen in einen Planungs- resp. Entscheidungsprozess.
MIV	Motorisierter Individual Verkehr (Auto- und Motorradverkehr)

Modalsplit	Anteil der verschiedenen Verkehrsträger (ÖV, LV, MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen
ÖV	Öffentlicher Bahn- und Busverkehr
Park+Ride	Parkierungsanlage für den MIV an einem Bahnhof für Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RGSK EM	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental
Richtplan	Raumplanungsinstrument, das die Tätigkeit umschreibt, welche für die Verwirklichung der angestrebten räumlichen Ordnung erforderlich sind, und das den Rahmen für deren gegenseitige Abstimmung behördenverbindlich festlegt.
RVK 3	Regionale Verkehrskommission 3 (3 entspricht der Region Emmental)
Verträglichkeit im Strassenraum	Verkehrslösungen, welche die Anliegen der Menschen, der Siedlung, der Umwelt und aller Verkehrsteilnehmenden gleichwertig miteinbeziehen.
Vollzeitäquivalente	Total der geleisteten Arbeitsstunden dividiert durch das Jahresmittel der Arbeitsstunden, die durch Vollzeitbeschäftigte erbracht werden.



# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass und Gegenstand der Überarbeitung

Die Gemeinde Utzenstorf verfügt über einen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1999. In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Massnahmen aus dem Verkehrsrichtplan umgesetzt, welche im Strassenraum gut erkennbar sind. Nach wie vor besteht aber ein Handlungsbedarf.

Die Gemeinde hat in der Zwischenzeit mehrere kommunale Planungsinstrumente erlassen (räumliches Entwicklungskonzept, BEakom, kommunale Leitziele). Auch auf regionaler und kantonaler Ebene sind neue Instrumente entstanden. Daher ist der Zeitpunkt gekommen, einen neuen Richtplan Verkehr zu erarbeiten, welcher die heutigen Anforderungen berücksichtigt und optimal auf die verschiedenen Instrumente abgestimmt ist.

Die Überarbeitung des Richtplans Verkehr beinhaltet im Wesentlichen:

- die Analyse des Ist-Zustandes und den daraus abgeleiteten Handlungsbedarf,
- die Integration neuer Verkehrskonzepte und Massnahmen,
- die Überprüfung und Aktualisierung der Verkehrsnetze und
- die zeitgemässe elektronische Aufarbeitung und Darstellung der Richtplankarten.

## 1.2 Planungsablauf

Die Erarbeitung des neuen Verkehrsrichtplans erfolgte ab Juni 2012 mit Begleitung der Arbeitsgruppe Richtplan Verkehr (siehe Impressum S. 2). Die Gemeinde legte Wert auf eine heterogene Zusammensetzung der Arbeitsgruppe. Damit konnte sichergestellt werden, dass die lokalen Kenntnisse und die individuellen Bedürfnisse in den Richtplan einfließen und die Planung von Beginn weg breit abgestützt war. Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe zum Richtplanentwurf (24. Mai – 24. Juni 2013) mit Informationsveranstaltung (10. Juni 2013) hat weiter zur Konsolidierung der Planungsergebnisse beigetragen; es sind nur geringfügige Anpassungen notwendig geworden. Die Eingaben mit Stellungnahme der Planungsbehörde sind im Bericht zur Mitwirkung vom 29. August 2013 zusammengestellt.

## 1.3 Rechtswirkung

Mit der Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR löst der vorliegende Richtplan Verkehr den bisherigen Verkehrsrichtplan ab. Der Richtplan Verkehr ist behördenverbindlich nach Artikel 68 BauG. Er dient den Gemeindebehörden als Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristig gültige Willenserklärung der Gemeinde und der beteiligten Partner dar. Die Verbindlichkeit kann auf Antrag der Gemeinde auf regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden (Art. 68, Abs. 3, BauG).

Folgende Teile des Richtplans sind verbindlich nach Art. 68 BauG:

- Kapitel 4: Verkehrskonzept
- Kapitel 5: Massnahmenblätter
- Anhänge 1-4: Konzept und Richtplankarten Motorisierter Individualverkehr, Veloverkehr und Fussverkehr

## 1.4 Umsetzung und Nachführung

Damit der Richtplan Verkehr seine Funktion als Führungs- und Koordinationsinstrument permanent erfüllen kann, muss er periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

## 1.5 Genehmigung

Genehmigungsinhalt sind die Kapitel 4 (Konzept) und 5 (Massnahmenblätter) dieses Berichts und die Anhänge 1 bis 4 (Konzept und Richtplankarten).

## Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom 24. Mai bis 24. Juni 2013

Vorprüfung vom 13. März 2014

Beschlossen durch den Gemeinderat Utzenstorf am .....

Namens der Einwohnergemeinde

Jürg Hauswirth  
Präsident

Christoph Hubacher  
Sekretär

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Utzenstorf, den .....

Christoph Hubacher  
Gemeindeschreiber/Leiter Verwaltung

## Zustimmung gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG

Zustimmung des Kantonalen Tiefbauamtes

Roger Schibler  
Kreisoberingenieur IV

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am .....



## 2 Grundlagen

Bei der Erarbeitung des Richtplans Verkehr sind diverse kantonale, regionale und kommunale Grundlagen einbezogen worden.

### 2.1 Kantonale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan Veloverkehr (KRP 2004, zurzeit in Überarbeitung):  
In der Gemeinde Utzenstorf besteht gemäss KRP 2004 Handlungsbedarf auf den Kantonsstrassen innerorts und ausserorts. Einziger kantonaler Strassenabschnitt ohne Handlungsbedarf ist die Oberdorfstrasse. Die ausgeschilderte Velowanderroute Nr. 44 wird als Ergänzungsrouten Land aufgeführt.
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2008)
- Richtplan Kanton Bern (2011)
- Sachplan Wanderrouthenetz (Stand Mitwirkung Juni 2011):  
Die Gemeinde Utzenstorf ist durchzogen mit einem Netz von Haupt- und Ergänzungsrouten. Gemäss Sachplan Wanderrouthenetz sind keine Ergänzungen vorgesehen.

### 2.2 Regionale Grundlagen

- Regionaler Teilrichtplan Veloverkehr (Oktober 2011):  
Im regionalen Teilrichtplan Veloverkehr sind auf dem Kantonsstrassennetz von Utzenstorf Massnahmen definiert (in Anlehnung an den KRP 2004). Zusätzlich dient die Verbindung zwischen Utzenstorf Ey über das Altwydefeld bis ins Industriegebiet von Kirchberg als Alltagsroute (als Ersatz zur Verbindung zwischen Utzenstorf und Kirchberg via Oberdorfstrasse).
- Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2014 – 2017 RVK 3 (beschlossen durch die Region im Mai 2012, Genehmigung durch den Grossen Rat ausstehend):  
Im Angebotskonzept 2014 – 2017 wird ein Angebotsausbau auf dem S-Bahn-Abschnitt Burgdorf – Wiler zu einem 30-Min-Takt beantragt. Weiter wird eine Verlängerung der Buslinie Nr. 467 von Burgdorf nach Kirchberg Neuhof neu bis Bahnhof Aefigen beantragt.
- Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2014 – 2017 RVK 4 (beschlossen durch die Region im Juni 2012, Genehmigung durch den Grossen Rat ausstehend):  
Im Angebotskonzept 2014 – 2017 wird ein Angebotsausbau auf dem RE-Abschnitt Bern – Solothurn (RBS) zu einem 15-Min-Takt zu den Hauptverkehrszeiten beantragt.
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM (April 2012):  
Das RGSK bezeichnet in der Gemeinde Utzenstorf einen regionalen Wohnschwerpunkt (Linden), einen regionalen Arbeitsschwerpunkt (Papierfabrik) und ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen (Feldegg). Zudem werden die zwei Orte Bätterkinden und Utzenstorf als Zentrum 4. Stufe benannt. Im Langsamverkehr wurden die Massnahmen aus dem regionalen Teilrichtplan Veloverkehr übernommen (siehe oben).  
In der kantonalen Schwachstellenliste Strassennetz für die Region Emmental (Anhang 1 des RGSK 2012) wird ein Defizit (Verkehrssicherheit, Lichtraumprofil) auf der Landshutstrasse in Utzenstorf ausgewiesen. Die Sanierung findet zurzeit statt.  
Im RGSK werden keine weiteren Schwachstellen für die Gemeinde Utzenstorf genannt.

## 2.3 Kommunale Grundlagen

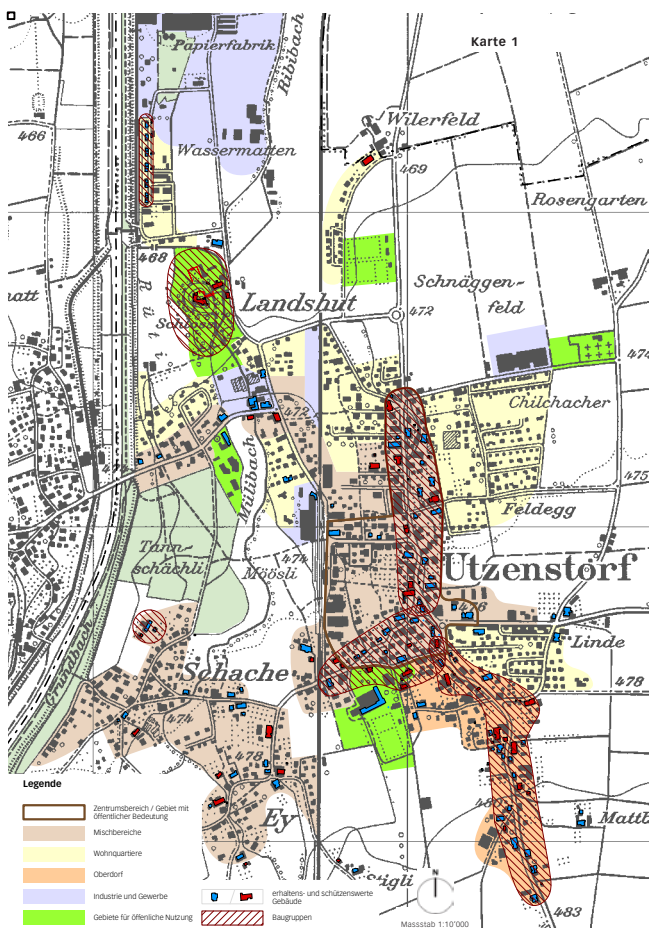
- Verkehrsrichtplan Utzenstorf (1999)
- Berner Energieabkommen, Massnahmenkatalog Gemeinde Utzenstorf (2006):  
Im Kapitel Mobilität sind das Mobilitätsmanagement in der Verwaltung, die Parkraumplanung/Bewirtschaftung, die Niedergeschwindigkeitszonen und der Langsamverkehr als Massnahmenbereiche aufgelistet.
- Räumliches Entwicklungskonzept REK (2007):  
Das REK beinhaltet aktuelle Strategien zu Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Inhalte fliessen in den Richtplan Verkehr ein. Sie sind ein wichtiger Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Richtplans Verkehr, da die Konsolidierung der Siedlungs- und Verkehrsstrategie bereits erfolgt ist.
- Leitziele Nachhaltige Entwicklung (2011):  
Thema Mobilität: „Wir erhalten und verbessern punktuell das Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Gegen mögliche negative Auswirkungen des Individualverkehrs setzen wir uns ein.“

## 3 Analyse Siedlung und Verkehr

### 3.1 Siedlung

#### 3.1.1 Siedlungsstruktur

Das Siedlungsgebiet von Utzenstorf hat einen ländlichen Charakter, der durch die offene Landschaft, die Wälder und die vielen Wasserläufe geprägt ist. Die Siedlungsentwicklung erfolgte entlang der Strassenführung. Im Zentrumsbereich wird das Ortsbild auch durch den relativ breiten Strassenraum geprägt. Die Gebäude sind auf die Strassenzüge ausgerichtet. Im räumlichen Entwicklungskonzept (2007) wird das Siedlungsgebiet in folgende Teilräume eingeteilt (siehe Abb. 1):



**Zentrumsbereich / Gebiet mit öffentlicher Bedeutung:** Ansammlung von diversen Zentrumsnutzungen (Grossverteiler, Post, Banken, Kleingewerbe, Schule, Kirche, Bahnhof) mit verhältnismässig hoher Dichte.

**Wohnquartiere:** mehrheitlich Einfamilienhäuser.

**Mischbereiche:** lockere Bauweise mit dörflichen Strukturen.

**Oberdorf:** Einfallssache aus Richtung Süden. Landwirtschaftlich geprägter Bereich (obwohl teilweise nicht mehr landwirtschaftlich genutzt) mit wechselnder Dichte und raumbildender Bepflanzung.

**Industrie und Gewerbe:** an der Bahnlinie respektive am Wasser.

**Gebiete mit öffentlicher Nutzung:** dezentral angeordnet am Siedlungsrand.

Abb. 1: Teilräume der Siedlungsstruktur (REK 2007, ecoptima)

Markant erscheint zudem die Linienführung der BLS. Die nord-süd-verlaufende Eisenbahnlinie teilt das Siedlungsgebiet in einen westlichen und östlichen Teil. Mit der Konzentration auf wenige Bahnübergänge wird die Trennwirkung zunehmend verstärkt und die Bildung eines engmaschigen Langsamverkehrsnetzes verhindert.

Die Gemeinde legt im räumlichen Entwicklungskonzept fest, dass die zukünftige Siedlungsentwicklung primär nach innen verlaufen soll (Verdichtung, Umstrukturierung). Angedacht sind eine Park+Ride-Anlage westlich des Bahnhofs und Umstrukturierungen im Zentrum.

Man will auch günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben schaffen (Erweiterung von/neue Arbeitszonen). Im Vordergrund steht eine Einzonung zwischen dem Schloss Landshut und der Papierfabrik. Längerfristig könnte dieses Gebiet bis zur Hauptstrasse Richtung Wiler ausgedehnt werden. Geprüft wird zudem eine Einzonung in der Nähe des Autobahnanschlusses (regionale Planung).

### 3.1.2 Bevölkerung und Beschäftigte

Die Einbettung in eine ländliche Umgebung und die attraktive Verkehrslage mit der S-Bahn-Linie und der RBS-Linie ab Bätterkinden sowie dem Autobahnanschluss A1 machen die Gemeinde zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsort.

Per 31.12.2011 zählte die Gemeinde Utzenstorf 4'106 Einwohner und Einwohnerinnen. Die Bevölkerung ist in den letzten 30 Jahren um rund ein Viertel gewachsen. In den Jahren 1981 bis 1990 ist noch keine grössere Entwicklung (+0.7%) festzustellen. Zwischen 1990 und 2000 ist dann bereits ein verstärkter Anstieg zu beobachten (+8%). Dieser Trend setzt sich fort und im letzten Jahrzehnt ist die Bevölkerung um 11.7% gewachsen. Seit dem Höchststand im Jahr 2009 mit 4'162 ist jedoch ein kleiner Rückgang zu beobachten.

