



Richtplan Verkehr Erläuterungsbericht mit Massnahmenblätter



23. November 2006

Planungsteam
proBelp

Adrian Strauss
Büro für Raumplanung und Städtebau
Optingensstrasse 54, 3000 Bern 25

Tel 031 335 10 10
Fax 031 335 10 11
info@straussplan.ch

Roduner BSB + Partner
Ingenieure und Planer
Schaufelweg 21, 3098 Schliern

Tel. 031 / 972 00 33
Fax 031 / 972 30 32
info@roduner-bsb-partner.ch

UNA AG
Atelier für Naturschutz und Umweltfragen
Mühleplatz 3, 3011 Bern

Tel. 031 / 312 29 37
Fax 031 / 312 29 69
info@unabern.ch

Auftraggeberin

Einwohnergemeinde Belp
Gartenstrasse 2, 3123 Belp
Tel 031 818 22 22, Fax 031 818 22 99
Ansprechpartner: Markus Rösti, Gemeindeschreiber
Tel 031 818 22 12
roesti.markus@belp.ch

Auftragnehmer:

Planungsteam proBelp

Bearbeitung Teil Verkehr:

Roduner BSB + Partner AG
Ingenieure und Planer
Schaufelweg 21
3098 Schliern
Tel 031 978 00 78, Fax 031 978 00 79

Projektleiter:

Andreas Roduner
Tel 031 978 00 71
a.roduner@roduner-bsb-partner.ch

Projektleiter Stv.:

Michael Beyeler
Tel 031 978 00 70
m.beyeler@roduner-bsb-partner.ch

Roduner BSB + Partner AG, Ingenieure und Planer

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1	Gesetzliche Grundlage und Verbindlichkeit	4
1.2	Instrumente des Richtplans Verkehr	4
1.3	Bezug zum alten Richtplan Verkehr	4
2.	Grundlagen	5
2.1	Übergeordnete Planungen	5
2.2	Heutige Verkehrssituation und Entwicklung	8
3.	Zielsetzungen	13
4.	Massnahmen	14
4.1	Generelle Strategie	14
4.2	Massnahmenblätter	16
4.3	Erläuterungen zur Legende des Teilrichtplanes „Massnahmen“ (Nr. 90265 / 3)	27
5.	Umsetzung	29
5.1	Zuständigkeit seitens der Gemeinde	29
5.2	Prioritäten	29
5.3	Kosten	29
5.4	Umsetzungsprogramm	31
6.	Anhang 1: Güteklasse der öV-Erschliessung	32
7.	Anhang 2: Auswirkungen des Verkehrs der Neueinzonungen	34
7.1	Abschätzung des zusätzlich erzeugten, motorisierten Individualverkehrs (MIV)	34
7.2	Umlegung des Verkehrs auf die verschiedenen Strassenachsen	35
7.3	Verkehrsbelastung im Strassennetz	35
7.4	Beurteilung der Auswirkungen des Zusatzverkehrs	36
8.	Anhang 3: Genehmigungsvermerke	37
9.	Anhang 4: Teilrichtpläne (A3)	38
	<ul style="list-style-type: none"> • Motorisierter Individualverkehr MIV • Öffentlicher Verkehr , Zweiradverbindungen, Fuss- und Wanderwege • Massnahmen • Basiserschliessung gemäss Art. 106/107 BauG 	

1. Einleitung

1.1 Gesetzliche Grundlage und Verbindlichkeit

Der vorliegende kommunale Richtplan Verkehr der Gemeinde Belp basiert auf den gesetzlichen Bestimmungen des Baugesetzes des Kantons Bern vom 9. Juni 1985. Dieser Richtplan ist für die Behörden der Gemeinde Belp, sowie für die Behörden des Kantons Bern verbindlich (Art. 68, Abs. 3 BauG).

1.2 Instrumente des Richtplans Verkehr

Der Richtplan besteht aus vier Plänen und dem erläuternden Bericht mit Massnahmenblättern:

- Erläuterungsbericht mit Massnahmenblätter
- Teilrichtplan 1 „Motorisierter Individualverkehr MIV“
- Teilrichtplan 2 „öffentlicher Verkehr, Zweiradverbindungen, Fuss- und Wanderwege“
- Teilrichtplan 3 „Massnahmen“
- Teilrichtplan 4 „Basiserschliessung“

Die vier Teilrichtpläne sind Richtplaninhalte. Vom erläuternden Bericht sind die Kapitel 4 und die grau hinterlegten Felder des Kapitels 5 rechtsverbindliche Richtplaninhalte. Die restlichen Kapitel haben informellen Charakter.

1.3 Bezug zum alten Richtplan Verkehr

Der Richtplan Verkehr vom 3. September 1997 wird durch den Richtplan Verkehr 2005 abgelöst und tritt ausser Kraft.

2. Grundlagen

2.1 Übergeordnete Planungen

Bernische Verkehrspolitik 2000 (Grundsätze - Handlungsbedarf – Massnahmen)

Die bernische Verkehrspolitik will sich nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit ausrichten und somit sozial verträglich, wirtschaftlich effizient und langfristig umweltverträglich sein.

Richtplan des Kantons Bern

Für die kommunale Verkehrsplanung ist namentlich das Hauptziel 3.2 hervorzuheben, wonach die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen sind. Es wird eine Raumordnung angestrebt, die weniger Verkehr generiert sowie mehr Fuss- und Veloverkehr im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr ermöglicht.

Die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten ist prioritär in zentralen Lagen und gut erschlossenen Gebieten zu fördern sowie an Standorten, in denen eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann.

Der öffentliche Verkehr ist besonders in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.

Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015

Trotz Fortschritten in der Luftreinhaltungspolitik sind bei den Schadstoffen Stickstoffdioxid (NO₂), Ozon (O₃) und beim lungengängigen Feinstaub (PM₁₀) die Belastungen zu hoch. Der strassengebundene Personenverkehr ist Hauptverursacher der übermässigen Luftbelastung und muss vorrangig behandelt werden.

Die lufthygienischen Ziele müssen durch flankierende Massnahmen angestrebt werden, die das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel fördert. Der Freizeitverkehr ist besonders zu beachten, mit seiner starken Verkehrszunahme und dem grossen Anteil von rund 60% (inkl. Einkauf) am Personenwagenverkehr.

Mobilitätsstrategie und Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern

Der Verkehr wird in der Agglomeration Bern weiter zunehmen und es ist absehbar dass künftig mit vielen Engpässen, Stau und Überlastungen im Strassennetz zu rechnen ist. Um die Verschlechterung der Erreichbarkeit und der Umweltverträglichkeit zu verhindern, sind kombinierte Massnahmen nötig, um den Verkehr möglichst zu reduzieren und vermehrt auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Der Strassenverkehr soll durch optimales Ausnutzen der bestehenden Infrastrukturen abgewickelt werden. Ausbauten sind nur bei ausgewiesenem Bedarf vorgesehen.

Die Gemeinde Belp ist konkret durch die vorgeschlagene Südtangente (Südumfahrung von Bern), die von der Autobahn A12 unterirdisch über Köniz/Wabern/Kehrsatz durch Belp zum Autobahnanschluss Muri BE zur A6 führt. Im Konzept wird die Verdichtung des Fahrplanes der S-Bahn Bern-Belp auf den ¼-Stunden-Takt in erster Priorität befürwortet. Für den Veloverkehr werden in Belp zwei neue Aare-Querungen vorgeschlagen. Für die Verbindung Belp - Rubigen wird ein neuer Steg bei der Hunzikenbrücke vorgeschlagen und von Kehrsatz und Belp nach Muri soll im Raum Belpmatten eine durchgehende Veloverbindung über die Aare realisiert werden.

Angebotskonzepte (RVK Bern Mittelland)

Die kurzfristig zu realisierenden Angebotsverbesserungen sind im kantonalen Angebotskonzept 2005 – 2008 detailliert aufgeführt und sind mit dem Angebotsbeschluss definitiv festgelegt worden. Die Massnahmen in Belp wurden mit dem neuen Fahrplan vom 12.12.2004 bereits umgesetzt. Im Investitionsrahmenkredit 2005-2008 werden zudem die Infrastrukturvorhaben aufgelistet, welche für die Angebotskonzeption ab 2009 bis 2012 notwendig sind.

Vorgesehen ist auch eine Verdichtung des Fahrplans der S-Bahnlinie S3 Bern – Belp auf den ¼ - Stundentakt.

Für Belp von Interesse ist ferner die Korridorstudie Aaretal der Regionalen Verkehrskonferenz RvK 4, die u.a. im Raum Rubigen (Autobahnausfahrt) – Belp (Viehweid) Lösungsansätze und Optimierungsmassnahmen zur Vermeidung von übermässigem Stau und Behinderungen erarbeiten wird.

Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL (Bund)

Der Regierungsrat legt in einem Leitbild die Grundsätze zur bernischen Luftverkehrspolitik fest, insbesondere auch zum Flugplatz Bern - Belp, zu den Flugfeldern, zu den Helikopterflugfeldern und zu den nicht motorisierten Fluggeräten (Leitbild Luftverkehr).

Die zuständige Behörde hört betroffene Körperschaften und Vereinigungen wie Gemeinden, Umwelt-, Wirtschafts- und Tourismusvereinigungen insbesondere zu folgenden Geschäften an:

- a Plangenehmigungsverfahren, auf die das ordentliche Verfahren angewendet wird,
- b Streckenkonzessionsgesuche für den ganzjährigen Linienverkehr,
- c Flugräume und Flugwege,
- d Änderungen des Betriebsreglementes, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben,
- e Erlass oder Änderung von Betriebsreglementen für die zivile Benützung von Militärflugplätzen.

Kantonaler Richtplan Veloverkehr (BVE des Kantons Bern, 2004)

Der kantonale Richtplan Veloverkehr sieht im Bereich der Gemeinde Belp folgende Massnahmen vor:

- ▶ Massnahmen entlang den Kantonsstrassen innerorts innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche (höchstens punktueller Verbreiterungsbedarf)
 - Achse Lindenkreisel / Käsereistrasse / Dorfstrasse / Mühlestrasse
 - Achse Knoten Rubigenstrasse / Dorfstrasse / Hohlestrasse
 - Achse Seftigenstrasse
- ▶ neue Aare-Querung (Steg) Kehrsatz/Belp – Muri/Bern Ost (Höhe Wehrliau, unterhalb Muribad).
- ▶ Punktueller Massnahmenbedarf Ausgangs Viehweid bis Hunzikenkreisel

Grundzüge Planungsverein Region Gürbetal (Struktur, Siedlung, Verkehr), Entwurf Januar 2004, Vinzenz Gerber

Der Bericht hält fest, dass Belp einen deutlichen regionalen Schwerpunkt bildet. 42% der Regionsbevölkerung und 55% der regionalen Arbeitsplätze sind hier angesiedelt.

Mit der Zunahme der Einwohner und Arbeitsplätze direkt verbunden ist eine Zunahme des Verkehrs. Es werden namentlich folgende Mängel, Probleme und Konflikte genannt, die Belp betreffen:

- ▶ Strassenabschnitte, auf welchen die Leistungsgrenze erreicht und die Belastbarkeit überschritten ist, vor allem die Kantonsstrasse Belp - Rubigen (Viehweid).
- ▶ Lärmbelastung, Luftverschmutzung und Gefährdung durch den motorisierten Individualverkehr, insbesondere im Umfeld der Hauptsiedlungsgebiete entlang der Hauptverkehrsstrasse Nord-Süd (Belp - Wattenwil) und der wichtigen Querverbindung (Belp - Rubigen).
- ▶ Lücken und Mängel bei den Verbindungen für den Langsamverkehr (Fuss- und Wanderwege, Veloverbindungen).
- ▶ Mangelndes Angebot an Abstellplätzen bei Bahnstationen (Park+Ride, Bike+Ride), das insbesondere für Personenwagen eng begrenzt ist.