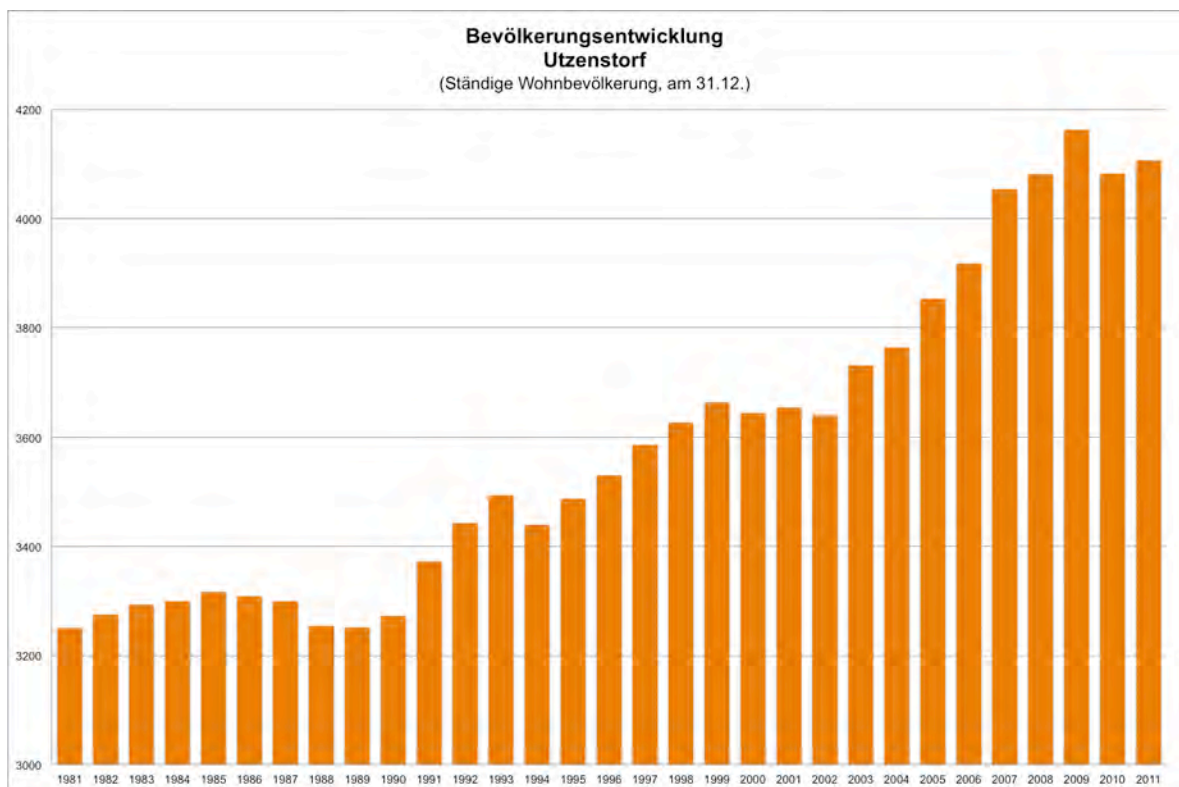


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung in Utzenstorf von 1981 bis 2011 (Quelle Bundesamt für Statistik)

Die Arbeitsplätze haben nicht im gleichen Umfang zugenommen wie die Bevölkerung. Die Anzahl Arbeitsstätten bewegt sich seit 1995 um die 200 Betriebe. Sowohl die Anzahl der Beschäftigten als auch die Vollzeitäquivalente nahmen aber stetig zu. Das bedeutet, dass eine ähnlich grosse Anzahl Betriebe mehr Personal anstellen und mehr Stellenprozentage anbieten (siehe Tab. 1).

	1995	2001	2005	2008
Arbeitsstätten	205	210	194	200
Beschäftigte Total	1609	1723	1674	1870
Vollzeitäquivalente	1394.1	1464.5	1420.1	1609.8

Tab. 1: Entwicklung der Beschäftigten (Quelle: Bundesamt für Statistik NOGA 2008)

### 3.1.3 Zielorte in der Gemeinde Utzenstorf

Die Zielorte von Utzenstorf konzentrieren sich auf das Gebiet entlang der Unterdorf-, Post-, Bahnhof- und Hauptstrasse sowie auf das Kirchenviertel (Gotthelfstrasse). Der Dorfkern von Utzenstorf erstreckt sich auf einer Länge von 500 m. Die zentrumsbildenden Einrichtungen sind grob auf vier verschiedene Standorte verteilt. Es sind dies die Brennpunkte Bahnhof, Coop/Post, Migros/Gemeindeverwaltung und Kirche/Mehrzweckanlage (siehe Abb. 3).

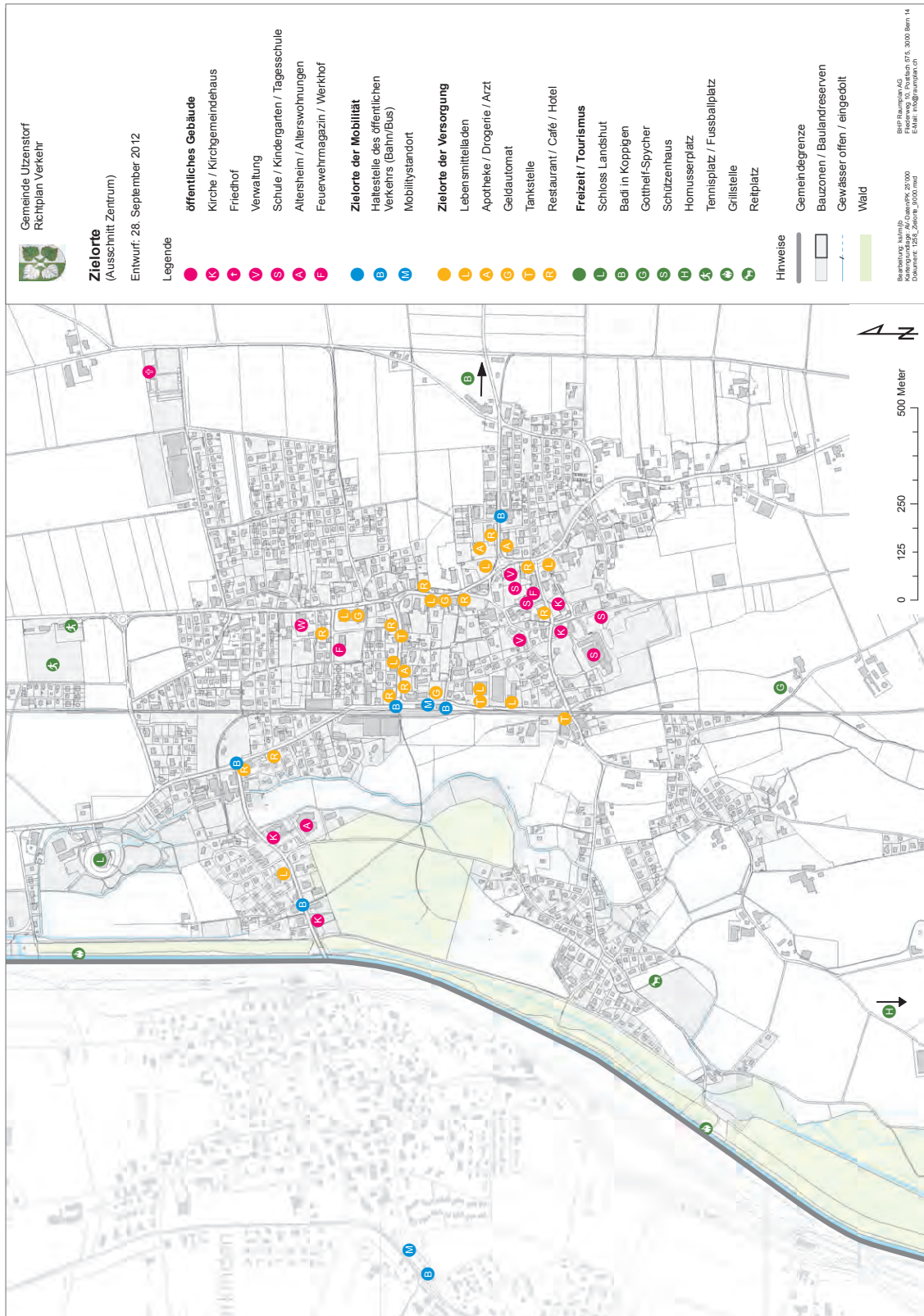


Abb. 3: Zielorte der Gemeinde Utzenstorf

### 3.2 Pendlermobilität in Utzenstorf

Mit der Pendlerstatistik lassen sich Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Utzenstorfer Bevölkerung auf ihrem Weg zur Arbeit beziehungsweise zum Ausbildungsort machen (siehe Abb. 4)<sup>1</sup>.

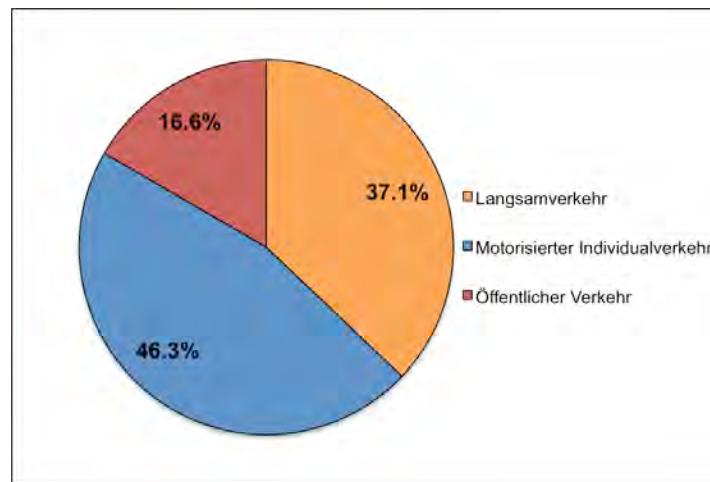


Abb. 4: Modalsplit im Jahr 2000 der Gemeinde Utzenstorf

Das wichtigste Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg ist mit 46.3 % das Auto (oder Motorrad). Der Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) nimmt einen beachtlichen Anteil von 37.1 % ein. Dieser liegt deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt (26.8 %). Der Anteil Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit/zum Ausbildungsort fahren liegt mit 16.6 % eher tief (CH-Durchschnitt 28.2 %). Der Anteil der Erwerbstätigen ohne Arbeitsweg liegt in Utzenstorf mit 9.3 % über dem schweizerischen Durchschnitt (CH-Durchschnitt 8.1 %).

Die Pendlerstatistik zeigt, dass mehr Erwerbstätige auf ihrem Arbeitsweg aus der Gemeinde wegpendeln (52.3 %) als es Zupendler (40.5 %) gibt. Daher verzeichnet die Gemeinde einen negativen Pendlersaldo von insgesamt -11.8 % (siehe Tab. 2, Datenbasis Eidg. Volkszählung 2000). Der Anteil der Zupendler in Utzenstorf liegt deutlich tiefer als im schweizerischen Durchschnitt (CH-Durchschnitt der Zupendler: 53.7 %).

---

<sup>1</sup> Die folgenden Auswertungen basieren auf den Daten der eidgenössischen Volkszählung aus dem Jahr 2000. Aufgrund der Abschaffung der zehnjährlichen Volkszählung sind keine aktuelleren Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Utzenstorf vorhanden. Utzenstorf hat sich jedoch in den letzten zwölf Jahren strukturell nicht bedeutend verändert. Eine Verlagerung des Mobilitätsverhaltens könnte aufgrund der im Jahr 2001 eröffneten Umfahrungsstrasse von Kirchberg und der besseren Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr stattgefunden haben (mehr Wegpendler). Die Daten aus dem Jahr 2000 können aber nach wie vor für die Analyse der Pendlermobilität der Utzenstorfer Bevölkerung beigezogen werden.

	Erwerbstätige	Schüler/Studierende	Total
Ohne Arbeitsweg	11.7 %	0 %	9.3 %
Binnenpendler	28.6 %	76.6 %	38.4 %
Zupendler	50.0 %	3.3 %	40.5 %
Wegpendler	59.7 %	23.4 %	52.3 %
Pendlersaldo	- 9.7 %	- 20.0 %	- 11.8 %

Tab. 2: Pendlerbilanz im Jahr 2000 der Gemeinde Utzenstorf

Der Anteil an Binnenpendlern, die in Utzenstorf zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, ist überdurchschnittlich hoch (66 %). Dieser hohe Wert weist auf günstige Voraussetzungen, wie die Topografie oder ein gutes Langsamverkehrsnetz, hin.

Das wichtigste Verkehrsmittel bei den Weg- und Zupendlern ist das Auto. Bemerkenswert ist aber auch der Anteil der Zupendler, die mit dem Velo oder zu Fuss nach Utzenstorf kommen (8 %) (siehe Tab. 3, Datenbasis Eidg. Volkszählung 2000). Mit ein Grund dieses hohen Anteils könnte der Herkunftsort der Zupendler sein. Am meisten Zupendler stammen nämlich aus der direkten Nachbarschaft von Utzenstorf: Platz 1 belegt Bätterkinden (115), gefolgt von Wiler (61), Kirchberg (60) und Burgdorf (51) (Gesamtzahl der Zupendler = 1'008). Utzenstorf ist folglich ein wichtiger regionaler Arbeitsplatzstandort.

Das häufigste Ziel der Wegpendler aus Utzenstorf ist hingegen Bern (229) gefolgt von Burgdorf (223), Solothurn (76) und Kirchberg (74) (Gesamtzahl der Wegpendler = 1'302).

77 % der in Utzenstorf wohnhaften Schüler und Studierenden gehen in der Gemeinde zur Schule. Davon ist die Mehrheit zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs (96 %). Bei den Wegpendelnden Schülern oder Studierenden fahren rund 2/3 mit dem öffentlichen Verkehr und rund 1/3 nehmen das Velo zur Ausbildungsstätte.

	Fuss-/Veloverkehr	MIV	ÖV
<b>Erwerbstätige</b>			
Binnenpendler Utzenstorf	66 %	33 %	1 %
<i>Binnenpendler CH-Durchschnitt</i>	38 %	38 %	24 %
Wegpendler Utzenstorf	4 %	71 %	25 %
Zupendler Utzenstorf	8 %	81 %	11 %
<i>Interkommunale Pendler CH-Durchschnitt</i>	3 %	68 %	29 %
<b>Schüler/Studierende</b>			
Binnenpendler Utzenstorf	96 %	4 %	0 %
Wegpendler Utzenstorf	34 %	5 %	61 %

Tab. 3: Modalsplit und Zielorte der Pendler der Gemeinde Utzenstorf



### 3.3 Unfall- und Geschwindigkeitsstatistik

Die Unfallstatistik gibt Hinweise zum Gefahrenpotential gewisser Strassenabschnitte. Im Zeitraum zwischen 2007 und 2011 wurden insgesamt 114 Unfälle auf dem Gemeindegebiet registriert (ohne Autobahn A1). Über 3/4 dieser Unfälle ereigneten sich innerorts (77 %). In 42 % aller Unfälle gab es Verletzte. Bei insgesamt 16 % der Unfälle war ein Velo beteiligt.

Die häufigsten Ursachen für einen Unfall sind das Ab- und Einbiegen sowie die Schleuder-/Selbstunfälle (beide je 36 %). Rund 12 % der Unfälle sind Auffahrunfälle. Diese Unfalltypen weisen auf eine den Verhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. mangelnde Aufmerksamkeit hin.

Die Mehrheit der Unfälle ereignete sich entlang der Ortsdurchfahrt (von der Emmenbrücke bis kurz nach dem Kreisel). Unfallhäufungen sind auf folgenden Kreuzungen oder Strassenabschnitten festzustellen (siehe Abb. 5 und Abb. 6 weiter unten):

- Kreuzung Landshut-/Schlossstrasse (6 Unfälle):  
Häufung von Unfällen beim Einbiegen; hoher Anteil an Velobeteiligung; ein Fussgängerunfall.
- Kreuzung Post-/Unterdorf-/Hauptstrasse (12 Unfälle):  
Häufung von Unfällen beim Abbiegen, Einbiegen und beim Queren der Fahrbahn.
- Kreuzung Unterdorf-/Weissensteinstrasse (5 Unfälle):  
Häufung von unterschiedlichen Unfalltypen.
- Poststrasse:  
Häufung von unterschiedlichen Unfalltypen; ein Fussgängerunfall.
- Haupt-/Oberdorfstrasse:  
Häufung von unterschiedlichen Unfalltypen.

Die Kantonspolizei Bern führt in regelmässigen Abständen Verkehrsmessungen durch. Dabei werden die Anzahl Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeitsüberschreitung ausgewiesen. Auf den Strassenabschnitten Oberdorfstrasse, Unterdorfstrasse und Hauptstrasse wurden in den Jahren 2007 bis 2009 verhältnismässig viele Geschwindigkeitsüberschreitungen aufgezeichnet.

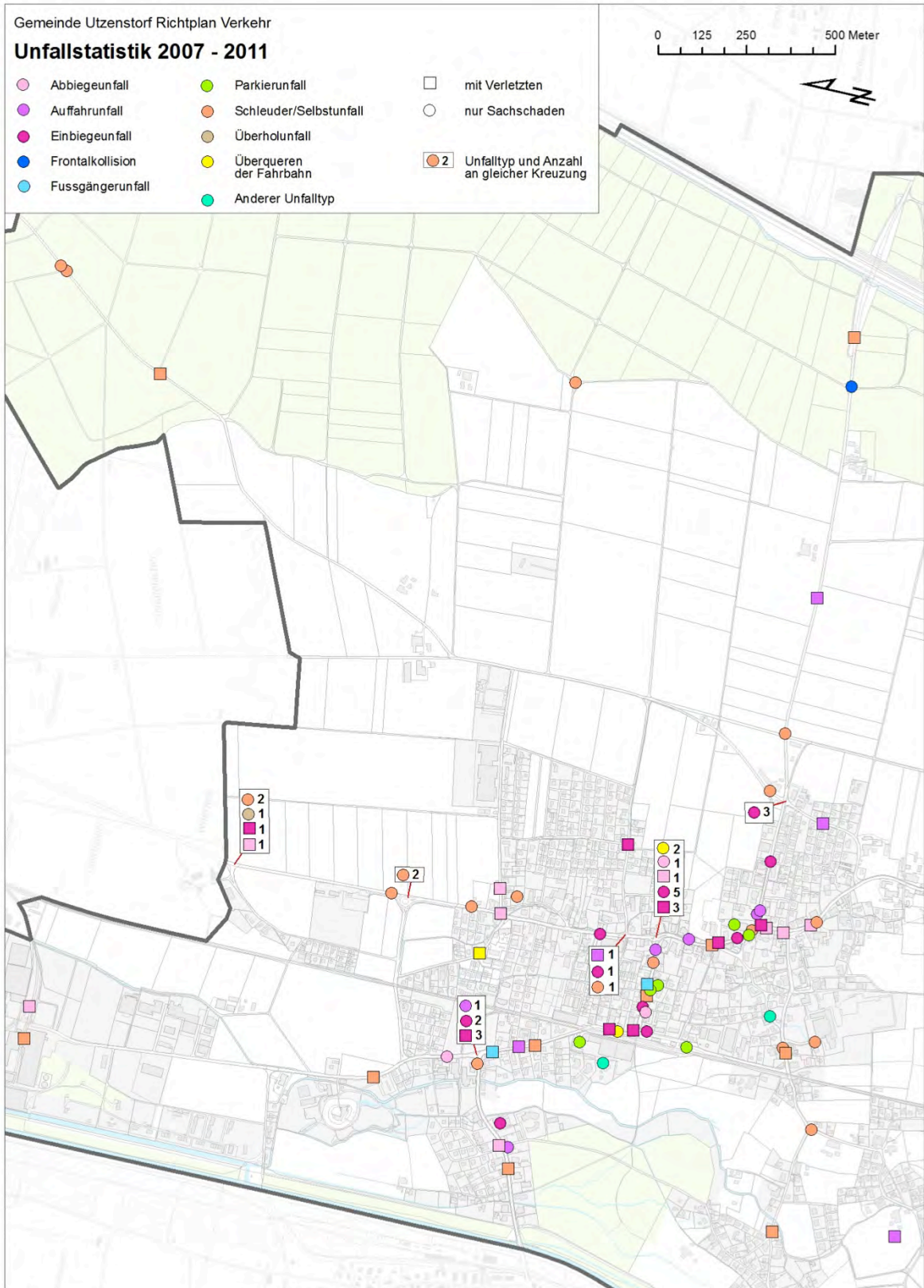


Abb. 5: Unfallstatistik Gemeinde Utzenstorf Nord 2007 bis 2011 (Quelle: Kantonspolizei Bern)

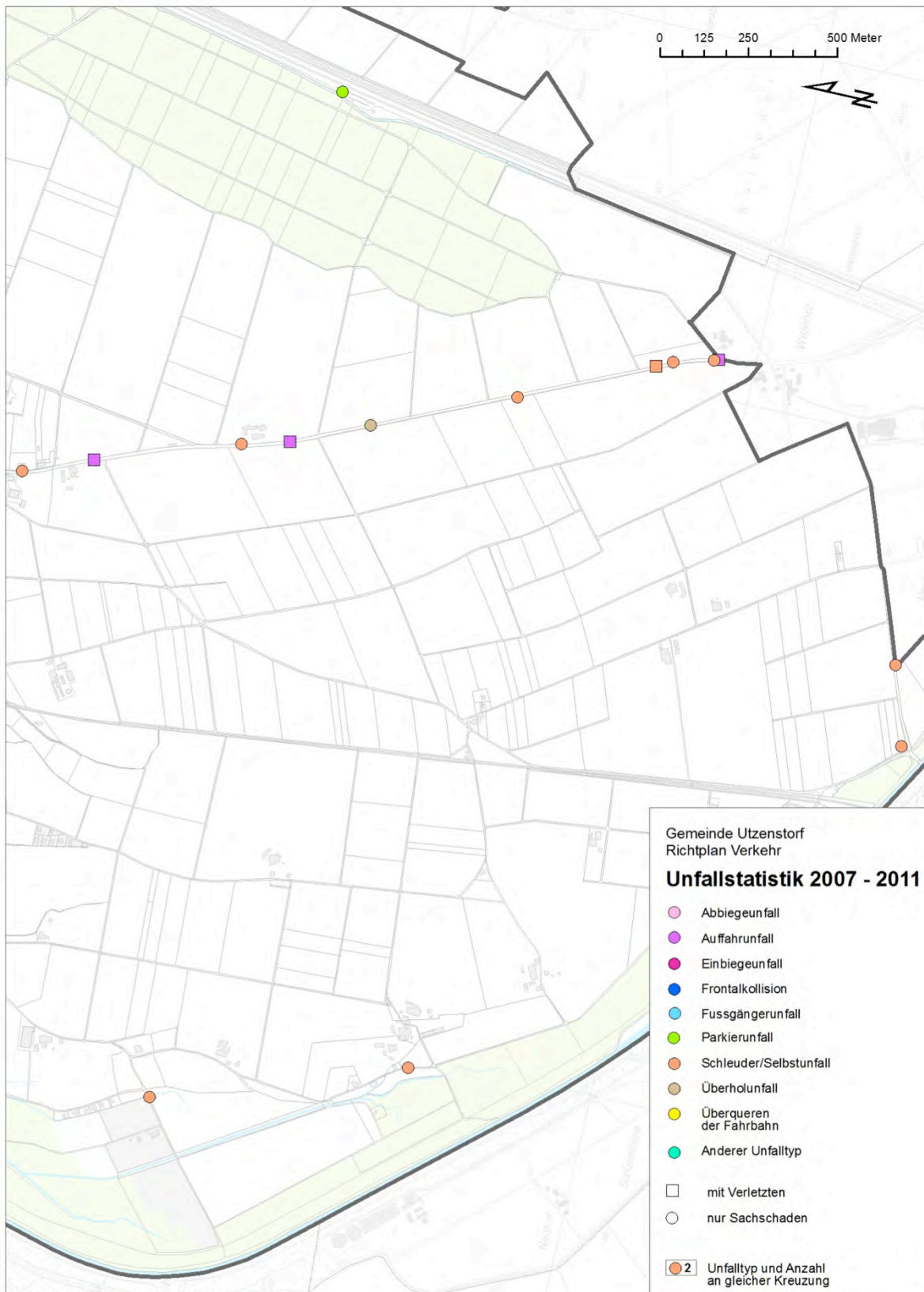


Abb. 6: Unfallstatistik Gemeinde Utzenstorf Süd 2007 bis 2011 (Quelle: Kantonspolizei Bern)

### 3.4 Verkehrsnetze

#### 3.4.1 Motorisierter Individualverkehr

##### Angebot

In Utzenstorf vereinigen sich die Kantonsstrassen von Bätterkinden (Nr. 251) und Wiler (Nr. 1447) sowie die Verbindungsstrasse von Zielebach (Gemeindestrasse) zur Kantonsstrasse Richtung Kirchberg/Burgdorf (Nr. 242). Mit der Kantonsstrasse Richtung Koppigen (Nr. 251) besteht eine Querverbindung zur alten Hauptstrassenachse Zürich-Bern (Kirchberg-Herzogenbuchsee-Langenthal) (siehe Tab. 4):

Abschnitt	Strassen-Nr.	Kategorie	Funktion
Brücke bis Kreisel Koppigenstrasse	251	B	Stellen Verbindung zwischen den Regionen und den benachbarten Kantonen her.
Kreisel Koppigenstrasse bis Kirchberg	242	B	
Kreisel Koppigenstrasse bis Koppigen	251	C	Verbinden Gemeinden mit den Kantonsstrassen der Kategorie A und B.
Wiler bis Knoten Unterdorfstrasse	1447	C	

Tab. 4: Kategorien der Kantonsstrassen in Utzenstorf

Der Verkehrsrichtplan von 1999 definiert weiter ein dichtes Netz von Verbindungsstrassen, die zur innerörtlichen Erschliessung dienen. Sammel- und Erschliessungsstrassen bilden das querverbindende und -interne Verkehrsnetz.

##### Aktuelle Projekte

Landshutstrasse (Kantonsstrasse)	Sanierung Wasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsanlagen.  Auf dem Abschnitt Knoten Landshutstrasse / Schlossstrasse bis vor den Bahnübergang wird der Strassenquerschnitt um ein Trottoir auf der östlichen Strassen-seite verbreitert. Damit verfügt die Landshutstrasse neu über ein beidseitiges Trottoir.  Fertigstellung bis Ende 2012
Koppigenstrasse (Kantonsstrasse)	Auf der Koppigenstrasse besteht Handlungsbedarf im Bereich des Langsamverkehrs. Der Kanton sieht einen Ausbau der Strasse in den Jahren 2015/2016 vor.
Knoten Unterdorfstrasse / Poststrasse / Hauptstrasse (Kantonsstrasse)	Eine Sanierung des Knotens ist für das Jahr 2015 vorgesehen. Die konkrete Lösung ist noch offen.

Unterdorfstrasse ausserorts Richtung Wiler (Kantonsstrasse)	Auf dem Ausserortsabschnitt besteht Handlungsbedarf bezüglich Langsamverkehrs. Der Abschnitt wird überprüft.
Bahnhofstrasse (Gemeindestrasse)	Im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs wird auch die Bahnhofstrasse zwischen dem Eingang bei der Poststrasse bis zur Landi zu einer Tempo-30-Zone umgestaltet. Aufgrund der Anordnung von neuen Park+Ride- und Bike+Ride-Plätzen wird die Linienführung der Strasse zwischen dem Bahnhofsgebäude und der Landi angepasst (in Richtung Osten verschoben). Das Projekt wurde bereits durch den Kanton genehmigt und wird im Jahr 2013 realisiert.

### Nachfrage

Das Tiefbauamt des Kantons Bern liess im November/Dezember 2012 den Handlungsbedarf auf den Kantonsstrassen in Utzenstorf evaluieren. Im Rahmen dieser Analyse wurde eine umfassende Verkehrserhebung auf den Kantonsstrassen in Utzenstorf durchgeführt. Auf folgenden Strassenabschnitten wurden dabei der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) erhoben (siehe Tab. 5):

Strassenabschnitt	DTV 2012
Unterdorfstrasse ausserorts	4'900
Unterdorfstrasse innerorts	4'500
Poststrasse	7'000
Hauptstrasse	9'000
Oberdorfstrasse innerorts	7'500
Oberdorfstrasse ausserorts	7'100
Landshutstrasse	7'600
Koppigenstrasse innerorts	4'200
Koppigenstrasse ausserorts	3'000

Tab. 5: Verkehrsbelastungen 2012, Verkehrserhebungen vom 15.10.2012-06.11.2012

Im Ortskern auf der Hauptstrasse beträgt die Verkehrsbelastung rund 9'000 Fahrzeuge pro Tag. Damit der Verkehr siedlungsverträglich bleibt und die Sicherheit erhöht werden kann, sind Massnahmen auf dem bestehenden Netz erforderlich.

## Handlungsbedarf

Lage/Thema	Defizit
Ortsdurchfahrt	<p>Sowohl die Auswertung der Unfallstatistik als auch die Häufung der Geschwindigkeitsüberschreitungen zeigen einen klaren Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit (Geschwindigkeitsniveau und Querungsstellen) auf der Ortsdurchfahrt.</p> <p>Das räumliche Entwicklungskonzept der Gemeinde sieht zudem auf der Ortsdurchfahrt eine attraktive, siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraumes vor. Denn neben den verkehrlichen Funktionen haben Strassen als öffentliche Räume auch eine gesellschaftliche Funktion (Identität, sich begegnen, sich aufhalten, einkaufen u.w.m.).</p>
Erschliessung ZPPs	Die Detailerschliessung (MIV und LV) der ZPPs müssen im Rahmen von UeOs geregelt werden. Sie sind mit dem Richtplan Verkehr, insbesondere mit der Massnahme V1 (Betrieb und Gestaltung Ortsdurchfahrt) zu koordinieren.
Quartiere	Nichteinhaltung der signalisierten Geschwindigkeit (T30 Gotthelfstrasse), nicht angepasste Geschwindigkeit, Missachtung Fahrverbot, Fremdverkehr, mangelnde Sicherheit vor allem für den Fuss- und Veloverkehr bei Kreuzungsbereichen, Bring- und Abholfahrten durch Eltern im Schulhausumfeld.
Landwirtschaftlicher Verkehr	Der landwirtschaftliche Verkehr ist zunehmend mit grösseren Traktoren, Anhängern, Maschinen und auch Lastwagen (Vieh- und Futtertransporte) unterwegs. Die Erschliessung des Landwirtschaftsgebietes im Süden erfolgt über das Kirchen-/Schulhausquartier durch die Quartiere Ey und Schachen.
Parkierung	Die Gemeinde verfügt über keine Parkplatzbewirtschaftung. Die Parkraumplanung ist als Massnahme im Berner Energieabkommen (BEakom) enthalten.
Verbindungsstrassen	Der Richtplan von 1999 bezeichnet ein dichtes Netz von Verbindungsstrassen. Dies deutet auf eine grosse Durchlässigkeit für den motorisierten Verkehr hin. Es stellt sich die Frage, ob dies mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung in den Quartieren vereinbart werden kann.