Entwicklungskonzept der Gemeinde Belp, Februar 2005 Planungsteam, proBelp

Die wesentlichen Inhalte des Entwicklungskonzeptes der Gemeinde Belp wurden im Juni/August 2004 an zwei Abenden an einem moderierten Öffentlichkeitsforum mit rund 50 Teilnehmenden diskutiert. Es enthält die Grundsätze zur Ortsentwicklung und zeigt die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Belp für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr auf.

2.2 Heutige Verkehrssituation und Entwicklung

Pendlerstatistik 2000

In Belp wohnen laut Volkszählung 2000 4'610 Erwerbstätige. Davon arbeitet rund ein Drittel d.h. 1'577 Personen auch in der Wohngemeinde und 3'033 Personen sind Wegpendler. Von den 3'801 Arbeitsplätzen in Belp sind von 2'224 Zupendlern besetzt.

Belp als Wohngemeinde

Wohngemeinde Nr	Wohngemeinde	Arbeitsgemeinde	Total Erwerbstätige (6 Std. +)	ganzer Weg zu Fuss	ÖV Eisenbahn	ÖV regional	ÖV städtisch	ÖV übrige	Werkbus	PW	Motorrad	Mofa	Velo	ohne Arbeitsweg	Unbestimmt	Ohne Angaben
861	Belp	Belp	34.2%	4.6%	0.0%	0.2%	0.2%	0.0%	0.3%	9.8%	0.5%	0.3%	7.6%	8.4%	2.1%	0.2%
861	Belp	Bern	37.1%	0.0%	19.5%	0.0%	0.6%	0.0%	0.1%	14.7%	0.8%	0.1%	0.5%	0.0%	0.0%	0.7%
861	Belp	Köniz/Kehrsatz	7.8%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.7%	0.3%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%	0.1%
861	Belp	restlicher Bezirk Bern	6.1%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	4.4%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
861	Belp	Bezirk Seftigen o. Belp/Kehrsatz	2.6%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
861	Belp	Bezirk Thun	2.9%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
861	Belp	Übrige Arbeitsgemeinden	9.4%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	7.3%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.3%
861	Belp	Total	100.0%	4.6%	25.4%	0.2%	0.9%	0.2%	0.8%	44.8%	2.0%	0.6%	8.7%	8.4%	2.1%	1.4%
861	Belp	Belp	1577	210	0	8	9	1	16	453	22	14	352	386	98	8
861	Belp	Bern	1711	2	899	2	29	2	6	676	37	3	22	0	0	33
861	Belp	Köniz/Kehrsatz	358	1	94	0	1	2	3	217	15	5	15	0	0	5
861	Belp	restlicher Bezirk Bern	280	0	62	0	0	1	3	201	10	0	2	0	0	1
861	Belp	Bezirk Seftigen o. Belp/Kehrsatz	119	0	22	0	0	1	3	89	1	1	0	0	0	2
861	Belp	Bezirk Thun	133	0	30	0	0	0	1	96	2	0	1	0	0	3
861	Belp	Übrige Arbeitsgemeinden	432	0	62	0	1	0	5	335	6	4	7	0	0	12
861	Belp	Total	4610	213	1169	10	40	7	37	2067	93	27	399	386	98	64

Quelle: Eidg. Volkszählung 2000
Bundesamt für Statistik, Neuchâtel 2003

Die Pendlerstatistik der eidg. Volkszählung 2000 zeigt, dass 34,2 % der in Belp wohnhaften Erwerbstätigen (resp. 1577 Personen) auch in Belp arbeitet. Weitere 37,1% (1711 Pendler) arbeiten in der Stadt Bern. Der Anteil der Erwerbstätigen von Belp, die in Köniz oder Kehrsatz arbeitet, beträgt 7,8% (358 Personen).

Gut ein Viertel der Erwerbstätigen von Belp benützen die Bahn für ihren Weg zum Arbeitsplatz, hauptsächlich nach Bern (19,5%). Fast die Hälfte fahren mit dem Personenwagen zur Arbeit (44,8%).

Betrachtet man die in Belp sowohl wohnhaften wie arbeitenden Erwerbstätigen (Binnenpendlerverkehr) hat der Langsamverkehr einen wesentlichen Anteil am Verkehrsgeschehen. Zu Fuss gehen 13,3% zur Arbeit, mit dem Velo 22,3% und mit dem PW 28,7%. Der Anteil mit öffentlichem Verkehr beträgt nur 1,1%. Rund ein Viertel (24,5%) hat keinen Arbeitsweg.

Bei den Pendlern in die Stadt Bern benützen 54,5% den öffentlichen Verkehr und 39,5% den Personenwagen. Mit dem Fahrplan 2004 konnte die ÖV-Benützung wesentlich gesteigert werden.

Die übrigen Wegpendler von Belp (d.h. ohne Arbeitsorte Belp und Bern) benützen zu einem Fünftel (20,9%) den öffentlichen Verkehr und zu 71% den Personenwagen.

Fazit:

Dort wo das Angebot für den umweltfreundlichen Verkehr attraktiv ist, wird es von den Einwohnern von Belp auch gut genutzt. Der ÖV-Anteil bei den Pendlern nach Bern kann noch weiter verbessert werden (bis ca. 70%).

Belp als Arbeitsgemeinde

Wohngemeinde	Arbeits- gemeinde	Arbeits- gemein- de	Total Erwerb- stätige (6 Std. +)	ganzer Weg zu Fuss	ÖV Eisen- bahn	ÖV regio- nal	ÖV städt- isch	ÖV übrige	Werk- bus	PW	Motor- rad	Mofa	Velo	ohne Arbeits- weg	Unbe- stimmt	Ohne An- gaben
Belp	861	Belp	41.5%	5.5%	0.0%	0.2%	0.2%	0.0%	0.4%	11.9%	0.6%	0.4%	9.3%	10.2%	2.6%	0.2%
Bern	861	Belp	7.4%	0.0%	2.8%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	3.9%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%
Köniz/Kehrsatz	861	Belp	6.1%	0.0%	1.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	4.2%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%
restlicher Bezirk Bern	861	Belp	4.3%	0.0%	0.6%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	3.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%
Bezirk Seftigen o. Belp/Kehrsatz	861	Belp	12.4%	0.0%	1.8%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	9.7%	0.2%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%
Bezirk Thun	861	Belp	7.1%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%
Übrige Wohngemeinden	861	Belp	23.3%	0.0%	2.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	24.0%	0.2%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.7%
Total	861	Belp	100.0%	5.6%	9.1%	0.3%	0.5%	0.2%	0.7%	57.1%	1.4%	0.8%	10.1%	10.2%	2.6%	1.6%
Belp	861	Belp	1577	210	0	8	9	1	16	453	22	14	352	386	98	8
Bern	861	Belp	280	1	106	0	3	0	1	150	4	1	7	0	0	7
Köniz/Kehrsatz	861	Belp	233	1	44	0	3	1	1	161	5	2	9	0	0	6
restlicher Bezirk Bern	861	Belp	162	1	21	1	3	0	3	126	4	1	0	0	0	2
Bezirk Seftigen o. Belp/Kehrsatz	861	Belp	473	0	67	3	0	0	1	367	9	9	8	0	0	9
Bezirk Thun	861	Belp	271	0	42	0	0	0	1	221	1	0	2	0	0	4
Übrige Wohngemeinden	861	Belp	1076	1	108	0	0	4	5	912	8	3	8	0	0	27
Total	861	Belp	3801	214	346	12	18	6	27	2169	52	30	384	386	98	59

Quelle: Eidg. Volkszählung 2000
Bundesamt für Statistik, Neuchâtel 2003

41.5% der Erwerbstätigen mit Arbeitsplatz in Belp sind gleichzeitig in Belp wohnhaft (1577 Personen). 17,8% reisen aus dem Bezirk Bern und 12,4% aus dem Bezirk Seftigen an, um in Belp zu arbeiten.

Die Erwerbstätigen mit Arbeitsplatz Belp benützen häufiger den Personenwagen für den Arbeitsweg (57,1%) während der Verkehrsanteil mit öffentlichem Verkehr nur 10% beträgt. Etwa gleich gross ist der Veloanteil (10,1%).

Die Zupendler aus dem Bezirk Bern (inkl. Kehrsatz) benützen den Personenwagen zu 64,7% und den öffentlichen Verkehr zu 27,0%.

Aus dem Bezirk Seftigen (exkl. Kehrsatz) reisen die Erwerbstätigen zu über Dreivierteln (77,6%) per Auto und 14,8% mit dem ÖV an.

Von den übrigen Wohngemeinden benützen die Zupendler für die Fahrt zum Arbeitsplatz in Belp zu 84,1% das Auto und 11,4% den öffentlichen Verkehr.

Fazit:

Die Zupendler nach Belp benützen überwiegend den Personenwagen als Transportmittel.

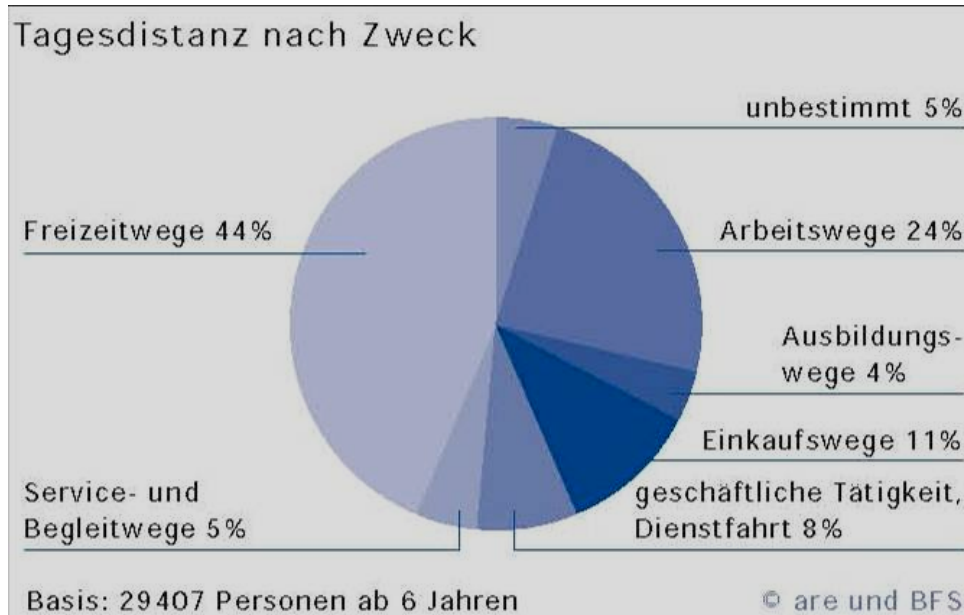
Kennwerte aus dem Mikrozensus 2000

Die beiden Grafiken (MZ 2000 Bundesamt für Raumplanung) zeigen den Anteil der Bevölkerung, der zu einer bestimmten Tageszeit bzw. zu einem bestimmten Zweck unterwegs ist. Die Morgenspitzen sind durch den Arbeitsverkehr dominiert, während die Abendspitzen mit steigender Intensität vom Freizeitverkehr geprägt werden.