Tab. 6: Handlungsbedarf motorisierter Individualverkehr

Im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr bestehen Defizite, welche die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrenden beeinträchtigen. Diese Punkte sind im entsprechenden Kapitel aufgeführt.

### Option Umfahrungsstrasse

Im räumlichen Entwicklungskonzept hat die Gemeinde als langfristige Option die Linienführung einer möglichen Umfahrungsstrasse sichergestellt. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen

für das Jahr 2030 lassen jedoch nicht auf eine hohe Dringlichkeit einer solchen Umfahrung schliessen. Eine Belastung von bis zu 10'000 Fahrzeugen im Tag lässt sich mit geeigneten Massnahmen sicher und erträglich gestalten.

*Exkurs:*

*Die Agglomeration Burgdorf hat im Agglomerationsprogramm der 2. Generation einen Auto-  
bahnzubringer (Funktion einer Ortsumfahrung) als Massnahme eingereicht. Die prognostizierte  
Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt von Burgdorf beträgt für das Jahr 2030 rund 20'000  
Fahrzeuge im Tag.*

### **3.4.2 Fuss- und Veloverkehr**

#### **Angebot**

Die Gemeinde Utzenstorf verfügt über ein dichtes und attraktives Netz an Velo- und Fusswegverbindungen. Die Bedingungen für den Langsamverkehr sind dank dem kompakten Siedlungsgebiet, dem flachen Gelände, und den relativ kurzen Wegen ideal. Neben den Verbindungen auf den Hauptstrassen stehen den Fussgängern und Velofahrern auch rückwärtige und teils verkehrsfreie Verbindungen zur Verfügung. Die Verbindungen durch die Quartiere führen oft entlang von Bächen, was die Attraktivität zusätzlich steigert. Auch die Verbindungen in die Nachbargemeinden und nächstgelegenen Zentren sind mit dem Velo gut erreichbar (Bätterkinden 2 km, Wiler b. U. 3 km, Ziebach 4 km, Koppigen 3 km, Kirchberg 5 km, Gerlafingen 6 km, Burgdorf 10 km).

Utzenstorf verfügt über ein hochwertiges Naherholungsgebiet. Hervorzuheben sind dabei die Wege entlang der Emme, durch das Tannschächli und durch die Parkanlage beim Schloss Landshut. Durch das Gemeindegebiet führt der Wanderweg Nr. 76 des Wanderlands Schweiz, sowie in Ergänzung dazu diverse kantonale Wanderwege. In Nord-Süd-Richtung verläuft die Velowanderroute Nr. 44 von SchweizMobil. Diese Route bietet eine attraktive Alternative für die Ausserortsabschnitte.

#### **Nachfrage**

Die Pendlerstatistik zeigt, dass im Alltagsverkehr das Velo bei den Strecken innerhalb der Gemeinde eine bedeutende Rolle spielt (66 % der Binnenpendler und 96 % der Schüler sind mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs, siehe Kapitel 3.2). Auch bei Wegen über die Gemeindegrenze hinaus hat der Langsamverkehr eine überdurchschnittliche Bedeutung. Die Anteile der Zu- und Wegpendler, die mit dem Velo oder Zufuss zur Arbeit gehen, liegt mit 8 % (Zupendler) bzw. 4 % (Wegpendler) über dem schweizerischen Durchschnitt.

#### **Handlungsbedarf**

Direkte und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr sind besonders wichtig, da die Fussgänger und Velofahrenden sensibel auf Umwege und gefährliche Situationen reagieren. Zudem ist der öffentliche Raum nicht nur Verkehrsraum, sondern auch Aufenthalts- und Lebensraum. Damit sich Verkehr und Aufenthalt auf denselben Flächen abspielen können, ist ein gutes Sicherheitsempfinden notwendig.

Sichere Langsamverkehrsverbindungen (insbesondere für den Veloverkehr) in die Nachbargemeinden Bätterkinden, Wiler b.U. und Zielebach sind aufgrund des gemeinsamen Schulverbands Untere Emme von hoher Priorität.

Lage/Thema	Defizit
Quartiere	<p>Gotthelfstrasse: Ist bereits heute eine Tempo-30-Zone. Es herrscht aber der Eindruck, dass die Geschwindigkeit nicht eingehalten wird.</p> <p>Übrige Quartiere: heute 50-km/h-Regime, von Durchgangsverkehr belastet, den Verhältnissen unangepasst hohe Geschwindigkeiten, ungenügender Schutz des Langsamverkehrs.</p>
Querungsstellen Ortsdurchfahrt	Die Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt weisen Sicherheitsdefizite auf (keine Mittelinseln, teilweise schlechte Sicht, fehlende Beleuchtung).
Verkehrssicherheit auf Kantonsstrassen	Im Strassenraum auf den Kantonsstrassen dominiert der motorisierten Verkehr. Die Bedürfnisse des Langsamverkehrs sind zu wenig berücksichtigt (Sicherheit längs und quer, direkte/durchlässige Verbindungen, sich begegnen, einkaufen, verweilen usw.)
Brücke nach Bätterkinden	Der Übergang über die Brücke nach und von Bätterkinden stellt für die Velofahrenden ein Sicherheitsrisiko dar. Die Fahrbahn ist eng und die Trottoirränder sind unangenehm hoch. Im Zusammenhang mit dem Schulverband Untere Emme ist die Verbindung nach Bätterkinden ein zentrales Netzelement für den Langsamverkehr.
Tannschächli / Waldstrasse	Die Waldstrasse wird von Fussgängern und Velofahrenden hoch frequentiert (u.a. eine beliebte Spazierstrecke für die Bewohner des Pflege- und Wohnheims Mösli). Weil es keine Trennung zwischen Fussweg und Strasse gibt, kommt es zu Konfliktsituationen entlang der Strecke und insbesondere an der Kreuzungsstelle im Wald. Die Strecke ist zudem nicht beleuchtet.
Zugang Bahnhof aus Richtung Westen (Tannschächli)	Der Fuss- und Veloweg vom Tannschächli auf die Westseite des Bahnhofs verbindet die nördlichen und westlichen Quartiere von Utzenstorf mit dem Ortskern abseits der Hauptverkehrsstrassen. Der heutige Ausbaustand des Wegs entspricht jedoch nicht einer Alltagsroute. Der Weg ist zu schmal und nicht geteert.
Lindenstrasse	Die Fahrbahn ist auf zwischen dem Friedhof und dem Dorfeingang eng. Die signalisierte Geschwindigkeit von 80 km/h ist zu hoch. Die Sicherheit für die velofahrenden Schulkinder von Wiler und Zielebach ist mangelhaft.
Bahnübergänge	Die Bahnlinie stellt insbesondere für den Langsamverkehr ein trennendes Element zwischen dem östlichen und westlichen Ortsteil dar. Mit der Schliessung des letzten unbewachten Bahnübergangs zwischen dem Hasenmattweg und der Landshutstrasse fällt eine wichtige Verbindung weg. Eine ersatzlose Schliessung des Übergangs hat Konsequenzen auf die Netzplanung des Fuss- und Veloverkehrs.

Tab. 7: Handlungsbedarf Langsamverkehr



### 3.4.3 Öffentlicher Verkehr

#### Angebot

Verkehrsmittel	Angebot	Fahrzeit
Bahn: S44 Thun-Solothurn (S-Bahn-Bern) RE-Linie Thun-Solothurn Regio-Linie Burgdorf-Solothurn	Durchgehender ½- Stundentakt mit 20- Minuten-Verdichtungen in den Hauptverkehrszei- ten	Nach Bern: 35' Nach Burgdorf: 14' Nach Thun: 1h 05' – 1h 16' Nach Solothurn: 15' bis 18'
Postauto (Linie 844)* Bätterkinden-Utzenstorf-Koppigen	8 Kurspaare Stundentakt Haltestellen: Landshutstrasse, Bahn- hof, Koppigenstrasse	Nach Bätterkinden: 4' bis 7' (mit Anschluss an die RBS- Linie nach Bern und Solo- thurn im Halbstundentakt) Nach Koppigen: 7' bis 9'
*ab Dezember 2013 übernehmen der RBS die Linie Bätterkinden-Koppigen		
Moonliner (M12) Bern-Kirchberg-Utzenstorf- Herzogenbuchsee-Langenthal	Freitag- und Samstag- nacht ab Bern um 2:30h und um 3:34h	Von Bern: 28'
RBS Bätterkinden: Die RBS-Linie Solothurn-Bern mit dem Bahnhof in Bätterkinden stellt aufgrund seiner Nähe zu Utzenstorf ein wichtiges Angebot für die Ge- meinde Utzenstorf dar.	Durchgehender ½- Stundentakt (15-Minuten- Verdichtungen morgens Richtung Bern, abends Richtung Solothurn)	Nach Bern: 26' Nach Solothurn: 12'

Tab. 8: Angebot öffentlicher Verkehr

Der Erschliessungsgrad in Utzenstorf beträgt im Jahr 2012 74 % (das Angebot bezieht sich auf den Fahrplan 2012). Damit sind die Utzenstorfer im Vergleich mit den übrigen Gemeinden der Region Emmental überdurchschnittlich gut erschlossen (Durchschnitt Region Emmental von 72 %). Der Erschliessungsgrad zeigt den Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus) erschlossenen Einwohner an der Gesamteinwohnerzahl. Als erschlossen gelten Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um die Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.

Mit Hilfe der Erschliessungsgüteklasse kann weiter aufgezeigt werden, wie gut das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde ist (Ermittlung mittels Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Distanz zur Haltestelle). Utzenstorf liegt in den Klassen C und D, wobei A die beste Erschliessungsgüteklasse ist. Obschon die Klassen C und D nur als mittelmässige bis geringe Erschliessung gelten, ist die Erschliessung für eine ländliche Gemeinde wie Utzenstorf sehr gut (siehe Hinweisplan öffentlicher Verkehr im Anhang 5).

#### Umbau Bahnhof

Zurzeit baut die BLS den Bahnhof in Utzenstorf aus und ersetzt das Stellwerk. Mit dem Ausbau wird die gleichzeitige Ein-/Ausfahrt von Zügen ermöglicht und damit die Fahrplanstabilität sichergestellt. Der Kundenkomfort wird verbessert durch die Anpassung der Perron- und Publi-

kumsanlagen an die Anforderungen aus dem Behindertengesetz (neue Personenunterführung). Zudem werden neue Bike+Ride- sowie Park+Ride-Anlagen erstellt. Die Bauarbeiten sollten per Ende 2012 abgeschlossen sein.

### Nachfrage

Am Bahnhof Utzenstorf steigen an einem durchschnittlichen Werktag (Montag bis Freitag) 1'160 Personen ein oder aus. Die Belegung auf dem Abschnitt Aefligen-Utzenstorf liegt bei 2'270 Personen pro Tag. In Richtung Burgdorf nimmt die Belegung zu, in Richtung Solothurn nimmt sie ab.

Mit dem Antrag der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK 3) die Buslinie Nr. 467 Burgdorf-Kirchberg bis zum Bahnhof Aefligen zu verlängern, wird möglicherweise die Nachfrage auf dem Abschnitt Utzenstorf-Aefligen der Bahnlinie Burgdorf-Solothurn gesteigert werden. Mit der Verlängerung der Buslinie wird das Arbeitsplatzgebiet Neuhof in Kirchberg optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

### Handlungsbedarf

Der öffentliche Verkehr wird heute ausschliesslich durch den Kanton über die Regionale Verkehrskonferenz RVK 3 bestimmt, weshalb der Einfluss seitens der Gemeinde grundsätzlich beschränkt ist. Im Richtplan Verkehr kann die Gemeinde jedoch Entwicklungsabsichten beschreiben und sich schliesslich bei der Regionalkonferenz für ihre Interessen einsetzen.

Thema	Defizit	Konzeptansatz
Ausbau Angebot S44	Angebot RE (Thun -) Burgdorf - Solothurn am Abend nicht bis 24 Uhr im 30-Min-Takt vorhanden.	Eingabe bereits erfolgt via Angebotskonzept 2014 – 2017 (RVK 3) und enthalten im Konzept Weiterentwicklung S-Bahn-Angebot bis 2025: konsequenter Halbstundentakt zwischen Solothurn und Burgdorf.
Ausbau Angebot RE Solothurn-Bern (RBS)	15-Minuten-Verdichtungen nur jeweils morgens und abends in Lastrichtung.	Eingabe bereits erfolgt via Angebotskonzept 2014-2017 (RVK 4): 15-Minuten-Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten in beide Richtungen.

Tab. 9: Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr

### 3.4.4 Kombinierte Mobilität

Die kombinierte Mobilität definiert sich durch die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln. Die klassischen Kombinationen sind:

- Park+Ride (Umsteigebeziehungen Auto/Bahn oder Bus)
- Bike+Ride (Umsteigebeziehungen Velo/Bahn oder Bus)
- Kiss+Ride (Abhol-/Bringbeziehungen Auto/Bahn oder Bus)

Mit der Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln wird das Einzugsgebiet der ÖV-Haltestellen vergrössert und der Zugang zum ÖV wird verbessert.

#### Angebot

Das Angebot an Park+Ride- und Bike+Ride-Plätzen wird über die regionale Planung (RGSK) und den Strassennetzplan geregelt.

Mit der Fertigstellung des neuen Bahnhofs und der Umgestaltung der Bahnhofsstrasse besteht künftig folgendes Angebot in Utzenstorf:

Park+Ride: 43 Plätze (davon ein Behindertenparkplatz)

Mobility-Standort: ein Auto bzw. Parkplatz

Bike+Ride: 241 gedeckte Plätze (wovon 40 auf der Westseite des Bahnhofs)

Kiss+Ride: 3 Plätze

#### Nachfrage

Ein grosses Potential des Langsamverkehrs gekoppelt mit einer guten öV-Erschliessung führt automatisch zu einer Nachfrage nach Angeboten für die kombinierte Mobilität. Insbesondere bei der Bike+Ride-Anlage westseitig des Bahnhofs ist bereits eine Überlastung zu beobachten.

## Handlungsbedarf

Lage/Thema	Defizit
Park+Ride	Das Angebot und die Bewirtschaftung der P+R-Plätze ist zu überprüfen und gegebenenfalls auf die regionale Strategie abzustimmen (Aufgabe RGSK/Strassennetzplan). Insbesondere ist eine der Gesamtmobilitätsstrategie entsprechende Aufgabenteilung unter den P+R-Standorten Utzenstorf und Bätterkinden anzustreben.
Bike+Ride	Allenfalls regelmässigen Überlastungen der bestehenden Anlagen ist mit entsprechenden Erweiterungen zu begegnen. Aufgrund des Entwicklungspotenzials für B+R sollte tendenziell eher ein Überangebot geschaffen werden.

Tab. 10: Handlungsbedarf kombinierte Mobilität

### 3.4.5 Historische Verkehrswege

Im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) sind Wege erfasst, welche von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen. Diese Wege stehen unter besonderem Schutz. Das IVS wurde zum Schutz der historischen Verkehrswege ins Leben gerufen. Ziel ist es, die Zeitzeugen zu erhalten und zu pflegen. Je nach Kategorie unterliegen historische Verkehrswege differenzierten Bestimmungen, welche Auswirkungen haben auf das Vorgehen bei raumwirksamen Tätigkeiten.