Die für das Gebiet des Korridor Aaretal/Kiesental erhobenen Daten zur Mobilität (RVK 4 Bern Mittelland, Bern 2000) zeigen, dass gut 30% aller Wege auf das Auto und rund 15% auf den öffentlichen Verkehr entfallen. Bezogen auf die Wegstrecken werden 62% mit dem Auto und 24% mit dem ÖV zurückgelegt.

Der Freizeitverkehr nimmt stark zu und dominiert mit einem Anteil von 44% (Korridor Aaretal 42%) das tägliche Verkehrsaufkommen und zwar auch an Werktagen. Zwei Drittel der Distanzen werden in der Freizeit mit dem Auto zurückgelegt.



Entwicklung der Passagierzahlen von Tangento und BusBelp

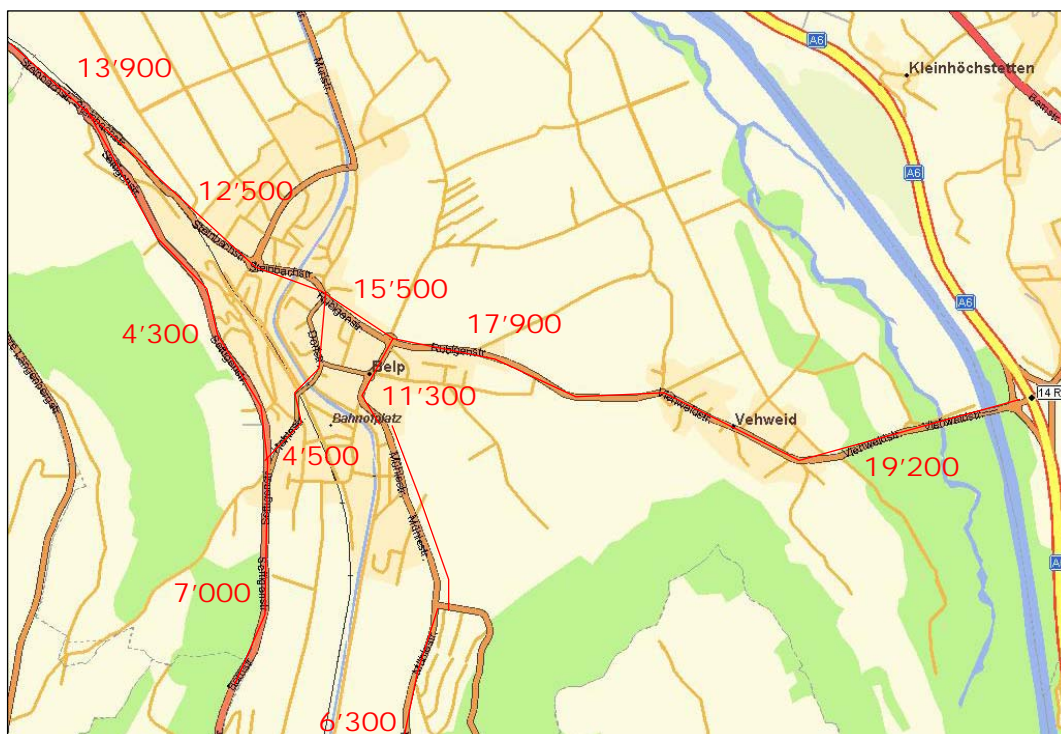
Am 12. Dezember 2004 ist der neue Fahrplan 2005 (Bahn 2000, 1. Etappe) eingeführt worden. Auf den gleichen Zeitpunkt hin ist das Liniennetz von Postauto und Busbetrieb den neuen Bedürfnissen angepasst worden. In Belp ist die Postautolinie zum Belpberg gestrichen worden. Bei BusBelp (Ortsbus) ist das Angebot Eissel und Riedli vergrößert worden.

Die von Bernmobil in 2004 und 2005 jeweils in Woche 10 durchgeführte Erfolgskontrolle für die beiden Buslinien Tangento (Linie 32) und BusBelp (Linie 32) zeigt eine starke Zunahme der Passagierzahlen. Besonders erfreulich ist die Verdreifachung der Passagierzahlen beim BusBelp:

	2004	2005	Zunahme abs.	Zunahme in %
Tangento:	3'328	3'932	604	+ 18%
BusBelp:	1'034	3'114	2'080	+ 201%

Verkehrsbelastung des Hauptstrassennetzes von Belp

Das Hauptstrassennetz von Belp ist sehr unterschiedlich ausgelastet. Der Hauptkorridor führt von Kehrsatz durch Belp zum Autobahnanschluss Rubigen. Diese Hauptachse ist mit bis gegen 20'000 Fahrzeugen pro Tag belastet und hat die Grenze der Belastbarkeit erreicht. In Spitzenzeiten ist die Strasse zeitweise überlastet. Die übrigen Kantonsstrassen führen ins Gürbetal (Seftigenstrasse und Mühlestrasse) und weisen ein tägliches Verkehrsaufkommen DTV von 6'000 bis 7'000 Fahrzeugen auf.



Verkehrsbelastungen gemäss Verkehrszählungen von Bund und Kanton aus verschiedenen Jahren mit 1% jährlicher Verkehrszunahmen auf den Stand 2004 hochgerechnet

3. Zielsetzungen

Allgemeines

Die Gemeinde Belp will in Abstimmung mit den übergeordneten Planungen ein nachhaltiges, auf die Siedlungsentwicklung abgestimmtes Verkehrssystem, das für die Wirtschaft und Gesellschaft eine gute Erschliessung auch in Zukunft gewährleistet und die negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt so weit wie möglich reduziert. Die einzusetzenden Mittel sollen verhältnismässig und auf die Finanzplanung abgestimmt sein.

Der Verkehr in Belp soll auch mit dem übergeordneten Verkehrssystem abgestimmt werden. Pendlerfahrten mit dem Auto in die Stadt Bern verursachen dort Stau und Verkehrsüberlastungen und sind möglichst zu reduzieren. Mit guter, direkter Erreichbarkeit der Stadtquartiere soll die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel gefördert werden.

Nebst baulichen und gestalterischen Massnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Wohnlichkeit führen, soll der Verkehrsrichtplan zur Dämpfung der Verkehrsnachfrage und zu einem sukzessiv veränderten Mobilitätsverhalten beitragen.

Ziele der Verkehrsplanung

Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems gewährleisten

- ▶ Gute Erschliessung für Wirtschaft und Gesellschaft
- ▶ Angebot und Nachfrage des Gesamtsystems in Einklang bringen

Verkehr wo möglich vermeiden

- ▶ Freizeitangebote und Naherholung in der Gemeinde fördern
- ▶ Konzentration der Siedlung auf die Achsen des öffentlichen Verkehrs
- ▶ Kurze, direkte Erschliessungswege

Verkehr möglichst auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern

- ▶ Entlastung der Strassen dank Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr
- ▶ Gutes, attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs gewährleisten
- ▶ Gute Zugänglichkeiten und Ausrüstung der Haltestellen (gut abgestimmte Mobilitätsketten, Ausbildung von Umsteigeknoten)
- ▶ Förderung des Langsamverkehrs

Verkehr verträglich gestalten

- ▶ Verkehrsberuhigung und Sicherheit in Wohnquartieren
- ▶ Verkehrssicherheit verbessern, Schulwegsicherung, Gefahrenstellen sanieren
- ▶ Koexistenz und Sicherheit im Strassenverkehr, Sicherung des Langsamverkehrs an Hauptstrassen
- ▶ Gute Gestaltung der öffentlichen Räume
- ▶ Entlastung von ortsfremdem Verkehr (namentlich vom Schwerverkehr)

Abstimmung der Realisierung mit der Finanzplanung

- ▶ Umsetzung der Massnahmen rollend in Etappen und in Abstimmung mit der Budgetplanung

4. Massnahmen

4.1 Generelle Strategie

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der MIV soll in den Hauptverkehrsstrassen kanalisiert werden. Dadurch werden die Wohngebiete vom Verkehr entlastet.

Im Wesentlichen muss der Strassenverkehr mit dem heutigen Infrastrukturangebot auskommen. Es sind nur einzelne, gezielte Ausbauten möglich. Zur künftigen Entlastung des Dorfzentrums wird die Trasse für eine Südumfahrung gesichert. Für den Flugplatzverkehr und das Industriegebiet soll eine neue Verbindung abseits des Siedlungsgebietes zum Lindenkreisel realisiert werden.

An der Rubigenstrasse (Viehweid) ist die Kapazitätsgrenze annähernd erreicht. Es besteht kaum eine Möglichkeit die Kapazität zu erhöhen. Das vorhandene Infrastrukturangebot wird längerfristig ausreichen müssen. Die Strategie muss dahin gehen, dass die Verkehrszunahme durch die Umlagerung auf den öV ausgeglichen wird. Dadurch kann die Funktionsfähigkeit im Strassenverkehr erhalten bleiben. Im Bereich des Autobahnanschlusses Rubigen bis Viehweid wird eine betriebliche Verbesserung im Rahmen der Korridorstudie Aaretal (RVK4) studiert.

Für eine möglichst direkte Führung des Schwerverkehrs aus dem Gürbetal zum Autobahnanschluss Rubigen ausserhalb der Wohngebiete soll im Rahmen des Planungsvereins Region Gürbetal und unter Einbezug der Gemeinde Toffen eine optimale Lösung gesucht werden, die von Toffen via Heiteren, Riedli und Südumfahrung Belp führt. Das ungefähre Trasse für die Südumfahrung ist im Plan angedeutet.

Eine Nordumfahrung von Belp ist seitens des Kantons nicht mehr vorgesehen. Zwischen Seftigenstrasse und der geplanten neuen Industriestrasse wird jedoch ein mögliches Strassentrasse von Neueinzonungen freigehalten. Die Option Nordumfahrung wird somit nicht verbaut.

Die Massnahmenswerpunkte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sind:

- ▶ Wohnquartiere mit verkehrsberuhigender Gestaltung aufwerten
- ▶ Naherholungsgebiete durch verkehrsarme Zonen fördern. Fahrverbote für Motorfahrzeuge und Tempolimiten.
- ▶ Erschliessung neuer Erschliessungsgebiete
- ▶ Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, Schaffung zusätzlicher, gebührenpflichtiger P+R- und Langzeit-Platze

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Belp ist mit öffentlichem Verkehr bereits gut erschlossen. Die S-Bahn nach Bern bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs von Belp. Sie wird künftig noch eine stärkere Rolle spielen bei der vermehrten Verlagerung des Verkehrs auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Der Ortsbus hat seit der Einführung des neuen Fahrplans 2004 eine erfreulich starke Zunahme an Passagierzahlen verzeichnen können. Im Vordergrund stehen zwei Massnahmen zur Verbesserung der Attraktivität der S-Bahn:

- ▶ Die Verdichtung des Fahrplanes auf den ¼ Stundentakt
- ▶ Verbesserung der Anbindung ans städtische Bernmobil-Netz in Wabern/Morillon

Ferner soll das Umfeld des Bahnhofs als Umsteigeknoten noch optimiert werden.

Das Angebot der verschiedenen Buslinien ist ausreichend auf die heutige Nachfrage gut abgestimmt. Es soll möglichst erhalten bleiben und gegebenenfalls bedarfsmässig den künftigen Bedürfnissen angepasst werden.