In Utzenstorf gibt es historische Wege von regionaler und lokaler Bedeutung. Die Strassenabschnitte in Altwyde, ein kurzer Abschnitt des Altwydenwegs ganz im Süden der Gemeinde und entlang der Gemeindegrenze zu Koppigen weisen zudem noch historische Substanz auf (siehe Karte im Anhang 6). Diese Wege unterliegen gemäss den Erläuterungen zum Vollzug des Kantons Bern<sup>2</sup> den folgenden Bestimmungen (siehe Tab. 11):

Objektkategorie	Erhaltungsziele	Verfahren bei Ortsplanung	Verfahren bei Bauvorhaben	Veränderung Wegoberfläche	Finanzhilfen an Erhaltung
Regionale Bedeutung mit Substanz	Wegabschnitte mit ihren wesentlichen Substanzelementen erhalten	Eintragung in kommunalem Planungsinstrument als Hinweis zwingend	TBA-Fachbericht zwingend	Ersatz von Naturbelag durch Hartbelag: Prüfung im Einzelfall	Bund: 20-45% der Kosten; Kanton: max. 40% der Kosten
Regionale Bedeutung	Keine Vorgaben	Eintragung in kommunalem Planungsinstrument möglich	Kein TBA-Fachbericht erforderlich	Keine Vorgaben	Keine Beiträge

<sup>2</sup> Historische Verkehrswege im Kanton Bern, Erläuterungen zum Vollzug. Bezug unter [www.bve.be.ch/tba](http://www.bve.be.ch/tba) > Mobilität&Verkehr > Langsamverkehr > Historische Verkehrswege

Objektkategorie	Erhaltungsziele	Verfahren bei Ortsplanung	Verfahren bei Bauvorhaben	Veränderung Wegoberfläche	Finanzhilfen an Erhaltung
Lokale Bedeutung mit Substanz	Wegabschnitte mit ihren wesentlichen Substanzelementen möglichst weitgehend schonen	Eintragung in kommunalem Planungsinstrument als Hinweis zwingend	TBA-Fachbericht zwingend	Ersatz von Naturbelag durch Hartbelag: Prüfung im Einzelfall	Bund: 15-45% der Kosten; Kanton: max. 40% der Kosten
Lokale Bedeutung ohne Substanz	Keine Vorgaben	Eintragung in kommunalem Planungsinstrument möglich	Kein TBA-Fachbericht erforderlich	Keine Vorgaben	Keine Beiträge

Tab. 11: Historische Verkehrswege: Auswirkungen und Vorgehen bei raumwirksamen Tätigkeiten



## 4 Verkehrskonzept

Im Verkehrskonzept werden die Stossrichtung der Verkehrspolitik und -planung von Utzenstorf festgelegt sowie Leitlinien für deren Umsetzung definiert. Das Verkehrskonzept basiert auf den allgemeinen und übergeordneten Grundlagen der Verkehrsplanung sowie der Analyse der örtlichen Ausgangslage und leitet daraus Ziele, Grundsätze und Konzeptaussagen ab, als kohärente Grundlage für die weiterführende Massnahmenplanung und -umsetzung in den einzelnen Themenbereichen und örtlichen Perimetern.

### 4.1 Allgemeine Ziele und Grundsätze

Die aktuellen kantonalen Strategien und Konzepte basieren auf den verkehrsplanerischen Zielen

- **Verkehr vermeiden**
- **Verkehr verlagern auf umweltfreundliche Verkehrsmittel**
- **Verkehr verträglich gestalten**

Auf kommunaler Ebene konzentrieren sich die Einflussmöglichkeiten insbesondere auf das zweit- und das drittgenannte Ziel. Es ergeben sich folgende strategische Handlungsansätze:

#### ***Verträglichkeit und Sicherheit des bestehenden Strassennetzes erhöhen***

- Bündelung des regionalen/überörtlichen Verkehrs auf dem Netz von Hauptverkehrsstrassen und ergänzenden Verbindungsstrassen.
- Dominanzabbau des motorisierten Verkehrs sowie Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsablaufs auf den Ortsdurchfahrten.
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen und Aufwertung der Strassenräume insbesondere im Ortskern als öffentliche Siedlungsachsen und Begegnungsräume.
- Flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Quartierzellen und Unterbindung / Vermeidung von quartierfremdem motorisiertem Verkehr.

#### ***Umweltverträgliche Verkehrsarten fördern***

- Lücken im Fuss- und Velowegnetz schliessen und Konfliktpunkte und Schwachstellen beheben.
- Schulwegsicherheit konsequent verbessern.
- Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs in allen Strassenbauprojekten einbeziehen.
- Aufenthaltsqualität und Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum generell erhöhen.
- Angebot der regionalen Bahn- und Buserschliessung zielgerichtet optimieren und ergänzen.
- Verknüpfung der öV-Angebote optimieren und intermodale Schnittstellen Fussverkehr / Veloverkehr – öV sicherstellen und attraktiv ausgestalten.
- Bedarfsgerechtes Angebot von Park+Ride-Plätzen sowie von Sammelparkplätzen für die Zentrumsnutzungen bereitstellen und bewirtschaften.

### **Verkehr und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen**

- Hauptsächlichliche Siedlungsentwicklung an den mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten.
- Durch Verbesserung der Verkehrs- und Umfeldbedingungen die Voraussetzungen für die Ausschöpfung von Entwicklungsreserven entlang der Ortsdurchfahrt optimieren.
- Abstimmung der Erschliessung von neuen Bauzonen und längerfristigen Entwicklungsgebieten mit der Struktur des Strassennetzes und mit den Routennetzen für den Langsamverkehr.

## **4.2 Konzept**

Das in der Planbeilage Anhang 1 dargestellte Konzept ist aus den oben genannten allgemeinen Zielen und Grundsätzen sowie der Analyse gemäss Kapitel 3 hergeleitet. Mit dem Räumlichen Entwicklungskonzept 2025 von 2007 besteht zudem eine konsolidierte Grundlage über die Perspektiven und Absichten zur räumlichen Entwicklung und Nutzung, zur Siedlungsgestaltung und zum Verkehr.

Nachfolgend sind die Hauptelemente des Verkehrskonzepts kurz erläutert:

### **Struktur und Hierarchie des Strassennetzes**

Das gut strukturierte und differenzierte Strassennetz erleichtert die Orientierung, verleiht Sicherheit und trägt zu einer ruhigen Verkehrskultur bei. Der übergeordnete und regionale Verkehr wird auf den Hauptverkehrsstrassen gebündelt. Verbindungsstrassen mit überörtlicher Bedeutung werden auf ein Minimum reduziert.

Die Quartiere werden für den Motorfahrzeugverkehr grundsätzlich im Kammersystem erschlossen. Ausweichrouten für gebietsfremden Verkehr werden möglichst unterbunden.

Die Struktur der Strassenerschliessung spiegelt sich konsequent in der Hierarchie der Strassentypen. Deren Ausgestaltung ist möglichst einheitlich und macht die Funktion intuitiv erkennbar.

Im Zusammenhang mit der Aufwertung der ortszentralen Strassen- und Geschäftsachse Bahnhof-Poststrasse kommt der Verbindung Landshutstrasse-Jurastrasse-Unterdorfstrasse eine gesteigerte Bedeutung als Bypass für den Durchgangsverkehr zu (die Jurastrasse ist heute bereits Schwerverkehrszubringer für die Papierfabrik).

### **Option Umfahrungsstrasse**

Das Trasse einer Umfahrungsstrasse soll im Sinne einer längerfristigen Option stufengerecht freigehalten werden. Das Verkehrskonzept wird nicht auf die Umfahrungsstrasse ausgerichtet, diese soll aber zu gegebener Zeit integriert werden können. Es ist auch eine vorzeitige Teilrealisierung des Nordabschnitts Bätterkinden – Unterdorfstrasse/Wilerstrasse denkbar.



### **Differenziertes Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Ortsdurchfahrt**

Die Ortsdurchfahrt (Oberdorfstrasse – Hauptstrasse – Poststrasse – Landshutstrasse) ist sowohl Hauptverkehrsachse wie auch funktionales und ortsbildprägendes Rückgrat der Orts- und Dorfkernentwicklung. Trotz den erfolgten Strassensanierungen besteht aus verkehrlicher Sicht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit, Verkehrsfluss und Trennwirkung, aus Sicht Ortskernentwicklung bestehen Defizite bei der Funktionalität und Aufenthaltsqualität in den Geschäftsachsen.

Die verkehrlichen und siedlungsplanerischen Anforderungen sollen in abschnittsweise differenzierten Betriebs- und Gestaltungskonzepten abgestimmt werden. Für die verschiedenen Strassenbereiche werden unterschiedliche Zielgeschwindigkeiten und Typen der Strassenraumgestaltung angestrebt.

Das Schwergewicht des Handlungsbedarfs liegt im Abschnitt Poststrasse, inkl. Knoten Hauptstrasse/Unterdorfstrasse und Bahnhofstrasse/Landshutstrasse. Hier bestehen speziell hohe Anforderungen an die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, die Funktionalität für die anliegenden Geschäftsnutzungen sowie die Aufenthaltsqualität und optische Wirkung dieses zentralen öffentlichen Raums. Dementsprechend wird ein nutzungsorientiertes Betriebs- und Gestaltungskonzept angestrebt.

In den bereits sanierten Strassenabschnitten liegt das Schwergewicht auf der Ausbildung von Torsituationen und der Sicherung von wichtigen Querungsstellen für den Langsamverkehr (mit Schwerpunkt Schulwege). Vor allem im Zusammenhang mit Zentrumsplanungen ist die Gestaltung im Abschnitt Hauptstrasse zu überprüfen. Die Ausgestaltung der Massnahmen soll die Ortsbildqualität möglichst unterstützen und ergänzen.

Dringender Handlungsbedarf für die Strassenraumgestaltung besteht auch hinsichtlich der Sicherung des Veloverkehrs auf der Koppigenstrasse und auf der Landshutstrasse nach Bätterkinden (inkl. Knoten Landshutstrasse/Schlossstrasse und Brückenbereich).

### **Verkehrsberuhigte Quartierzellen**

Abseits der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen wird grundsätzlich eine flächendeckende Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs angestrebt. Die Verkehrsberuhigung dient auch der Sicherung von Langsamverkehrsverbindungen inkl. Schulwege. Die Ausgestaltung soll mit möglichst einheitlichen Massnahmentypen erfolgen.

### **Sicheres und attraktives Netz für den Langsamverkehr**

Die Siedlungsstruktur und die Topographie bieten sehr gute Voraussetzungen für das Zufussgehen und den Veloverkehr (Langsamverkehr). Es besteht dafür bereits ein flächendeckendes Netz von Verbindungen auf und abseits der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen.

Das grosse Langsamverkehrspotenzial soll mit der bedarfsgerechten Ergänzung und Attraktivierung der Fussgänger- und Veloverbindungen optimal ausgeschöpft werden:

- Sichere Führung des Veloverkehrs auf/entlang den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen.
- Sicherung der wichtigen Querungs- und Abbiegestelle auf den Hauptverkehrsstrassen; siedlungsintegrierte Ausgestaltung.

- Schulwege sind in das Routennetz des Langsamverkehrs integriert.
- Schaffung von guten bis sehr guten Koexistenzbedingungen für Fussgänger und Velofahrende auf den Strassenabschnitten im Kernbereich.
- Sichere, direkte und attraktive Alternativrouten für den Langsamverkehr abseits der Hauptverkehrsstrassen; optimale Integration in das Siedlungsgefüge und Nutzung/Inwertsetzung von prägnanten Ortsbild- und Landschaftselementen (z.B. Kanäle/Wasserläufe).
- Generell hohe Durchlässigkeit des Siedlungsgebiets und möglichst direkte Anbindung aller Quartiere/Ortsteile an den Ortskern und den Bahnhof (Utzenstorf und Bätterkinden). Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete wahren/verbessern.

### **ÖV-Erschliessung und Zugang zur Bahn**

Das öV-Angebot soll im regionalen Kontext optimiert und ausgebaut werden.

Mit bedarfsgerechten Angeboten von Park+Ride- und Bike+Ride-Plätzen sowie der sicheren und attraktiven Ausgestaltung des Bahnhofplatzes und der Langsamverkehrszugänge, wird der Zugang zur Bahn verbessert.

Die Bahnhöfe Utzenstorf (BLS, Hauptnutzergruppe nach Burgdorf) und Bätterkinden (RBS, Hauptnutzergruppe nach Bern) wirken in der regionalen Gesamtverkehrsbetrachtung als Zwillingbahnhöfe mit unterschiedlicher Ausrichtung (insb. bezüglich Zielort der Wegkette). Das Park+Ride-Angebot soll dementsprechend ausgerichtet und koordiniert werden.

Aufgrund des Entwicklungspotenzials für Bike+Ride in Utzenstorf sollte tendenziell jeweils ein Überangebot an B+R-Plätzen angestrebt werden.

### **Parkierung**

In den Zentrumsbereichen (Publikumsnutzungen), beim Bahnhof (Park+Ride/Bike+Ride) und bei weiteren Zielorten soll ein bedarfsgerechtes, differenziert betriebenes und allenfalls bewirtschaftetes Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge und für Velos zur Verfügung stehen. Im Sinne einer Angebotsoptimierung und aufgrund von örtlichen Platz- und Gestaltungsbedingungen werden wo möglich Sammelparkplätze mit Mehrfachnutzung angestrebt.

### **Landwirtschaftliche Erschliessung**

Der landwirtschaftliche Strukturwandel, unter anderem mit Veränderungen im Fahrzeugpark und Verkehrsverhalten, führt zunehmend zu Konflikten auf Nebenstrassen, die gleichzeitig der Siedlungsererschliessung dienen.

Mit einer alternativen Erschliessungsrouten für die Landwirtschaftsflächen südlich des Siedlungsgebiets sollen die Quartierzufahrten Ey und Schachen (inkl. Gotthelfstrasse) möglichst von grossen landwirtschaftlichen Fahrzeugen entlastet werden. Die neue Erschliessungsrouten kann auch als Zufahrt für den motorisierten Verkehr zu Naherholungsgebieten und -einrichtungen dienen.

## 5 Massnahmen

Das Verkehrskonzept fliesst in die Richtplankarten und die Massnahmenblätter ein. Diese bilden die planerische Grundlage für die schrittweise Umsetzung.

### 5.1 Instrumentarium

Die Massnahmenblätter inklusive den Richtplankarten (Anhänge 4.1 – 4.3) sind behördenverbindliche Bestandteile des Richtplans Verkehr. Die Massnahmenblätter weisen unterschiedliche Koordinationsstände auf (siehe Erläuterung weiter unten) und enthalten Angaben zu Ausgangslage, Zielsetzung, zu treffende Massnahmen, Zuständigkeiten und Hinweise zur Umsetzung.

### 5.2 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben folgende Bedeutung:

#### *Vororientierung (V)*

Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.

Die Kategorie „Vororientierung“ wird im Rahmen der Vorprüfung zur Kenntnis genommen. Eine Auseinandersetzung oder vertiefte Prüfung hat nicht stattgefunden.

#### *Zwischenergebnis (Z)*

Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Zwischenergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte offen gelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung. Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.

#### *Festsetzung (F)*

Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe. Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren.

### 5.3 Erläuterungen zu den Richtplankarten

In den Anhängen 2 bis 4 befinden sich die behördenverbindlichen Richtplankarten. In den Richtplankarten sind die Verkehrsnetze der einzelnen Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr, Veloverkehr und Fussverkehr und die Massnahmen verortet und illustriert.

#### Richtplankarte motorisierter Individualverkehr (MIV), Anhang 2

Das Konzept (siehe Anhang 1) sieht eine Anpassung der Hierarchie der Strassen vor. Der übergeordnete und regionale Verkehr wird auf den Hauptverkehrsstrassen gebündelt und die Verbindungsstrassen mit überörtlicher Bedeutung werden auf ein Minimum reduziert. Die Quartiere werden für den Motorfahrzeugverkehr grundsätzlich im Kammersystem erschlossen. Dementsprechend werden gegenüber dem Verkehrsrichtplan von 1999 folgende Strassenabschnitte umklassiert:

Strassenbezeichnung	Strassentyp alt	Strassentyp neu
Waldstrasse Eystrasse Kieswerkstrasse Bahnhofstrasse Gotthelfstrasse	Verbindungsstrasse	Sammelstrasse
Stockhornweg Waldstrasse (letzter Abschnitt vor Kieswerkstrasse) Feldeggstrasse Drosselweg Kirchackerweg	Sammelstrasse	Erschliessungsstrasse
Gotthelfstrasse (Abschnitt zwischen Kirchstrasse und Parkplatz Kindergarten 3 sowie zwischen Kirchgasse und Knoten Schulhaus)	Erschliessungsstrasse	Fahrverbot für motorisierten Verkehr mit Zubringerdienst gestattet.
Jurastrasse Schlossstrasse (Abschnitt zwischen Jurastrasse und Landshutstrasse)	Verbindungsstrasse	Option Hauptverkehrsstrasse

Tab. 12: Umklassierungen Strassentypen

Die Strassen sollen gemäss ihrer in der Richtplankarte zugewiesenen Klassierung dimensioniert und gestaltet werden (siehe

*Abb. 7 und*

Abb. 8). Die Dimensionierungs- und Gestaltungsgrundsätze bei Sanierungen von bestehenden Strassenabschnitten gilt es zu berücksichtigen.

### **Richtplankarte Veloverkehr und Fussverkehr, Anhänge 3 und 4**

Die Netze für den Velo- und Fussverkehr sind dargestellt und die Massnahmen verortet.

Massnahme Umlegung kantonale Veloroute:

Gemäss Regionalem Teilrichtplan Veloverkehr 2010 (integriert in RGSK 2012) ist für die Alltagsroute für den Veloverkehr auf der Oberdorfstrasse (Ausserortsstrecke) eine Alternativroute durch die Altwyde ins Industriegebiet von Kirchberg vorgesehen. Die Kantonsstrasse wird damit vom Veloverkehr entlastet. Die neue Alternativroute soll im kantonalen Velonetz als wichtige Veloroute mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen aufgenommen werden (Finanzierung von allfälligen Massnahmen auf dieser Strecke werden zu 100% durch den Kanton finanziert). Die Umklassierung hat noch nicht stattgefunden. Der Kanton ist zurzeit an der Überarbeitung des kantonalen Sachplans Veloverkehr.

Strasstyp	Nebenstrassen			VS
	ES	SS	VS	
Darstellung im Plan	Erschliessungsstrasse	Sammelstrasse (Quartiersammelstrasse)	Verbindungsstrasse (ausserorts/innerorts)	
Hauptfunktionen	- erschliessen - sich aufhalten, spielen - parkieren, abstellen	- erschliessen - sich aufhalten, spielen - parkieren, abstellen	- sammeln - erschliessen	
Aktivitäten:				
1) Fussverkehr	1) längs und quer	1) längs und quer	1) v.a. längs	
2) Veloverkehr	2) v.a. längs	2) v.a. längs	2) v.a. längs	
3) Parkierung	3) Parkieren: ja	3) Parkieren: ja	3) teilweise parkieren und abstellen	
4) Schwerverkehr	4) nur ausnahmsweise	4) nur ausnahmsweise	4) ja, nur Erschliessung	
5) Öffentlicher Verkehr	5) Ortsbus möglich	5) Ortsbus möglich	5) Regionalbus oder Ortsbus möglich	
Belastbarkeit:	bis 1'500 DTW	bis 4'000 DTW	bis 4'000 - 6'000 DTW	
Verkehrsstärke MIV	ca. 150 Fzg./Spitzenstunde	ca. 500 Fzg./Spitzenstunde	ca. 800 Fzg./Spitzenstunde	
Spezielles	Belastbarkeit ist stark begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie; nicht fahrdynamisch	Belastbarkeit ist stark begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie; nicht fahrdynamisch	Belastbarkeit ist begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie; nicht fahrdynamisch; hoher LW-Anteil möglich	
Gestaltungsprinzipien	siedlungsorientiert	siedlungsorientiert	verkehrsorientiert/siedlungsorientiert	
Ausbaugrössen:				
- Grundbegegnungstall	LW / PW reduzierte Geschwindigkeit	LW / PW reduzierte Geschwindigkeit	LW / LW reduzierte Geschwindigkeit	
- Fahrbahnbreite (i.d.R.)	4.20 - 5.00 m	4.20 - 6.00 m	4.20 - 6.00 m	
Öffentlicher Verkehr				
Veloverkehr	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	i.d. Regel ohne Massnahmen (Koexistenz)	
Fussverkehr	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	
Versorgungsrouten				
Erschliessung gemäss BauG	Detailerschliessung	Basisererschliessung		
Eigentümer (i.d. Regel)	Gemeinde / Private	Gemeinde	Gemeinde	
Finanzierung Bau (i.d. Regel)	Gemeinde: Grundeigentümerbeiträge bis 100% (Art. 112 BauV)	Gemeinde: Grundeigentümerbeiträge bis max. 80% (Art. 112 BauV)	Gemeinde: Katonsbeitrag möglich; Grundeigentümerbeitr. bis max. 50% (Art. 112 BauV)	
Unterhalt (Zuständigkeit i.d. Regel)	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	

Abb. 7: Merkmale Strassennetz (1. Teil)

Strasstyp	Hauptstrassen			HS - A
	HS - K	HS - I	HS - A	
Darstellung im Plan	Hauptverkehrsstrasse Kerngebiet	Hauptverkehrsstrasse innerorts	Hauptverkehrsstrasse ausserorts	
Hauptfunktionen	- verbinden, erschliessen - repräsentieren - ein- und ausladen - queren - kommunizieren - sich aufhalten	- verbinden, sammeln - repräsentieren - ein- und ausladen - queren - erschliessen	- durchleiten - verbinden	
Aktivitäten: 1) Fussverkehr 2) Veloverkehr 3) Parkierung 4) Schwerverkehr 5) Öffentlicher Verkehr	1) längs und quer 2) ja 3) Ein- und Auslad 4) ja, v.a. Erschliessung 5) ja	1) v.a. längs 2) ja 3) möglichst zu vermeiden 4) ja 5) ja	1) gering 2) teilweise (separat geführt) 3) nein 4) ja 5) ja	
Belastbarkeit: Verkehrsstärke MIV	bis 7'000 DTV	bis 16'000 DTV	bis 16'000 DTV	je nach Situation und Ausgestaltung
Spezielles	Sehr hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Planung zusammen erarbeiten	Ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten; Planung zusammen erarbeiten; Berücksichtigung Ausnahmetransportroute	Ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten; Planung zusammen erarbeiten; Berücksichtigung Ausnahmetransportroute	Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich
Gestaltungsprinzipien	siedlungsorientiert	verkehrsorientiert	verkehrsorientiert	stark siedlungsorientiert
Ausbaugrößen: - Grundbegegnungsfall - Fahrbahnbreite (i.d.R.)	LW / LW (Bus / Bus)	LW / LW (Bus / Bus)	LW / LW (Bus / Bus)	Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)
Öffentlicher Verkehr	je nach Betriebskonzept	je nach Betriebskonzept	je nach Betriebskonzept	je nach Situation
Veloverkehr	Busbuchten/Fahrbahnhaltestellen	Busbuchten	Busbuchten	Fahrbahnhaltestellen
Fussverkehr	i.d. Regel ohne Massnahmen (Koexistenz) evt. Mehrzweckstreifen	evt. Radwege / Radstreifen / Mehrzweckstreifen	evt. Radwege / Radstreifen / Mehrzweckstreifen	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)
Versorgungsrouten	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen beidseitig zuweisen	Gehweg i.d.Regel beidseits, Fussgängerstreifen mit Insel	Gehweg i.d.Regel beidseits, Fussgängerstreifen mit Insel	situationsabhängig
Erschliessung gemäss BauG	Typ 2	Typ 2	Typ 2	
Eigentümer (i.d. Regel)	Kanton	Basiserschliessung Kanton	Kanton	
Finanzierung Bau (i.d. Regel)	Kanton im Rahmen der gesetzlichen Aufgaben (Art. 49 SG) / Beiträge Gemeinde und/oder Dritte gemäss Standardverfahren	Kanton im Rahmen der gesetzlichen Aufgaben (Art. 49 SG) / Beiträge Gemeinde und/oder Dritte gemäss Standardverfahren	Kanton im Rahmen der gesetzlichen Aufgaben (Art. 49 SG) / Beiträge Gemeinde und/oder Dritte gemäss Standardverfahren	
Unterhalt (Zuständigkeit i.d. Regel)	Kanton (Reinigung, Grünpflege und Winterdienst auf Gehwegen durch Gemeinde)	Kanton (Reinigung, Grünpflege und Winterdienst auf Gehwegen durch Gemeinde)	Kanton (Reinigung, Grünpflege und Winterdienst auf Gehwegen durch Gemeinde)	
Strassenraumgestaltung	Strasse, Plätze im Kerngebiet resp. mit speziellen Anforderungen			

Abb. 8: Merkmale Strassennetz (2. Teil)





## **5.4 Massnahmenblätter**

- V 1 Betrieb und Gestaltung Ortsdurchfahrt (Kantonsstrassen)
- V 2 Verkehrssicherheit im Schulhausumfeld
- V 3 Verkehrsberuhigung Quartierzellen
- V 4 Erschliessung landwirtschaftlicher Verkehr
- V 5 Erschliessung neuer Bauzonen
- V 6 Fuss- und Veloverkehr: Wegnetzlücken schliessen (abseits der Kantonsstrassen)
- V 7 Parkplatzkonzept



Massnahmenblatt	<b>Betrieb und Gestaltung Ortsdurchfahrt (Kantonsstrassen)</b>	<b>V 1</b>
-----------------	--	------------

**Ausgangslage**

Die Ortsdurchfahrten (Oberdorfstrasse – Hauptstrasse – Poststrasse – Landshutstrasse / Koppigenstrasse / Unterdorfstrasse) sind sowohl Hauptverkehrsachse wie auch funktionales und ortsbildprägendes Rückgrat der Orts- und Dorfkernentwicklung. Trotz den abschnittsweise erfolgten Strassensanierungen besteht aus verkehrlicher Sicht Handlungsbedarf insbesondere bezüglich Sicherheit, Verkehrsfluss und Trennwirkung. Aus Sicht Ortskernentwicklung bestehen in den Geschäftsachsen zudem Defizite bei der Funktionalität und Aufenthaltsqualität.

Die längerfristige Option einer Ortsumfahrung ist nicht Gegenstand der laufenden Verkehrsplanung. Ein geeignetes Trasseesoll aber stufengerecht sichergestellt werden; im Vordergrund steht der Nordabschnitt Bätterkinden – Unterdorfstrasse/Wilerstrasse (vgl. Kap. 4.2 Verkehrskonzept und Anhang 3).

**Standardprozess für Kantonsstrassen**

Für die Kantonsstrassen ist das kantonale Tiefbauamt zuständig. Gemäss Strassengesetz des Kantons Bern arbeitet der Kanton bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Betrieb mit den betroffenen Gemeinde partnerschaftlich zusammen (Art. 14 Strassengesetz). Der Ausbaustandard wird durch den Kanton bestimmt, die Gemeinden können jedoch gegen Bezahlung der Mehrkosten einen höheren Standard bestellen (Art. 39 Strassengesetz). Die Koordination zwischen Kanton und Gemeinde erfolgt phasenweise und richtet sich nach dem „Standardprozess“ des Tiefbauamts des Kantons Bern.

Parallel zur kommunalen Richtplanung Verkehr ist in Utzenstorf der Standardprozess mit der Phase 1 „Vorlauf – Ermittlung des Handlungsbedarfs gemäss Standards“ eingeleitet worden. Damit ist die Grundlage des weiteren partnerschaftlichen Planungs- und Umsetzungsprozesses für Massnahmen auf den Kantonsstrassen in Utzenstorf geschaffen worden.

**Handlungsbedarf gemäss Standards Kantonsstrassen**

Das Ergebnis aus der Bewertung ist im Bericht vom 17. Dezember 2012 dokumentiert. Fazit: Es besteht grundsätzlich auf allen Kantonsstrassenabschnitten Handlungsbedarf:

Auf den Ausserortsstrecken (Richtungen Wiler, Koppigen und Kirchberg) bestehen Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr. Gründe sind insbesondere die überhöhten Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sowie ungenügende Strassenbreiten bzw. fehlende Ausweichräume für Velofahrende. Zudem gibt es punktuelle

Gefahrenstellen, welche durch saisonale Witterungseinflüsse wie Nebel und/oder Glatteisbildung noch akzentuiert werden. In Richtung Kirchberg und in Richtung Wiler bestehen für den Veloverkehr geeignete Alternativrouten zur Kantonsstrasse.

Sicherheitsdefizite für den Langsamverkehr bestehen auch auf etlichen Strassenabschnitten im Innerortsbereich. Die Gründe sind einerseits überhöhte bzw. nicht situationsangepasste Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und andererseits Mankos an der Strassenanlage: fehlende Querungs- und Abbiegehilfen, ungenügende Ausweichräume. Die Dominanz und die überhöhten Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sind auch in der teilweise fehlenden Ausgestaltung der Ortseinfahrten und der ungenügenden Integration der Strassenanlage ins Ortsbild, insbesondere im Kernbereich, begründet.

Die Verkehrsqualität für den MIV wie auch für den ÖV werden als gut beurteilt; einzig beim zentralen Knoten Poststrasse-Hauptstrasse-Unterdorfstrasse bestehen temporär Probleme.

**Vereinbarung über den Handlungsbedarf und das weitere Vorgehen**

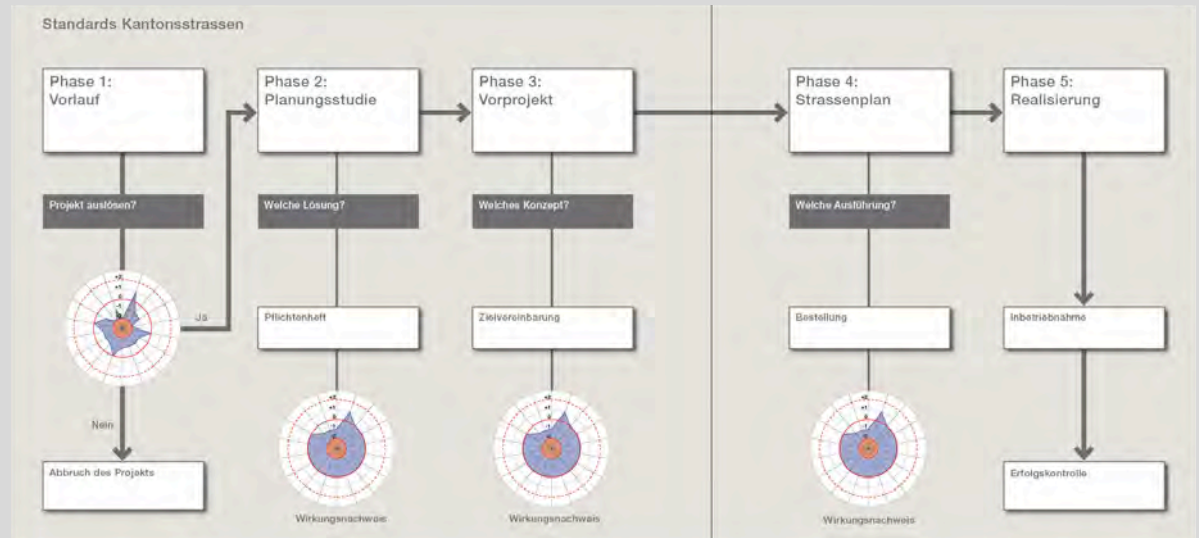
Das kantonale Tiefbauamt, Oberingenieurkreis IV und die Gemeinde Utzenstorf vereinbaren, die Planung von Massnahmen auf den Kantonsstrassen in Utzenstorf gemeinsam und auf der Grundlage dieses Massnahmenblatts anzugehen.