Im Bereich der Muristrasse / Hühnerhubelstrasse muss die Buslinie ans neue Strassennetz (neue Flugplatzstrasse) angepasst werden.

Veloverkehr

Das Velo spielt bereits heute beim ortsinternen Verkehr und bei Fahrten zu den Nachbargemeinden eine wesentliche Rolle. Dank dem grossflächig im ebenen Gelände liegenden Gemeindegebiet eignet sich Belp hervorragend zur Benützung des Velos für verschiedene Verkehrszwecke (Weg zur Arbeit, Einkaufen, Freizeit).

Die Benützung des Velos als umweltfreundliches Verkehrsmittel soll gezielt gefördert werden, indem Weglücken geschlossen werden und die Verkehrssicherheit verbessert wird (Schulwegsicherung, Koexistenz an verkehrsorientierten Strassen, Querungs- und Abbiegehilfen, Verkehrsberuhigung in den Quartieren).

Grundsätzlich wird das Velo im Siedlungsgebiet auf den vorhandenen Verkehrsflächen geführt. Die Strassen sind so zu gestalten, dass auch Velos darauf Platz haben und sicher fahren können. Es soll ein Netz mit durchgehenden, sicheren und attraktiven Veloverbindungen zwischen Wohnquartieren, Dorfzentrum, Schulen, Freizeiteinrichtungen und Naherholungsgebieten vervollständigt werden.

Fussgänger

Der Fussverkehr soll durch attraktive, sichere und direkte Wege gefördert werden. Massnahmen sind sowohl im Siedlungsgebiet wie im nahen Umfeld vorgesehen. Zur Förderung der Naherholung soll auch das Wanderroutennetz ausgebaut werden.

Attraktive Fusswegverbindungen sind die Voraussetzung die wichtigen Zielorte im Siedlungsgebiet wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsgeschäfte, Parkieranlagen, öffentliche Gebäude, Freizeitanlagen und Naherholungsgebiete fahrzeuglos zu erreichen. Sie fördern das Zu-Fuss-Gehen und das Umsteigen vom MIV auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Sie leisten damit auch einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz.

Die Bedürfnisse der Invaliden sind in der Planung von Fusswegen nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Luftverkehr

Der Luftverkehr in der Schweiz ist grundsätzlich Bundessache und wird in einem Luftfahrtgesetz (LFG) und soweit es die Infrastruktur betrifft in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) geregelt. Bewilligungsbehörde für Bau und Betrieb ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).

Der Regionalflugplatz Bern - Belp ist einer von gesamtschweizerisch neun konzessionierten Regionalflugplätzen und verfügt über eine eidgenössische Betriebskonzession bis 2016. Bezüglich Passagierzahlen nimmt er hinter Lugano - Agno den zweiten Platz ein. Mit dem Status eines konzessionierten Flugplatzes besteht rechtlich auch ein Zulassungszwang für alle Segmente des Luftverkehrs.

Der Regierungsrat formuliert im Leitbild Luftverkehr Grundsätze und Ziele der kantonalen Luftverkehrspolitik. Ferner werden darin Erwartungen an Bund und an die Betreiber des Flugplatzes formuliert.

Der Flugplatz Bern - Belp erhöht die Standortattraktivität der Region für international tätige Unternehmen und für den Tourismus. Er verursacht aber auch erhebliche Lärmimmissionen in dicht besiedelten Gebieten und in den Naherholungslandschaften an der Aare.

Die Einflussmöglichkeiten des Kantons und insbesondere auch der Gemeinde Belp sind gering. Die Gemeinde Belp kann ihre Interessen nur im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörungen gemäss SIL anmelden. Hauptanliegen ist die Begrenzung der negativen Folgen (insbesondere Immissionen) des Flugbetriebes und der zugehörigen Infrastrukturen sowie die Begrenzung der räumlichen Ausdehnung des Flugplatzareals.

4.2 Massnahmenblätter

Die dringendsten Massnahmen sind in den nachfolgenden Massnahmenblättern zusammengefasst:

Bewirtschaftung Richtplan Verkehr	Massnahmenblatt Nr. 0
Übergeordnetes Strassennetz	Massnahmenblatt Nr. 1
Quartierstrassen, Aufwertung der Wohnquartiere	Massnahmenblatt Nr. 2
Freihaltung von Strassentrassen	Massnahmenblatt Nr. 3
Parkierung	Massnahmenblatt Nr. 4
ÖV-Angebot optimieren	Massnahmenblatt Nr. 5
Veloverkehr fördern	Massnahmenblatt Nr. 6
Wegnetz für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern	Massnahmenblatt Nr. 7
Naherholung	Massnahmenblatt Nr. 8
Erhaltung der Funktionsfähigkeit im Hauptkorridor A6 Rubigen – Belp – Kehrsatz	Massnahmenblatt Nr. 9

Die Angaben zu den Kosten sind grobe Richtwerte zur Abschätzung eines summarischen Budget-Richtwertes und können anderweitig nicht verwendet werden. Die Umsetzungsprioritäten sind separat im Kapitel 5.4 ersichtlich.


Massnahmenblatt 0 Bewirtschaftung Richtplan Verkehr

Kurzbeschreibung
 Der Richtplan Verkehr formuliert Inhalte und Schwerpunkte zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit, Sicherheit und verträglichen Gestaltung des Verkehrsgeschehens für die nächsten 10 bis 15 Jahre.
 Nach der Genehmigung durch den Gemeinderat ist der Richtplan behördenverbindlich.




Massnahmen	<p>0.1 Die Abteilung Bau überprüft die Budgetierung und Umsetzung der Massnahmen gemäss Vorgaben des Richtplans und erstattet zuhanden der Planungs- und Umweltkommission jährlich Bericht.</p> <p>0.2 Für die laufende Umsetzung des Richtplans Verkehr ist nach Möglichkeit eine jährliche Investition von durchschnittlich Fr. 300'000.- vorgesehen. Der Gemeinderat wird bei der Gemeindeversammlung für eine erste Phase einen Rahmenkredit von Fr. 1'500'000.- beantragen.</p> <p>0.3 Der Gemeinderat sorgt auf Antrag der Planungs- und Umweltkommission periodisch für eine Nachführung des Richtplans Verkehr.</p> <p>0.4 Es wird notwendig sein, diesen Richtplan durch die Aufnahme neuer Vorhaben und das Ausscheiden von erledigten Aufgaben laufend anzupassen.</p>
Federführung	Planungs- und Umweltkommission
Beteiligte Stellen	Gemeinde Belp, Abteilung Bau
Umsetzung	Die Planungs- und Umweltkommission stellt die Bewirtschaftung des Richtplanes Verkehr sicher und übernimmt die Controlling-Funktion.
Realisierung	Anpassung Richtplan alle 2 bis 4 Jahre
Kosten	Im Rahmen des laufenden Budgets
Kostenträger	Gemeinde
Stand	November 2006

Massnahmenblatt 1 Übergeordnetes Strassennetz

<p>Kurzbeschrieb Der motorisierte Verkehr soll möglichst auf die Hauptstrassen kanalisiert und betrieblich sicher und flüssig abgewickelt werden in Koexistenz mit den übrigen Verkehrsteilnehmern. Dabei sind die Nutzungsansprüche des Umfeldes und die Strassenraumgestaltung zu berücksichtigen.</p>	
<p>Massnahmen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.1 Torsituationen als Übergang ins Siedlungsgebiet ausbilden → Kanton, Gemeinde 1.2 Weiterführung der Flugplatzzufahrt gemäss genehmigtem Projekt Aemmenmattstrasse – Lindenkreisell und Erschliessung Industriegebiet Aemmenmatt und Hühnerhubel etappenweise realisieren → Kanton, Gemeinde 1.3 Konzept zur Führung des Schwerverkehrs vom Gürbetal zur Autobahn in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Region Gürbetal erarbeiten (z.B. Entlastung Hohlestrasse) → Planungsverein Region Gürbetal, Gemeinde Toffen, Gemeinde Belp 1.4 Einzelmassnahme zur Sicherung des Langsamverkehrs an verkehrsorientierten Strassen (Radstreifen, Abbiegen, Queren). → Kanton oder Gemeinde
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekte des Kantons: Tiefbauamt des Kantons Bern TBA ▪ Projekte der Gemeinde: Planungs- und Umweltkommission ▪ Massnahme 1.3: Planungsverein Region Gürbetal
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tiefbauamt des Kantons Bern TBA ▪ Gemeinde Belp, Abteilung Bau ▪ Verein Region Bern und Planungsverein Region Gürbetal
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorprojekte für Trassefreihaltung erarbeiten ▪ Eingaben an TBA für Vorhaben in Kantonsstrassen
<p>Kostenanteil Gemeinde</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungskosten für 1.1, 1.2, 1.3 und 1.4 ca. Fr. 150'000.- – 200'000.-¹⁾ ▪ Erstellungskosten gemäss KV noch nicht bezifferbar
<p>Kostenträger</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton ▪ Gemeinde
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ November 2006


¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 eingerechnet

Massnahmenblatt 2 Quartierstrassen, Aufwertung der Wohnquartiere

<p>Kurzbeschrieb Die Lebensqualität und Sicherheit in den Wohnquartieren soll verbessert werden. Dies wird wo nötig mittels punktuellen, verkehrsberuhigenden Massnahmen erreicht. Die Erschliessung muss dabei auch mit Lastwagen gewährleistet werden. Die Quartierstrassen sind auf die umfassenden Bedürfnisse der Quartierbewohner auszurichten. In der Regel soll die Fahrtenlänge für langsames Fahren durchs Quartier 300m nicht überschreiten.</p>	
<p>Massnahmen</p>	<p>2.1 Quartierweise Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Wohngebieten (z.B. Tempo 30-Zonen). Gleichzeitig mit der Planung werden Gefahrenstellen saniert und Massnahmen der Schulwegsicherung und gegebenenfalls der Gestaltung umgesetzt. → Gemeinde</p> <p>2.2 Die Neumattstrasse ist als Quartiersammelstrasse vorübergehend auch für den Industrie- und Flugplatzverkehr sicher und verkehrsberuhigt zu gestalten. Temporeduktion auf 40 km/h prüfen. Sichere Querungen, Abbiegehilfen schaffen. Lärmschutzmassnahmen nur falls Flugplatzstrasse zum Lindenkreisel nicht gebaut wird. → Gemeinde</p> <p>2.3 Gestalterische Aufwertung von Strassenräumen im Dorfzentrum: Belpbergstrasse, Dorfstrasse, Bahnhofstrasse → Gemeinde</p>
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Belp, Planungs- und Umweltkommission
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Belp, Abteilung Bau ▪ Bauherren und Grundeigentümer
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekte und Genehmigungsdossiers ev. mit Gutachten für die verkehrsberuhigenden Massnahmen in den verschiedenen Wohnquartieren ▪ Baugesuch oder Strassenplan für Projekte Neumattstrasse, Dorfstrasse, Belpberg- und Bahnhofstrasse
<p>Kostenanteil Gemeinde</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungskosten für 2.1 und 2.3 ca. Fr. 140'000.-¹⁾ ▪ Erstellungskosten für 2.1 ca. Fr. 600'000.-¹⁾ ▪ Erstellungskosten für Projekte Neumattstrasse, Dorfstrasse, Belpbergstrasse noch nicht bezifferbar
<p>Kostenträger</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Belp
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ November 2006


¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 eingerechnet

Massnahmenblatt 3 Freihaltung von Strassentrassen

<p>Kurzbeschreibung Für geplante Strassen und die Erschliessung künftiger Entwicklungsgebiete sind Handlungsspielräume durch Freihaltung möglicher Trassen offen zu halten (Strassen, Fuss- und Radwege). Die Trassen sind mittels Vorstudien festzulegen.</p>	
<p>Massnahmen</p>	<p>3.1 Trasse für Umfahrung Belp Süd (Mühlestrasse – Viehweidstrasse) sichern. → Gemeinde 3.2 Strassentrasse zur Erschliessung des Industrie- und Gewerbegebietes Hühnerhubel (als Weiterführung der Flugplatzzufahrt entsprechend dem genehmigten Projekt Aemmenmattstrasse – Lindenkreisel) freihalten → Gemeinde 3.3 Strassentrassen für Neuerschliessungsgebiete und künftige Planungen klären und freihalten (Erschliessungsprogramm aktualisieren) → Gemeinde</p>
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Belp, Planungs- und Umweltkommission
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Belp, Abteilung Bau ▪ Tiefbauamt des Kantons Bern
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorstudien für Trassefreihaltung erarbeiten ▪ Eingaben an TBA für Vorhaben, die Kantonsstrassen betreffen
<p>Kostenanteil Gemeinde</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungskosten für 3.1 und 3.2: ca. Fr. 80'000.- bis Fr. 100'000.- 1) ▪ Sep. Kredite für Erstellungskosten der Neuerschliessungen für 3.3 (noch nicht bezifferbar)
<p>Kostenträger</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ November 2006


¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 eingerechnet

Massnahmenblatt 4 Parkierung

<p>Kurzbeschrieb Im Dorfzentrum besteht ein Mangel an Parkplätzen. Durch Bewirtschaftung bestehender Parkplätze (z.B. blaue Zone) sowie die Schaffung gebührenpflichtiger, zusätzlicher Dauerparkplätze (z.B. Park+Ride-Parkplätze beim Bahnhof) soll das Problem entschärft werden. Im Dorfzentrum gehören verschiedene Parkplätze privaten Geschäftsinhabern, was eine koordinierte Bewirtschaftung erschwert. Das bewirtschaftete Parkieren im öffentlichen Raum soll geregelt werden. Der VRB plant die Koordination der Parkplatzbewirtschaftung in der Region Bern gemäss Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Massnahmenblatt B22. Mit Beschluss der Gemeindeversammlung vom 22. Juni 2006 wurde das Parkplatzreglement genehmigt. Im festgelegten Rahmen kann der Gemeinderat die Parkierung in einer Verordnung regeln. Die Gemeindeversammlung vom 14. September 2006 hat beschlossen, in der ZPP Nr. XI „Galactina - Areal“ die Realisierung von je mindestens 30 P+R-Parkplätzen und Veloabstellplätzen vorzuschreiben.</p>	
<p>Massnahmen</p>	<p>4.1 Erarbeiten, umsetzen und nach Bedarf aktualisieren der Parkplatzverordnung durch den Gemeinderat um das Parkieren im öffentlichen Raum im Rahmen des Reglements zu ordnen (Bewirtschaftung, Parkkarten, Gebührentarife, Gebührenverwendung, Kontrollorgane). Ev. koordinieren mit der Region VRB Bern. 4.2 Realisierung von je min. 30 P+R-Parkplätze und Veloabstellplätze im ZPP XI „Galactina - Areal“</p>
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinderat Belp
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Belp, Abteilung Bau ▪ VRB Verein Region Bern
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkplatzreglement ▪ ÜO Galactina ▪ Zonenplan
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungskosten für 4.1: ca. Fr. 20'000.-¹⁾ ▪ Realisierungskosten für 4.1: ca. Fr. 200'000.-¹⁾ ▪ Separate Kosten für die Umsetzung des Parkplatzkonzeptes und die Sicherung zusätzlicher P+R-Parkplätze noch nicht bezifferbar
<p>Kostenträger</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ▪ KMU / Grundeigentümer ▪ BLS ▪ Kanton (aufgrund Art. 14SFD)
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ November 2006


¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 eingerechnet

Massnahmenblatt 5 ÖV-Angebot optimieren

<p>Kurzbeschreibung Die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems kann in Zukunft nur durch zusätzliche Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden. Die gute Erschliessung von Belp mit öffentlichem Verkehr soll erhalten und gezielt verbessert werden. Begehren können von der Gemeinde über die Regionale Verkehrskonferenz RVK4 eingebracht werden. Die Gemeinden beteiligen sich entsprechend dem ÖV-Angebot und der Anzahl EinwohnerInnen an der Finanzierung des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs.</p>	
<p>Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> 5.1 S-Bahn: Rasche Einführung des 15-Minuten-Taktes auf der S-Bahn Belp-Bern-Münchenbuchsee 5.2 Schaffung eines attraktiven Umsteigeknotens von der S-Bahn auf das Bernmobil-Netz im Bereich Wabern bis Morillon bei der RvK4 beantragen 5.3 Optimierung des Bahnhofumfeldes (Busführung, gedeckte Wartebereiche, Taxi-Plätze, ausreichend P+R- und B+R Parkplätze, Kiss+Ride-Plätze) 5.4 Anschluss Airport Business-Center und Industrie Hühnerhubel an BusBelp (Ortsbus) 5.5 Bedarfsgerechte Taktverdichtung des Tangentos in Spitzenzeiten im Hinblick auf die Arbeitszone Viehweid
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Belp, Planungs- und Umweltkommission
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Belp, Abteilung Bau • Kanton (AöV) und RVK4 • Transportunternehmen (Bernmobil, BLS) • Tiefbauamt des Kantons Bern TBA (z.B. B+R)
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotskonzept RvK4 (Eingaben an RvK4) • Investitionsplan
<p>Kostenanteil Gemeinde</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzeptstudie gemäss Art. 5.3 und 5.4 • Annahme Planungskosten: ca. Fr. 70'000.- ¹⁾ • Sep. Betriebskostenbeiträge S-Bahn nach bekanntem Schlüssel
<p>Kostenträger</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde • Kanton • BLS • Bernmobil
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> • November 2006

¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 eingerechnet


Massnahmenblatt 6 Veloverkehr fördern

<p>Kurzbeschreibung Das Velo kann einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des übrigen Verkehrssystems und zur Verbesserung der Umwelt beitragen. Velofahren soll deshalb gezielt gefördert werden. Das Velofahren übernimmt eine wichtige Funktion als Freizeitbeschäftigung</p>	
<p>Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> 6.1 Regionale Netzlücken schliessen → Kanton 6.2 Verbindung „Muri/Bern Ost – Kehrsatz/Belp“ umsetzen → Kanton 6.3 Schliessen weiterer Weglücken (siehe geplante Radverbindungen im Plan) → Gemeinde 6.4 Velospezifische Massnahmen an verkehrsorientierten Strassen (z.B. Hohlestrasse: Asymmetrische Fahrbahnaufteilung Fahrbahn bergseitig breiter) → Kanton 6.5 Einzelmassnahmen zur Sicherung des Langsamverkehrs (Queren, Abbiegen) siehe auch Massnahme 1.4 → Kanton und Gemeinde 6.6 Quartierstrassen velosicher gestalten mittels Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen und angemessenen Gestaltungsmassnahmen und Zonensignalisation prüfen (siehe auch Massnahme 2.1) → Gemeinde 6.7 Zusätzliche, benutzerfreundliche und sichere Veloabstellplätze beim Bahnhof (B+R) erstellen. → Gemeinde 6.8 Flankierende Förderungsmassnahmen durchführen (z.B. Öffentlichkeitsarbeit, Aktionen, ergänzende Wegweisung, Koordination + gestalterische Abstimmung zusätzlicher Veloabstellplätze bei Verkaufsgeschäften aufstellen usw.) → Gemeinde
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Projekte der Gemeinde: Planungs- und Umweltkommission • Projekte des Kantons: Tiefbauamt des Kantons Bern
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt des Kantons Bern TBA • Gemeinde Belp, Abteilung Bau • BLS und Geschäftsinhaber
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eingaben an Kanton ²⁾ • Investitionsprogramm • Aktionsprogramme
<p>Kostenanteil Gemeinde</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planungskosten für 6.4 und 6.8: ca. Fr. 150'000.- ¹⁾ • Die übrigen Kosten sind entweder noch nicht bezifferbar oder sind bereits in andern Massnahmenblättern enthalten
<p>Kostenträger</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton ²⁾ • Gemeinde Belp • Verkaufsgeschäfte und BLS
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> • November 2006

¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 eingerechnet


²⁾ Soweit der Kanton betroffen ist, unterliegen die Massnahmen der kantonalen Prioritätensetzung

Massnahmenblatt 7 Wegnetz für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern

<p>Kurzbeschrieb Schaffen eines zusammenhängenden Fusswegnetzes mit direkten, sicheren und attraktiven Verbindungen von den Wohnquartieren ins Dorfzentrum, zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu den Schulen und übrigen öffentlichen Einrichtungen sowie in die Naherholungsgebiete</p>	
<p>Massnahmen</p>	<p>7.1 Schliessen der Lücken im Fusswegnetz (Wege, Trottoirs, Quartierstrassen, Fussgängerbereiche) mit den geplanten Fusswegen → Gemeinde 7.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere schaffen mittels Verkehrsberuhigung, Strassenraumgestaltung, ev. Zonensignalisationen, (siehe auch Massnahme 2.1) → Gemeinde 7.3 Strassenräume im Dorfzentrum für Fussgänger attraktiver gestalten (Dorfstrasse, Belpbergstrasse), Verbreiterung der Fussgängerbereiche → Gemeinde 7.4 Einzelmassnahme zur Sicherung des Langsamverkehrs (Querungshilfen an kritischen Stellen) siehe auch Massnahme 1.4 → Kanton</p>
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Projekte der Gemeinde: Planungs- und Umweltkommission • Projekte des Kantons: Tiefbauamt des Kantons Bern
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Belp, Abteilung Bau • Tiefbauamt des Kantons Bern • Berner Wanderwege
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Investitionsplan • Ordentliches Genehmigungsverfahren • Im Rahmen von Überbauungsordnungen
<p>Kostenanteil Gemeinde</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellungskosten für 7.1 (inkl. 6.3): Bauen neuer Fuss- und Radwege inkl. Querung eines Bahngleises gesichert mit Barrieren und neuem Steg über die Gürbe Planungskosten ca. Fr. 250'000.- und Erstellungskosten ca. Fr. 1'400'000.-¹⁾ • Planungskosten für 7.3 Annahme: ca. Fr. 60'000.- bis 80'000.-¹⁾ • Die übrigen Kosten sind entweder noch nicht bezifferbar oder sind bereits in andern Massnahmenblättern enthalten
<p>Kostenträger</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde • Kanton
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> • November 2006

¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 eingerechnet

Massnahmenblatt 8 Naherholung

<p>Kurzbeschreibung Massnahmen zur Förderung der Naherholung im Umfeld des Wohnortes tragen dazu bei, motorisierten Freizeitverkehr zu reduzieren und die Lebensqualität im Wohnumfeld zu verbessern.</p>	
<p>Massnahmen</p>	<p>8.1 Wegnetz für Wanderer, Spaziergänger und Radfahrer ergänzen (siehe auch Massnahmen 6.1 bis 6.3 und 7.1) → Gemeinde</p> <p>8.2 Erstellen von attraktiv ausgerüsteten Verweilplätzen (an der Aare, Gürbe und am Belpberg), Aare- und Gürbeufer zugänglich machen, Feuerstelle, Sitzbänke, Brunnen mit Trinkwasser, Spielgeräte, Bepflanzung, weitere Ausrüstungen, ev. Witterungsschutz) → Gemeinde</p> <p>8.3 Schaffen und erhalten von verkehrsarmen Räumen (Fahrverbote für Motorfahrzeuge, Geschwindigkeitsbeschränkungen) → Gemeinde</p> <p>8.4 Ausrüsten der Naherholungsgebiete (Sitzbänke, Abfallbehälter, Robidog, Wegweisung, usw.) → Gemeinde</p> <p>8.5 Sichern des Schlossareals als öffentlichen Park → Gemeinde</p>
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungs- und Umweltkommission
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Belp, Abteilung Bau ▪ Grundeigentümer
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baugesuche
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellungskosten für 8.2, 8.3 und 8.4: Erstellen von Verweilplätzen, verkehrsarmen Räumen und Ausrüstung Naherholungsgebiete: ca. Fr. 250'000 - 350'000.- Fr. ¹⁾ ▪ Die übrigen Kosten sind entweder noch nicht bezifferbar oder sind bereits in andern Massnahmenblättern enthalten
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ November 2006

¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 eingerechnet

Massnahmenblatt 9 Erhaltung der Funktionsfähigkeit im Hauptkorridor A6/Rubigen – Belp – Kehrsatz

<p>Kurzbeschreibung Der Hauptkorridor durch Belp (Rubigenstrasse - Viehweidstrasse) ist bereits heute stark ausgelastet. Aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung und infolge der geplanten Neueinzonungen wird der Verkehr weiter zunehmen und es wird befürchtet, dass die Strasse zeitweise stark überlastet sein wird. Die beabsichtigte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr kann vor allem dann erwirkt werden, wenn die Busse nicht im Stau stecken bleiben. In einem Betriebskonzept ist aufzuzeigen, wie der zusätzliche Verkehr verarbeitet und wie der Busbetrieb flüssig abgewickelt werden kann. Mögliche Umfahrungsoptionen sollen von Einzonungen frei gehalten werden.</p>	
<p>Massnahmen</p>	<p>9.1 Betriebskonzept Hauptkorridor Rubigenstrasse - Viehweidstrasse erarbeiten → Kanton, Gemeinde 9.2 Trasse Nordumfahrung Belp von Einzonungen freihalten → Kanton, Gemeinde</p>
<p>Federführung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekte des Kantons: Tiefbauamt des Kantons Bern TBA ▪ Projekte der Gemeinde: Planungs- und Umweltkommission
<p>Beteiligte Stellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tiefbauamt des Kantons Bern TBA ▪ Gemeinde Belp, Abteilung Bau
<p>Umsetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebskonzept Hauptkorridor erarbeiten ▪ Eingaben an TBA für Vorhaben in Kantonsstrassen ▪ Keine Einzonungen im Bereich möglicher Umfahrungsstrassen Belp Nord und Bern Süd
<p>Kostenanteil Gemeinde</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungskosten für 9.1 ca. Fr. 30'000.-¹⁾ ▪ Erstellungskosten gemäss KV noch nicht bezifferbar
<p>Kostenträger</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton ▪ Gemeinde
<p>Stand</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ November 2006

¹⁾ dieser Betrag ist im Rahmenbudget gemäss Kapitel 5.3 noch nicht eingerechnet

4.3 Erläuterungen zur Legende des Teilrichtplanes „Massnahmen“ (Nr. 90265 / 3)

Buslinie geplant

Infolge der neuen Strassenführung der Flugplatzzufahrt sind die Bushaltestellen an der Muristrasse aufgehoben worden. Mit der vorgesehenen neuen Zufahrtsstrasse ins Industriegebiet Hühnerhubel mit Bücke über die Gürbe kann der Bus in einer Richtung diese Haltestellen wieder bedienen.

Der geplante Migros-Neubau und die Station Steinbach soll mit neuer Busführung an die Ortsbuslinie angeschlossen werden.

Radroute geplant

Das Radwegnetz soll zur Verbesserung der Sicherheit und Aufwertung des Velofahrens ausgebaut werden (Sichere Verbindung vom Riedli ins Zentrum und zum Naherholungsgebiet, bessere Zugänglichkeit zum Bahnhof Belp, neue Aarequerung nach Muri, schliessen von Weglücken).

Fussweg geplant

Geplante Ergänzungen im Fuss- und Wanderwegnetz.

Verbindungsstrasse geplant

Der Gewerbe- und Industrieverkehr (Hühnerhubel) sowie die Flugplatzzufahrt soll ausserhalb der Wohnquartiere zum Lindenkreisel und dort auf die Hauptverkehrsstrasse geführt werden. Das Projekt der Weiterführung der Flugplatzzufahrt bis zum Lindenkreisel (Kantonsstrasse) ist bereits genehmigt.

Hauptverkehrsstrasse innerorts mit velospezifischen Massnahmen

Umsetzung der Massnahmen zur Verbesserung der Velosituation in den Kantonsstrassen gemäss kantonalem Richtplan Veloverkehr („KRP Velo“) vom 22. Dez. 2004.

Wanderwegmarkierung geplant

Markierung neuer Wanderwege am Fusse des Belpberges gemäss der Planung des „Vereins Berner Wanderwege“ an bestehenden und neu zu erstellenden Wegen.

Quartier mit verkehrsberuhigenden Massnahmen

Planung und Realisierung von verkehrsberuhigenden baulichen, betrieblichen und gestalterischen Massnahmen zur Verbesserung von Wohnlichkeit und Sicherheit (inkl. Sanierung von Gefahrenstellen und Massnahmen der Schulwegsicherung und Signalisation von Tempo 30-Zonen).

Verkehrsarmer Raum

Das wertvolle Potential an Naherholungsgebieten in unmittelbarer Umgebung der Wohnsiedlung von regionaler Bedeutung soll durch den motorisierten Verkehr möglichst wenig beeinträchtigt werden. Die bereits bestehende Signalisation von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Zulassungsbeschränkungen werden ergänzt.

Gestalterische Aufwertung des Strassenraumes

Für die Neumattstrasse besteht bereits eine Studie zur Verbesserung der Verträglichkeit mit dem Quartier und zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Im Dorfzentrum sollen die Strassenräume der Dorf- und Belpberg- und Bahnhofstrasse als attraktive Aufenthaltsräume gestaltet werden.

Neuerschliessungsgebiete mit Anschlusspunkt

Für das noch nicht überbaute und für das neu eingezonte Bauland soll eine optimale Erschliessung gesichert werden. Dies wird durch frühzeitige Erarbeitung entsprechender Konzepte gewährleistet (Erschliessungsprogramm).

Punktuelle Massnahmen zur Sicherung des Langsamverkehrs

Einzelne Stellen im übergeordneten Strassennetz sind bezüglich Sicherheit als kritisch bekannt. Diese Stellen sind punktuell zu sanieren.

Trassesicherung für eine Südumfahrung von Belp

Mit einer Südumfahrung von Belp soll der motorisierte Verkehr (insbesondere auch der Schwerverkehr) vom Gürbetal zum Autobahnanschluss Rubigen ausserhalb des Siedlungsgebietes von Belp geführt werden. Mit einer Vorstudie soll das zukünftige Trasse festgelegt und gesichert werden. Dadurch sind auch allfällige Auswirkungen auf das angrenzende Siedlungsgebiet (z.B. Erschliessung neu eingezonter Gebiete) erkennbar.

Torsituationen geplant

Bauliche und gestalterische Ausbildung des Übergangs von Ausserorts ins Siedlungsgebiet mit dem Ziel, dass die Autofahrer ihr Fahrverhalten der neuen Situation im Innerortsverkehr besser anpassen (Geschwindigkeitsreduktion).

Parkplatz geplant

Im Dorfzentrum und insbesondere im Umfeld des Bahnhofes sind nicht ausreichend Parkplätze für Kurz- und Dauerparkierer vorhanden. Beim Bahnhof sind 15 bis 30 bewirtschaftete P+R-Parkplätze neu zu realisieren. Beim Flugplatz wird ein zusätzlicher, öffentlicher Sammel-Parkplatz realisiert.

Veloabstellplätze geplant

Zur Verbesserung des Angebotes an Veloabstellplätzen im Dorfzentrum werden die bestehenden Veloabstellplätze beim Bahnhof und an der Kummensestrasse erweitert.

Verweilplätze geplant

Zur Förderung der Naherholung werden entlang der Aare die bestehenden und entlang der Gürbe (4) und am Belpberg (1) fünf attraktive zusätzliche Verweilplätze als Ausflugsziele, Aufenthaltsorte und Orte der Begegnung für Jung und Alt erstellt und ausgerüstet. Es sind Orte, wo auch der Zugang ans Wasser ermöglicht wird resp. die Aussicht über Belp erlebt werden kann.

5. Umsetzung

5.1 Zuständigkeit seitens der Gemeinde

Für die Umsetzung des Verkehrsrichtplanes ist die Abteilung Bau zuständig.

5.2 Prioritäten

Die Massnahmen werden entsprechend ihrer Bedeutung, Kosten- oder Umwelteffizienz in drei Realisierungs-Prioritäten eingeteilt:

Priorität 1:	Umsetzung kurzfristig (ca. in den nächsten 5 Jahren)
Priorität 2:	Umsetzung mittelfristig (ca. in 5 bis 10 Jahren)
Priorität 3:	Umsetzung längerfristig (über 10 Jahren)

Sie finden dazu im Kapitel 5.4 das entsprechende Umsetzungsprogramm

5.3 Kosten

Die Inhalte des Richtplanes sollen gemäss Umsetzungsprogramm innert angemessener Frist (in den nächsten 10 bis 15 Jahren) realisiert werden. Dazu wird für die vielen kleineren Massnahmen in der Finanzplanung ein regelmässiger jährlicher Budgetposten bereitgestellt. Dieser Rahmenkredit kann u.a. aus Mitteln der Mehrwertabschöpfung und der Parkplatzbewirtschaftung gespiesen werden.

Für die in der nachfolgenden groben Kostenschätzung nicht aufgeführten Planungs- und Realisierungskosten von Einzelprojekten werden wie bisher ausserhalb des Rahmenkredites separate Beträge auf der Basis genehmigter Kostenvoranschläge budgetiert und genehmigt.

Für die laufende Umsetzung des Richtplans Verkehr, namentlich der Massnahmen für Fussgänger und Radfahrer, für den öffentlichen Verkehr, zur Aufwertung der Naherholung, für verkehrsberuhigende Massnahmen und zur Sicherung grösserer Einzelprojekte ist nach Möglichkeit eine jährliche Investition von durchschnittlich Fr. 300'000.- vorgesehen. Der Gemeinderat wird bei der Gemeindeversammlung für eine erste Phase einen Rahmenkredit von Fr. 1'500'000.- beantragen.