**Ziel**

- Dominanzabbau des motorisierten Verkehrs sowie Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsablaufs
- Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen und Aufwertung des Strassenraums insbesondere im Kernbereich

**Massnahmen**

Die Zuständigkeit und Federführung für Massnahmen auf den Kantonsstrassen liegt beim TBA OIK IV. Bevor konkrete Massnahmen projiziert und umgesetzt werden können, müssen in Kooperation Kanton/Gemeinde Planungsphasen gemäss Arbeitshilfe „Standards Kantonsstrassen“ durchlaufen werden.

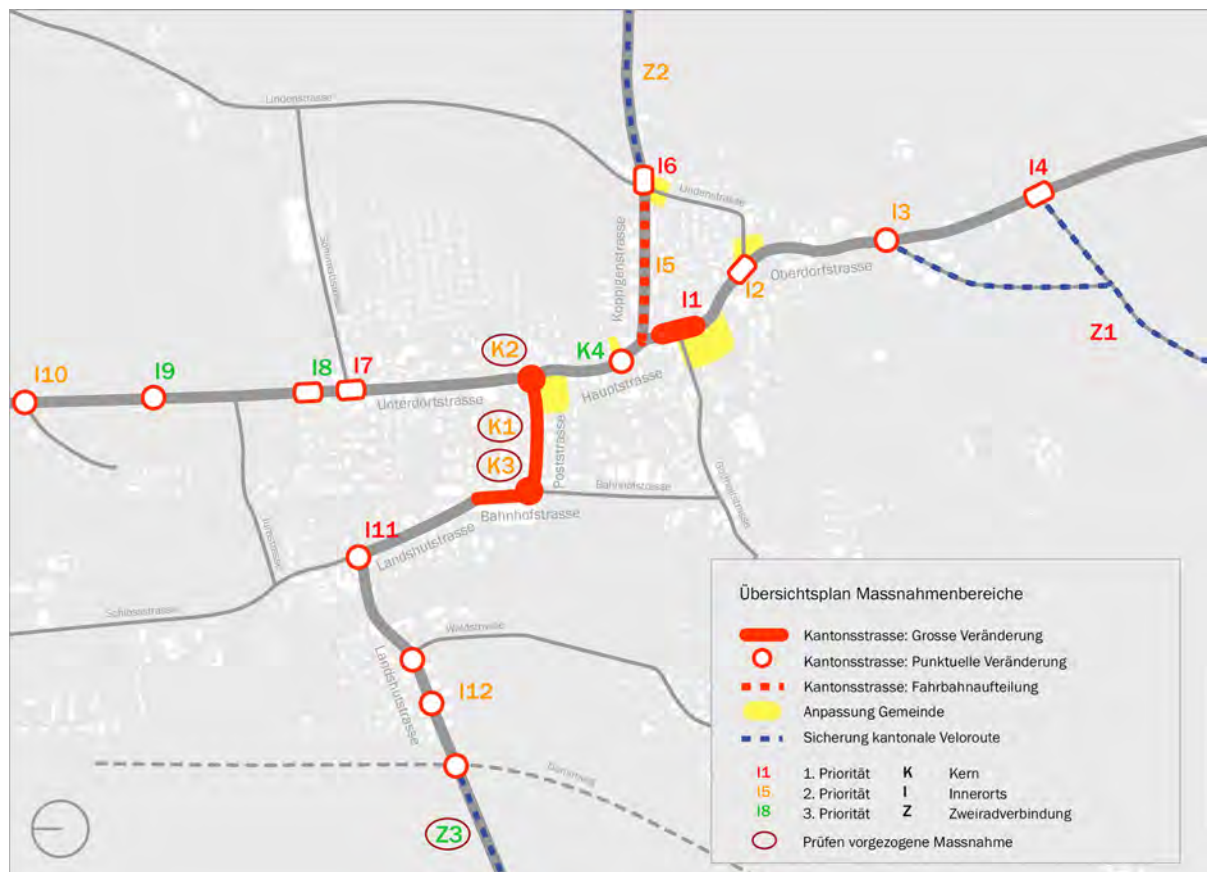


Nr.	Beschrieb	Federführung	Prio. [Jahre]	Koordinationsstand	Grobkosschätzung [Fr.]
V 1.1	Handlungsbedarf Ortsdurchfahrt Utzenstorf im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM verankern (im Rahmen Überarbeitung 2. Generation, ab 2014)	Region / Gemeinde	< 5	Z	
V 1.2	Standardprozess Kantonsstrassen, Phase 2: Planungsstudie Erarbeiten und Konsolidieren von Grundsatzlösungen für alle Massnahmenbereiche (siehe Übersicht im Kasten Erläuterung)	Kanton Beteiligte: Gemeinde	< 5	Z	
V 1.3	Standardprozess Kantonsstrassen, weitere Phasen: Allenfalls gestaffelte Durchführung der weiteren Phasen gemäss Prioritäten (siehe Übersicht im Kasten Erläuterung): • Phase 3: Vorprojekt (Konzept) • Phase 4: Strassenplan (Bauprojekt) • Phase 5: Realisierung	Kanton Beteiligte: Gemeinde	5 +	V	

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM 2. Generation</li> <li>Strassennetzplan Kanton</li> </ul>
	Nächste Schritte:	<ul style="list-style-type: none"> <li>TBA OIK IV: löst Standardprozess, Phase 2 aus</li> <li>Gemeinde: Einbringen des Handlungsbedarfs in der 2. Generation des RGSK EM</li> </ul>

## Erläuterungen

Die nachfolgende Übersicht der Massnahmenbereiche und Prioritäten dient als Koordinationsgrundlage für die allenfalls gestaffelte Einleitung der weiteren Planungs- und Projektierungsschritte:



**K1** Poststrasse: Neugestaltung Strassenraum (Planung mittelfristig, Umsetzung langfristig); Prüfen von vorgezogenen Massnahmen bei den wichtigen Schulwegübergängen

**K 2-3** Knoten Hauptstrasse/Unterdorfstrasse und Knoten Bahnhofstrasse: Neugestaltung Strassenraum (Planung kurzfristig, Umsetzung mittel- bis längerfristig); Prüfen von vorgezogenen Massnahmen bei den wichtigen Schulwegübergängen

- K4 Hauptstrasse, Kirchstrasse: Sicherung Ein-/Ausbiegen Velo; evtl. Koordination mit neuer Gebietserschliessung
- I1 Oberdorfstrasse, Einmündung Gotthelfstrasse: Korrektion Anschlusssituation, Sicherung Fussgängerquerung und Ein-/Ausbiegen Velo; evtl. Koordination mit neuer Gebieterschliessung
- I2 Oberdorfstrasse, Quellgasse, Lindenstrasse: Korrektion Anschluss Lindenstrasse, Abschnittbildung Strassenraum, Sicherung Fussgängerquerung und Ein-/Ausbiegen Velo
- I3 Oberdorfstrasse, Aefligenstrasse: Sicherung Anschluss Veloroute, Abschnittbildung Strassenraum
- I4 Oberdorfstrasse, Altwyden: Einfahrtstor, Sicherung Anschluss Veloroute
- I5 Koppigenstrasse: Sicherung Zweiradverkehr längs
- I6 Koppigenstrasse, Lindenstrasse: Einfahrtstor, Korrektion Anschluss Lindenstrasse Süd, Sicherung Fussgänger- und Velobeziehungen
- I7 Unterdorfstrasse, Sonnmattstrasse, Hasenmattstrasse: Sicherung Fussgängerquerung und Ein-/Ausbiegen Velo
- I8 Unterdorfstrasse: Gestaltung Ortseinfahrt
- I9 Unterdorfstrasse, Sportplatz: Sicherung Ein-/Ausmündung für Veloverkehr, Abschnittbildung Strassenraum
- I10 Unterdorfstrasse, Weissensteinstrasse: Korrektion Ein-/Ausmündung, Torsituation
- I11 Landshutstrasse, Schlosstrasse: Knotengestaltung
- I12 Landshutstrasse: Sicherung Fussgängerquerungen und Ein-/Ausmünden Velo (2 Stellen)
- Z1 Altwyden: Sicherung kant. Veloroute
- Z2 Koppigenstrasse, ausserorts: Sicherung kant. Veloroute
- Z3 Landshutstrasse, Brückenbereich: Sicherung kant. Veloroute; prüfen von vorgezogener Massnahme





<b>Massnahmenblatt</b>	<b>Verkehrssicherheit im Schulhausumfeld</b>	<b>V 2</b>
------------------------	--	------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>Alle Schulanlagen in Utzenstorf befinden sich, mit der Ausnahme eines Kindergartens, am selben Standort im Quartier Gotthelfstrasse (Kindergarten, Primar- und Sekundarschule, Mehrzweckhalle). Auf der Gotthelfstrasse gilt heute Tempo 30.</p> <p>Die Sicherheit der Schüler im Schulhausumfeld ist grundsätzlich durch zwei Faktoren beeinträchtigt. Einerseits werden trotz der Einführung von Tempo 30 nicht angepasste Geschwindigkeiten gefahren und andererseits kommt es jeweils bei Schulanfang und Schulschluss zu unübersichtlichen Situationen aufgrund des Zusammenstreffens von zufussgehenden, kickboard- und velofahrenden Kindern und dem Bring- und Abholverkehr der Eltern.</p>
---------------------	--

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Sicherheit im Schulhausumfeld durch betriebliche und organisatorische Massnahmen.</li> <li>• Sensibilisierung der Kinder und Eltern zum Thema Schulweg/Elterntaxi/Alternativen.</li> </ul>
-------------	--

<b>Massnahmen</b>					
Nr.	Beschrieb	Federführung	Prio. [Jahre]	Koordinationsstand	Grobkostenschätzung [Fr.]
V 2.1	Überprüfung der Wirksamkeit der realisierten Tempo-30-Massnahmen. Ggf. Anpassung/Realisierung von betrieblichen, baulichen und markierungstechnischen Massnahmen (insb. auch Festlegung von Aus- und Einsteigeplätzen).	Gemeinde	< 5	V	Planung: ca. 5'000.-  Massnahmen: ca. 10'000.-
V 2.2	Projekt „Sicherer Schulweg“ lancieren: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geeignete Sensibilisierungsmassnahmen prüfen, beispielsweise: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pedibus</li> <li>- VCS-Aktion „Walk to school“</li> <li>- Festlegung von Aus- und Einsteigeplätzen ausserhalb des Schulhausbereichs</li> </ul> </li> </ul>	Gemeinde  Beteiligte: - Schule - Kinder - Eltern - Sachverständige	< 5	V	Planung mit ext. Büro: ca. 10'000.-

**Hinweise zur Umsetzung** Abhängigkeiten: Massnahmenblätter V 3, V 6

- Nächste Schritte:
- V 2.1: Auftrag an Verkehrsplanungsbüro
  - V 2.2: Konstituierung einer Arbeitsgruppe (Gemeinde, Eltern, Lehrkräfte)

## Erläuterungen

### Pedibus



Der Pedibus ist kein richtiger Bus, sondern ein „Schulbus auf Füssen“. Die Kinder gehen gemeinsam, von einem Erwachsenen geführt, zu Fuss zur Schule und zurück. Die Route, Haltestellen und Fahrpläne werden von den Eltern festgelegt. Alle Eltern, die ihr Kind in den Pedibus eingeschrieben haben, begleiten den Pedibus selbst ein- oder zweimal pro Woche. Die Kinder werden vom Pedibus an einer Haltestelle abgeholt und gehen so gemeinsam mit ihren Freunden zur Schule. Nach der Schule bringt der Pedibus die Kinder wieder nach Hause, wo ihre Eltern sie erwarten.

### Aktionswochen „walk to school“



Während der Aktionswochen „walk to school“ legen Schülerinnen und Schüler vom Kindergarten bis und mit 6. Klasse den Schulweg für zwei Wochen zu Fuss zurück. Dabei sammeln die Kinder Punkte (für jeden Tag, an dem das Kind alle Schulwege zu Fuss zurücklegt, bekommt es einen Punkt). Am Schluss werden die Punkte aller Schüler aufsummiert. Die Klasse nimmt dann an einer Verlosung teil und kann Preise gewinnen. Als Ergänzung zur Aktionswoche kann die Klassenlehrperson das Thema Schulweg/Verkehrssicherheit während des Unterrichts behandeln (Unterrichtsmaterialien werden zur Verfügung gestellt). Während der Aktionswochen erwerben die Kinder wichtige Verkehrs- und Sozialkompetenzen.

Auf der Website [www.schulwege.ch](http://www.schulwege.ch) befinden sich hilfreiche Infos zu den zwei obgenannten Projekten.

### Schulwegsicherung Beispiel Gemeinde Düdingen

Informationen der Gemeinde mit Tipps zum Schulweg und Bezeichnung von geeigneten Aus- und Einsteigeplätzen.

[www.duedingen.ch](http://www.duedingen.ch) > Schulinformation 2012

## Massnahmenblatt

**Verkehrsberuhigung Quartierzellen****V 3****Ausgangslage**

Die Strassenräume in den Quartieren dienen einerseits der Verkehrserschliessung, sind aber gleichzeitig auch wichtige öffentliche Aufenthalts- und Begegnungsräume. Mit einem Niedriggeschwindigkeitsansatz kann die Verkehrssicherheit und die Koexistenz aller Verkehrsarten und die Attraktivität des Wohnumfeldes verbessert werden. Durch die Verkehrsberuhigung kann zudem unerwünschter, quartierfremder Durchgangsverkehr ferngehalten werden.

Auf einigen Gemeindestrassen gibt es Ansätze von Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Im Quartier Gotthelfstrasse ist bereits eine Tempo-30-Zone umgesetzt, welche teilweise nicht die gewünschte Wirkung zeigt (siehe dazu Massnahme V 2). Für die Bahnhofstrasse liegt ein bewilligtes Tempo-30-Projekt vor. Die Realisierung ist für das Jahr 2013 vorgesehen. In den übrigen Quartieren werden teilweise nicht angepasste Geschwindigkeiten gefahren, Fahrverbote missachtet und sie sind teilweise durch Fremdverkehr belastet.

**Ziel**

- Flächendeckende Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs abseits der Haupt- und Verbindungsstrassen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Quartieren.
- Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer.
- Hohe Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes für den Langsamverkehr.
- Inwertsetzung von prägnanten Ortsbild- und Landschaftselementen (z.B. Kanäle/Wasserläufe).