In den grob geschätzten Gesamtkosten sind folgende Massnahmenbeiträge (nur Gemeindeanteile) enthalten. Die Mehrwertsteuer ist nicht enthalten:

Nr.	Massnahmen	Planungs-kosten	Erstellungskosten
1.1	Vorprojekte für drei Torsituationen als Übergang ins Siedlungsgebiet (zusammen mit Kanton)	Fr. 60'000.-	
1.3	Schwerverkehrskonzept Gürbetal - Autobahn erarbeiten (Region Gürbetal)	Fr. 30'000.-	
1.4 und 7.4	Fünf Einzelmassnahmen zur Sicherung des Langsamverkehrs (Radstreifen, Abbiegen, Queren). 5 Vorprojekte	Fr.100'000.-	

2.1, 6.6 und 7.1	Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Sanierung von Gefahrenstellen in 11 Quartieren, inkl. Realisierung	Fr. 60'000.-	Fr. 600'000.-
2.3, 6.5 und 7.3	Gestalterische Aufwertung von Strassenräumen im Dorfzentrum (Dorfstrasse und Belpbergstrasse), Projekte mit KV	Fr. 80'000.-	
3.1	Trasse für Umfahrung Belp Süd (Mühlestrasse – Viehweidstrasse) sichern, Vorstudie mit Kostenschätzung	Fr. 40'000.-	
3.2	Erschliessung des Industrie- und Gewerbegebietes (Vorstudie)	Fr. 40'000.-	
4.1	Parkplatzbewirtschaftung	Fr. 20'000.-	Fr. 300'000.-
5.3 und 5.4	Optimierung des Bahnhofumfeldes, Konzeptstudie	Fr. 70'000.-	
6.3, 7.1 und 8.1	Schliessen der Lücken im Rad-, Fuss- und Wanderwegnetz, Projekte und Realisierung	Fr. 250'000.-	Fr. 1'400'000.-
6.8	Massnahmen zur Förderung des Velofahrens, Budget	Fr. 50'000.-	
8.2	Erstellen von vier attraktiv ausgerüsteten Verweilplätzen (an der Gürbe und am Belpberg)		Fr. 350'000.-
8.3	Schaffen und erhalten von verkehrsarmen Räumen, Signalisation anpassen.		Fr. 30'000.-
8.4	Ausrüsten der Naherholungsgebiete (Sitzbänke, Abfallbehälter, Robidog, Wegweisung, usw.)		Fr. 50'000.-
Total		Fr. 800'000.-	Fr. 2'750'000.-
	Kostenbetrag für Massnahmen, die über das Rahmenbudget finanziert werden.		ca. Fr. 3'550'000.-

5.4 Umsetzungsprogramm

Umsetzungsprogramm	Realisierungshorizont		
	1 bis 5 Jahre	5 bis 10 Jahre	über 10 Jahre
1. Übergeordnetes Strassennetz			
1.1 Torsituationen als Übergang ins Siedlungsgebiet ausbilden			
1.2 Weiterführung der Flugplatzzufahrt bis Lindenkreisel (Kantonsstrasse). Zufahrtsstrasse zur Erschliessung der Industriegebiete Stockmatt, Aemmenmatt und Hühnerhubel			
1.3 Schwerverkehrskonzept Gürbetal - Autobahn erarbeiten			
1.4 Einzelmassnahme zur Sicherung des Langsamverkehrs (Radstreifen, Abbiegen, Queren).			
2. Quartierstrassen, Aufwertung der Wohnquartiere			
2.1 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Sanierung von Gefahrenstellen, Signalisation und Markierung		3-4 Quartiere	übrige
2.2 Neumattstrasse als Quartiersammelstrasse sicher und verkehrsberuhigt gestalten			
2.3 Gestalterische Aufwertung von Strassenräumen im Dorfzentrum		Dorfstrasse	Belpbergstrasse
3. Freihaltung von Strassentrassen			
3.1 Trasse für Umfahrung Belp Süd (Mühlestrasse – Viehweidstrasse) sichern			
3.2 Erschliessung des Industrie- und Gewerbegebietes			
3.3 Strassentrassen für Neuerschliessungsgebiete (Erschliessungsprogramm aktualisieren)			nach Bedarf
4. Parkierung			
4.1 Parkplatzreglement erarbeiten			
4.2 Park+Ride-Parkplätzen beim Bahnhof sichern	Dringend!		
5. ÖV-Angebot optimieren			
5.1 Rasche Einführung des 15-Minuten-Taktes S-Bahn Belp-Bern-Münchenbuchsee			
5.2 Umsteigeknoten von der S-Bahn auf das Bernmobil-Netz im Bereich Wabern bis Morillon			
5.3 Optimierung des Bahnhofumfeld			
6. Zweiradverkehr fördern			
6.1 Regionale Netzlücken Radwegnetz schliessen	50%	50%	
6.2 Neue Verbindung „Muri/Bern Ost – Kehrsatz/Belp“		mit Kanton	
6.3 Schliessen weiterer Weglücken (siehe geplante Radverbindungen im Plan):	50%	50%	
6.4 Velospezifische Massnahmen an Kantonsstrassen		mit Kanton	
6.5 Einzelmassnahme zur Sicherung des Langsamverkehrs (Queren, Abbiegen) siehe MB 1		mit Kanton	
6.6 Quartierstrassen velosicher gestalten (siehe Massnahmenblatt Nr. 2)		3-4 Quartiere	übrige
6.7 Zusätzliche Veloabstellplätze beim Bahnhof (B+R)			
6.8 Massnahmen zur Förderung des Velofahrens			
7. Wegnetz für Fussgängerinnen und Fussgänger verbessern			
7.1 Schliessen der Lücken im Fusswegnetz	50%	50%	
7.2 Fussgängerfreundliche Wohnquartiere schaffen (siehe auch Massnahmeblatt Nr. 2)		3-4 Quartiere	übrige
7.3 Strassenräume im Dorfzentrum attraktiver gestalten (Dorfstrasse, Belpbergstrasse) siehe MB Nr. 2.3		Dorfstrasse	Belpbergstrasse
7.4 Einzelmassnahme zur Sicherung des Langsamverkehrs (siehe Massnahmenblatt 1)			
8. Naherholung			
8.1 Wegnetz für Wanderer, Spaziergänger und Radfahrer ergänzen (siehe Massnahmenblätter 6 und 7)	50%	50%	
8.2 Erstellen von attraktiv ausgerüsteten Verweilplätzen (an der Gürbe und am Belpberg)	50%	50%	
8.3 Schaffen und erhalten von verkehrsfreien Räumen, Signalisation anpassen.			
8.4 Ausrüsten der Naherholungsgebiete (Sitzbänke, Abfallbehälter, Robidog, Wegweisung, usw.)			laufend
8.5 Sichern des Schlossareals als öffentlichen Park.			

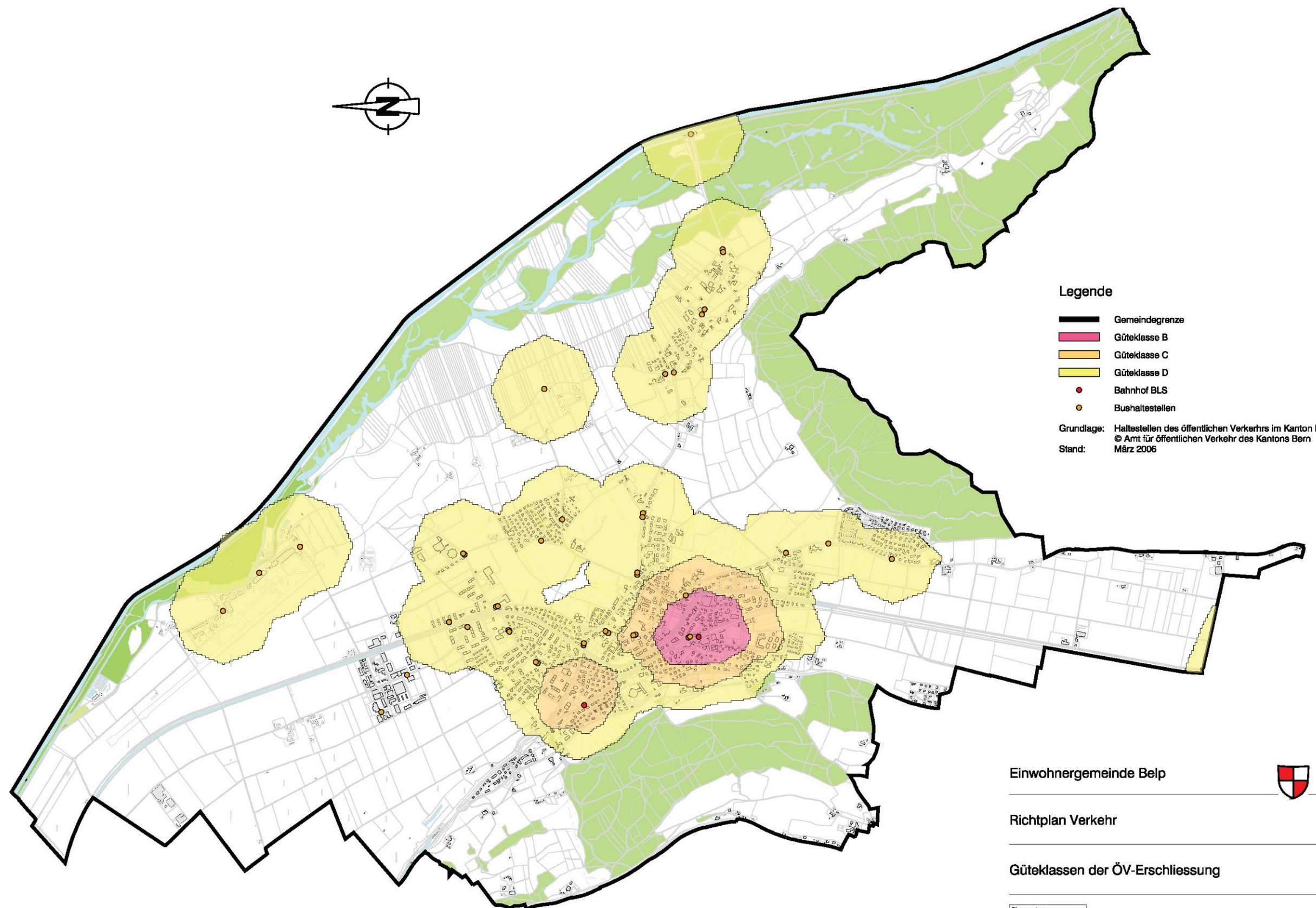
 Planung und rechtliche Sicherung

 Realisierung







04.10.2006

Roduner BSB + Partner AG

6. Anhang 1: Güteklasse der öV-Erschliessung



Legende

-  Gemeindegrenze
-  Güteklasse B
-  Güteklasse C
-  Güteklasse D
-  Bahnhof BLS
-  Bushaltestellen

Grundlage: Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern,
 © Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
 Stand: März 2006

Einwohnergemeinde Belp



Richtplan Verkehr

Güteklassen der ÖV-Erschliessung

Planungsteam
 proBelp

Achsen Struass
 Büro für Raumplanung und Städtebau
 Opfingerstrasse 14, 3000 Bern 25
 Tel 031 338 10 10
 Fax 031 338 10 11
 info@struass.ch

Roduner BSB + Partner AG
 Ingenieure und Planer
 Schaufelweg 21, 3006 Schönen
 Tel 031 918 06 78
 Fax 031 918 00 79
 a.roduner@roduner-bsb-partner.ch

UNA AG
 Abteil. für Naturschutz und Umweltsfragen
 Münsingerstrasse 3, 3011 Bern
 Tel 031 912 29 97
 Fax 031 912 29 98
 dunnwirth@unabern.ch

Güteklasse der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr

Nach der Angebotsverordnung AVG Art. 4 gelten Einwohner durch den öffentlichen Verkehr als erschlossen, die innerhalb eines 750m-Radius um eine Bahnstation oder eines 400m-Radius um eine Bushaltestelle wohnen. Die Topografie kann diese Distanzen etwas verkürzen.

Gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A01) gilt als Kriterium für die Ausscheidung von grösseren Wohnüberbauungen (ab ca. 100 Einwohner), dass sie direkt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (Güteklasse C gemäss SN 640 290).

- Nur zwei Neueinzonungen liegen ausserhalb der Erschliessungsgüte D (Radius 300m) und sind somit schwach erschlossen. Dabei handelt es sich um einen Teil der Scheuermatt / W2 und um den nördlichen Zipfel der Viehweid. Mit dem Radius von 750m bei der Scheuermatt (Bahn) und 400m (Bus) bei der Viehweid gelten diese Gebiete gemäss AVG als mit öffentlichem Verkehr erschlossen.
- Wenn bei der Scheuermatt eine grosse Überbauung geplant ist (Es sind gemäss privatrechtlichem Vertrag nur Einfamilienhäuser zulässig mit weniger Einwohner) muss dieses Gebiet die Güteklasse C einhalten. Wenn jedoch keine grössere Überbauung mit mehr als 100 Einwohnern vorgesehen ist, ist die vorhandene Erschliessungsgüte ausreichend.

7. Anhang 2: Auswirkungen des Verkehrs der Neueinzonungen

Die vorliegende Studie im Anhang 2 dient dazu, die Auswirkungen des zukünftigen Verkehrs durch die geplanten Neueinzonungen und Umzonungen der Gemeinde Belp bezüglich Luftbelastung, Lärm und technische Verkehrsbelastung abzuschätzen, allfällige kritische Bereiche zu erkennen und aufzuzeigen, wo Handlungsbedarf besteht.

7.1 Abschätzung des zusätzlich erzeugten, motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Die Landflächen mit geplanten Umzonungen und Einzonungen sind dem Erläuterungsbericht zur Ortsplanung beschrieben:

Gebiet	BGF	Einwohner ca.	Arbeits- plätze ca.	Verkaufsflä- che VF [m ²] ³⁾	Verkehrsaufkom- men [Fahrten/Tag]
Spez. Ver- kehrsaufkom- men:	[m ²]	1.5 Fahrten/ Tag	4 Fahr- ten/ Tag	35 – 70 Fahrten /100 m ² VF	
Wohngebiete:					
Christenmatt ZPP	6'500	ca. 120			180
Chrütz W3	13'700	ca. 250			375
Chrütz W2	2750	ca. 50			80
Scheuermatt W2	8'300	ca. 150			225
Müli W2	3'350	ca. 60			90
Gemischte Ge- biete:					
Schönebrunne ZPP	10'800				
Galactina ZPP	14'650	ca. 180	ca. 80		590
Hohliebi ZPP ¹⁾	6'900	ca. 30	ca. 80	1500	1'400
Säget (Hirsig)	4'650	ca. 60	ca. 30		210
Arbeitsgebiete:					
Aemmenmatt ZPP ²⁾	3'500		ca. 20	2'700	1'000
Viehweid-Nord ZPP	37'000		ca. 80		320
Total:	112'100	ca. 900	ca. 300		rund 4'500

¹⁾ Verkauf, Detailhandel ca. 70 Fahrten DTV pro 100 m² VF

²⁾ Neubau Landi ca. 35 Fahrten DTV pro 100 m² VF

- 3) Verkehrsintensive Vorhaben mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 2'000 Fahrten DTV benötigen ein regionales Fahrtenkontingent

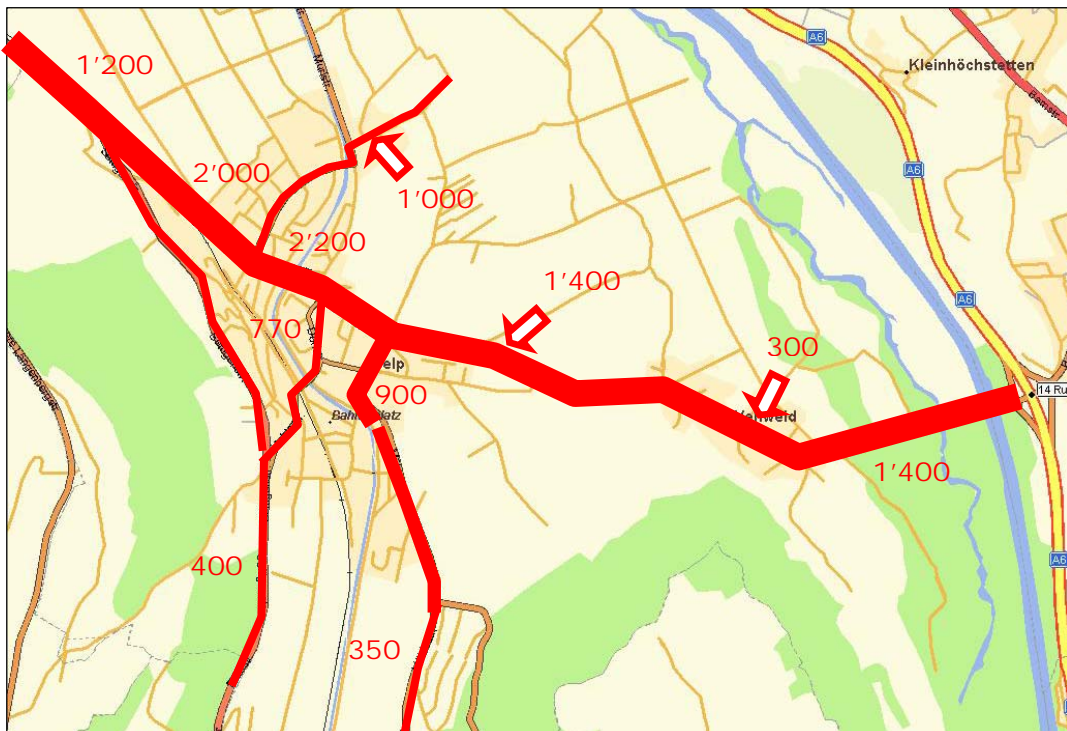
7.2 Umlegung des Verkehrs auf die verschiedenen Strassenachsen

Die Umlegung des erzeugten Verkehrs (MIV) auf die wichtigsten Verkehrsachsen erfolgt auf der Basis der Pendlerstatistik. Die Prozentzahlen zeigen, wie sich der zusätzliche Verkehr in die verschiedenen Hauptrichtungen aufteilt:

	Arbeitsplätze und Kunden in Belp	Wohnen in Belp
Binnenverkehr Belp	21%	21%
Viehweid, A6/Rubigen	37%	21%
Kehrsatz/Wabern/Bern	20%	53%
Gürbetal	22%	5%

7.3 Verkehrsbelastung im Strassennetz

Zusatzbelastung infolge Ein- und Umzonungen



7.4 Beurteilung der Auswirkungen des Zusatzverkehrs

Lärmbelastung

Die Lärmbelastung längs vorbelasteten Strassen darf infolge des Verkehrs eines neuen Vorhabens nicht wahrnehmbar (d.h. höchstens 1 dB(A)) zunehmen.

- Die Verkehrsbelastung in der Neumattstrasse nimmt durch die „Landi“ um rund 900 Fahrten DTV pro Tag zu. Sie ist mit rund 4'000 - 6'000 Fahrzeugen vorbelastet. Unter diesen Vorgaben wird die Lärmbelastung am Tag um 0.6 bis 0.9 dB(A) erhöht. Diese Mehrbelastung ist nicht wahrnehmbar und somit verträglich. Aufgrund der Öffnungszeiten entsteht nachts keine Lärmzunahme.
- In der Käsestrasse nimmt der Lärm durch die zusätzlichen 900 Fahrzeuge um rund 0,3 dB(A) zu und ist somit nicht wahrnehmbar und somit verträglich.
- Die Steinbachstrasse südlich der Neumattstrasse wird täglich mit zusätzlich 2'200 Fahrzeugen belastet. Die Lärmzunahme beträgt ca. 0,6 dB(A). Dies ist nicht wahrnehmbar.

Lufthygiene

Die Zusatzbelastung der Luft darf durch ein Vorhaben die kritischen Belastbarkeiten gemäss Arbeitshilfe des beco nicht überschreiten.

- In der Neumattstrasse beträgt die Belastbarkeit für ein Vorhaben rund 1'500 Fz/Tag (Vorbelastung K, Bebauungsdichte M). Das Verkehrsaufkommen der „Landi“ Aemmenmatt ist bezüglich Luftbelastung somit unkritisch.
- Für die Strassenquerschnitte von Belp kann mit lockerer Bebauung (L) und Vorbelastung als Korridorbereich (K) gerechnet werden. Für die einzelnen Vorhaben wie ALDI Hohliebi und Migros Schönebrunne mit ca. 1'500 resp. 2000 Fahrten Neuverkehr können die Belastbarkeiten voraussichtlich knapp eingehalten werden. Die Detailabklärung wird im Genehmigungsverfahren dieser Vorhaben erfolgen.
- Die übrigen Vorhaben sind unproblematisch.

Kapazität

- Entlang der Hauptachse Bern – Kehrsatz – Belp – Rubigen ist aufgrund des Mehrverkehrs mit zunehmenden Kapazitätsproblemen und Verkehrsüberlastungen zu rechnen. Eine grobe Abschätzung zeigt, dass durch die Nutzung der Neueinzonungsgebiete bei den Knoten Lindenkreisel und Kreisel Dorfstrasse/Steinbachstrasse vermehrt Verkehrsüberlastungen auftreten können. Dadurch wird auch der öffentliche Verkehr behindert. Für den Abschnitt vom Kreisel Dorfstrasse bis zur Viehweid sind im Rahmen eines Betriebskonzeptes Massnahmen zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems, insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs zu prüfen und zu sichern (z.B. Dosieranlage, Verkehrsreduktion durch Verzicht auf gewisse Vorhaben, Umlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr, Busbevorzugung, separate Busspur).

8. Anhang 3: Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom: 01.09.05 – 31.10.05

Vorprüfung vom: 29. März 2006

BESCHLOSSEN DURCH DEN GEMEINDERAT AM: 23. November 2006

IM NAMEN DES GEMEINDERATES:

Der Präsident

Der Gemeindeschreiber

Rudolf Neuenschwander

Markus Rösti

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Belp, den 23. November 2006

Der Gemeindeschreiber:

Markus Rösti

GENEHMIGT DURCH DAS AMT FÜR GEMEINDEN UND RAUMORDNUNG AM:

9. Anhang 4: Teilrichtpläne

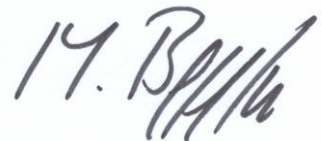
- **Motorisierter Individualverkehr MIV**
- **Öffentlicher Verkehr , Zweiradverbindungen, Fuss- und Wanderwege**
- **Massnahmen**
- **Basiserschliessung gemäss Art. 106/107 BauG**

Schliern, 23. November 2006
90265./aro Ingenieure und Planer

Roduner BSB+Partner AG



Andreas Roduner



Michael Beyeler

Roduner BSB + Partner AG, Ingenieure und Planer