**Massnahmen**

Nr.	Beschrieb	Federführung	Prio. [Jahre]	Koordinationsstand	Grobkostenschätzung [Fr.]
V 3.1	Prüfung von geeigneten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartierzellen (gemäss Richtplankarte motorisierter Individualverkehr); ein besonderes Augenmerk gilt der Ausgestaltung der Quartiereinfahrten von den übergeordneten Strassen. Die notwendige Fussgängersicherung (insb. Schulwege) in und im Umfeld	Gemeinde	< 5	V	Planung: ca. 50'000.-

<p>der Quartierzellen wird in die Planung einbezogen (siehe auch Richtplankarte Fussverkehr, insb. Eystrasse, Kieswerkstrasse, Feldeggstrasse).</p> <p>Erarbeitung von entsprechenden Konzepten und Projekten. Etappierte Umsetzung. Die Ausgestaltung soll mit einheitlichen Massnahmentypen erfolgen.</p>				<p>Massnahmen: 150'000.- bis 300'000.-</p>
---	--	--	--	--

<p><b>Hinweise zur Umsetzung</b> Abhängigkeiten:</p> <p>Nächste Schritte:</p>	<p>Massnahme V 2.1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auftrag an Verkehrsplanungsbüro</li> </ul>
---	--

**Erläuterungen**

Verschiedene Beispiele in der Schweiz zeigen, dass eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit durch gestalterische Massnahmen erreicht werden kann. Neben baulichen Massnahmen sind auch bewusstseinsbildende Massnahmen von grosser Bedeutung (z.B. Markierungen auf der Fahrbahn, flächendeckende einheitliche Gestaltung der Eingangstore in ein Quartier).

Eine Möglichkeit den Verkehr zu beruhigen und die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern, ist die Einführung von Tempo-30-Zonen. Zur Einführung von Tempo-30-Zonen sind aufgrund planungsrechtlicher Vorgaben verschiedene Verfahrensschritte zwingend vorzusehen (Erarbeitung eines Gutachtens mit dem Nachweis der Notwendig-, Zweck- und Verhältnismässigkeit, Projektpläne mit den geplanten Massnahmen, öffentliche Mitwirkung, Bewilligungsverfahren, Nachkontrolle).

**Referenzbilder von Verkehrsberuhigungsmassnahmen**







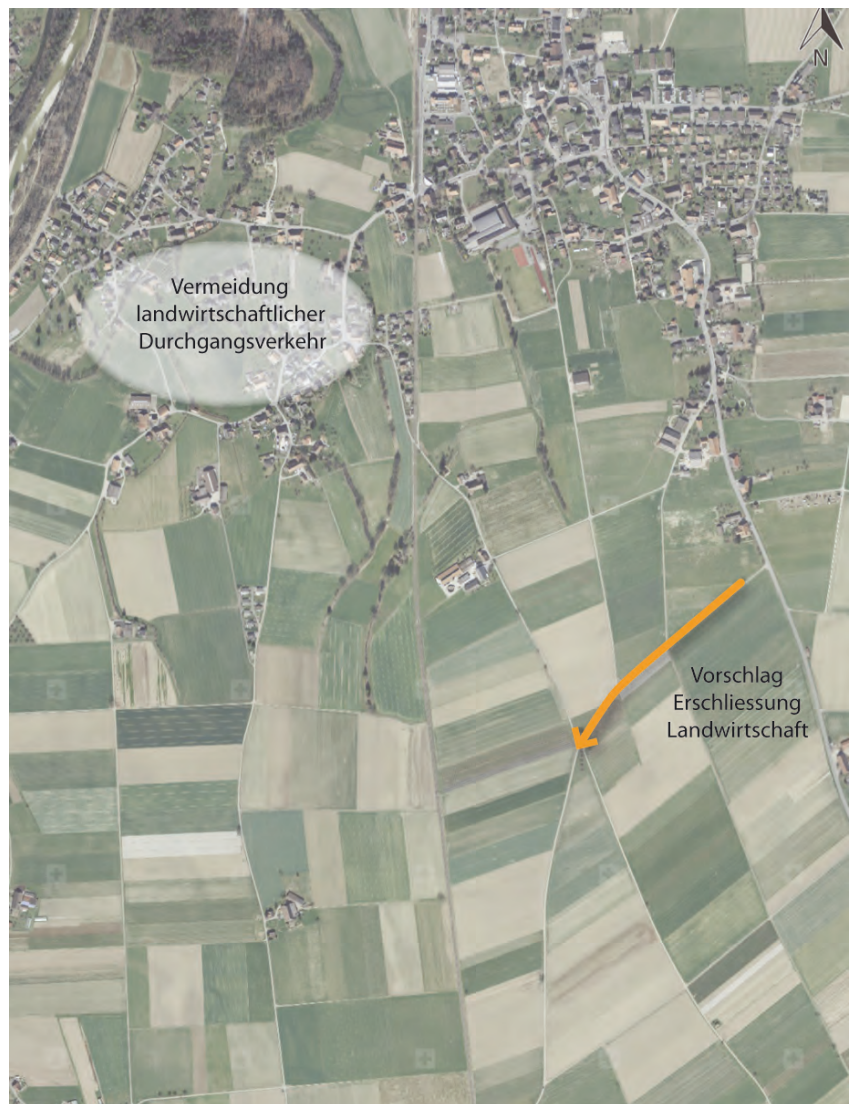

<b>Massnahmenblatt</b>	<b>Erschliessung landwirtschaftlicher Verkehr</b>	<b>V 4</b>
------------------------	---	------------

<b>Ausgangslage</b>	Der landwirtschaftliche Strukturwandel, unter anderem mit Veränderungen im Fahrzeugpark und Verkehrsverhalten, führt zunehmend zu Konflikten auf Nebenstrassen, die gleichzeitig der Siedlungsererschliessung dienen.
---------------------	---

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit alternativen Erschliessungsrouten für die Landwirtschaftsflächen südlich des Siedlungsgebiets sollen die Quartierzufahrten Ey und Schachen (inkl. Gotthelfstrasse) möglichst von grossen landwirtschaftlichen Fahrzeugen entlastet werden.</li> <li>• Die neue Erschliessungsrouten kann auch als Zufahrt für den motorisierten Verkehr zu Naherholungsgebieten und -einrichtungen dienen.</li> </ul>
-------------	--

<b>Massnahmen</b>					
Nr.	Beschrieb	Federführung	Prio. [Jahre]	Koordinationsstand	Grobkostenschätzung [Fr.]
V 4.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfen von alternativen Erschliessungsrouten.</li> <li>Die Bedürfnisse und Anforderungen der verschiedenen Nutzer (Landwirtschaft, Erholung, etc.) sind im Rahmen dieser Massnahme aufeinander abzustimmen.</li> <li>• Erarbeitung Konzept/Vorprojekt; Vernehmlassung und Konsolidierung</li> <li>• Projekt und Umsetzung</li> </ul>	Gemeinde	5 – 10	V	kostenneutral (verwaltungsintern)

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten: Massnahmenblätter V2, V 3  Nächste Schritte: Konstituierung einer Arbeitsgruppe
-------------------------------	---

**Erläuterungen**



<b>Massnahmenblatt</b>	<b>Erschliessung neuer Bauzonen</b>	<b>V 5</b>
------------------------	-------------------------------------	------------

<b>Ausgangslage</b>	Im Räumlichen Entwicklungskonzept (2007) der Gemeinde Utzenstorf sind Entwicklungsgebiete definiert. Im Richtplan Verkehr wird festgelegt, wo die potentiellen neuen Bauzonen (nächste Ortsplanungsrevision) angeschlossen werden sollen.
---------------------	---

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die neuen Bauzonen sind zweckmässig an das übergeordnete MIV-Netz angeschlossen.</li> </ul>
-------------	--

<b>Massnahmen</b>					
Nr.	Beschrieb	Federführung	Prio. [Jahre]	Koordinationsstand	Grobkosschätzung [Fr.]
V 5.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung bei der Ortsplanungsrevision: Erschliessung potentieller Entwicklungsgebiete gemäss Plan Konzept und Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr (siehe Anhang 3 und 4).</li> </ul>	Gemeinde	< 5	V	je nach Projekt

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten: Ortsplanungsrevision  Nächste Schritte: Berücksichtigung bei der Ortsplanungsrevision
-------------------------------	---

<b>Erläuterungen</b>	<p>Die vorgenommene Bezeichnung der Erschliessung (siehe Richtplankarten) stellt kein Präjudiz in Bezug auf mögliche Einzonungen dar.</p> <p>Im Zusammenhang mit der effektiven Einzonung sind die entsprechenden Gebiete zweckmässig an das Langsamverkehrsnetz anzuhängen und die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gilt es zu berücksichtigen.</p>
----------------------	--



<b>Massnahmenblatt</b>	<b>Fuss- und Veloverkehr: Netzlücken schliessen (abseits Kantonsstrassen)</b>	<b>V 6</b>
------------------------	---	------------

<b>Ausgangslage</b>	Die Siedlungsstruktur und die Topographie bieten sehr gute Voraussetzungen für das Zufussgehen und den Veloverkehr (Langsamverkehr). Es besteht dafür bereits ein flächendeckendes Netz von Verbindungen abseits der Kantonsstrassen, welches jedoch punktuell Lücken und Schwachstellen bezüglich Sicherheit und Attraktivität aufweist (mit Schwerpunkt auf Schulwegen).
---------------------	--

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Engmaschiges, sicheres und attraktives Fuss- und Velowegnetz.</li> <li>• Schaffung von sicheren, direkten und attraktiven Alternativrouten für den Langsamverkehr abseits der Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen).</li> <li>• Hohe Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes und möglichst direkte Anbindung aller Quartiere/Ortsteile an den Ortskern und den Bahnhof (Utzenstorf und Bätterkinden).</li> <li>• Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete wahren/verbessern.</li> <li>• Sicherung Schulwege.</li> </ul>
-------------	--

<b>Massnahmen</b>					
Nr.	Beschrieb	Federführung	Prio. [Jahre]	Koordinationsstand	Grobkosschätzung [Fr.]
V 6.1	<p>Waldstrasse/Tannschächli: Realisierung eines sicheren, gut beleuchteten und rollstuhlgängigen Weges (insbesondere für die Bewohner des Wohn- und Pflegeheims Mösli sowie als Ergänzung des Freizeitrouthenetzes). In einem ersten Schritt gilt es die Lage des Weges festzulegen: Variante 1: Fussgängerbereich in Strassenanlage integriert; Variante 2: Separate Führung parallel zur Waldstrasse.</p> <p>Kreuzungsbereich Waldstrasse: Realisierung von Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beim Queren und Beleuchtung der Kreuzung.</p>	Gemeinde	Planung: < 5 Umsetzung: 5-10	Z	Planung: ca. 20'000.-  Umsetzung: ca. 125'000.- bis 175'000.-

V 6.2	Zugang Bahnhof aus Richtung Westen (Tannschächli): Asphaltierung und Verbreiterung des Weges (Fuss- und Veloweg).	Gemeinde	5 – 10	V	ca. 175'000.-
V 6.3	Fuss- und Veloweg Hasenmattweg-Landshutstrasse: Prüfen einer gesicherten A-niveau-Lösung für den geschlossenen unbewachten Bahnübergang; Realisierung	Gemeinde Beteiligte: BLS, Kanton	5 - 10	V	
V 6.4	Eystrasse und Kieswerkstrasse: Sicherung des Fussverkehrs (Schulweg); angepasste Lösungen im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung in der Quartierzelle Ey/Schachen entwickeln und realisieren.	Gemeinde	< 5	V	
V 6.5	Feldeggstrasse: Sicherung des Fussverkehrs (Schulweg); angepasste Lösung im Zusammenhang mit der Verkehrsberuhigung in der Quartierzelle Feldegg entwickeln und realisieren.	Gemeinde	< 5	V	
V 6.6	Haupt- und Nebenverbindungen Fuss- und Veloverkehr, generell: Beheben von punktuellen Schwachstellen; Sicherung Fussweg- und Fahrrechte.	Gemeinde	laufend	V	
V 6.7	Verlegung Kantonalen Veloweg von der Oberdorfstrasse in die Altwyde	Kanton Beteiligte: Gemeinde	< 5	Z	kostenneutral
V 6.8	Lindenstrasse Abschnitt zwischen Friedhof und Dorfeingang: Sicherung des Veloverkehrs (Schulkinder).	Gemeinde	< 5	V	..

**Hinweise zur Umsetzung** Abhängigkeiten: Massnahmenblätter V 2 und V 3

Nächste Schritte: V 6.1: Der Planungskredit ist bereits gesprochen. Submissionsverfahren wird im Jahr 2013 gestartet.  
V 6.2: Sicherung eines Planungskredits  
V 6.7: Kontakt TBA im Rahmen Mitwirkung zum Sachplan Veloverkehr  
V 6.4: Sicherung eines Planungskredits

**Erläuterungen** -

<b>Massnahmenblatt</b>	<b>Parkplatzkonzept</b>	<b>V 7</b>
------------------------	-------------------------	------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>In den Zentrumsbereichen (Publikumsnutzungen), beim Bahnhof (Park+Ride/Bike+Ride) und bei weiteren Zielorten soll ein bedarfsgerechtes, differenziert betriebenes und allenfalls bewirtschaftetes Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge und für Velos zur Verfügung stehen. Im Sinne einer Angebotsoptimierung und aufgrund von örtlichen Platz- und Gestaltungsbedingungen werden wo möglich Sammelparkplätze mit Mehrfachnutzung angestrebt.</p> <p>Aufgrund der kürzlich eingeführten Gebührenbewirtschaftung der Park+Ride-Plätze beim Bahnhof durch die BLS, wird ein Ausweichen auf die frei zugänglichen, unbewirtschafteten Parkierungsmöglichkeiten im Umfeld befürchtet. Diesem Umstand muss im Parkplatzkonzept Rechnung getragen werden.</p> <p>Das Parkplatzkonzept dient als konsolidierte Grundlage für die konkrete Umsetzung mit den geeigneten Instrumenten (u.a. Parkplatzreglement, Strassenraumgestaltung, UeO's, ...)</p>
---------------------	--

- |             |   |
|-------------|---|
| <b>Ziel</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfsgerechtes Parkierungsangebot im Zentrum und an den wichtigen Zielorten.</li> <li>• Schaffung von auf das Zentrumsgebiet verteilten, gut zugänglichen Sammelparkierungsanlagen, zur Bündelung der Parkierung im öffentlich und öffentlich zugänglichen Raum und zur Nutzung der Mehrfachnutzungspotenziale.</li> <li>• Ersatz für Parkplätze an ungünstiger Lage (aus verschiedenen Gründen).</li> <li>• Auf die spezifischen Anforderungen und den Lenkungsbedarf abgestimmte Bewirtschaftungsstrategie für die öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätze.</li> <li>• Umsetzung des Parkplatzkonzepts mit geeigneten Instrumenten.</li> </ul> |
|-------------|---|

<b>Massnahmen</b>					
Nr.	Beschrieb	Federführung	Prio. [Jahre]	Koordinationsstand	Grobkosschätzung [Fr.]
V 7.1	Erarbeiten Parkplatzkonzept	Gemeinde	< 5	V	Ca. 40'000.-

**Hinweise zur Umsetzung** Abhängigkeiten: --

Nächste Schritte: Erstellen Pflichtenheft, Ausschreibung

**Erläuterungen** --

## **6 Anhang**

Anhang 1: Konzept

Anhang 2: Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr

Anhang 3: Richtplankarte Veloverkehr

Anhang 4: Richtplankarte Fussverkehr

Anhang 5: Hinweisplan öffentlicher Verkehr

Anhang 6: Hinweisplan Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz