Gemeinde Belp

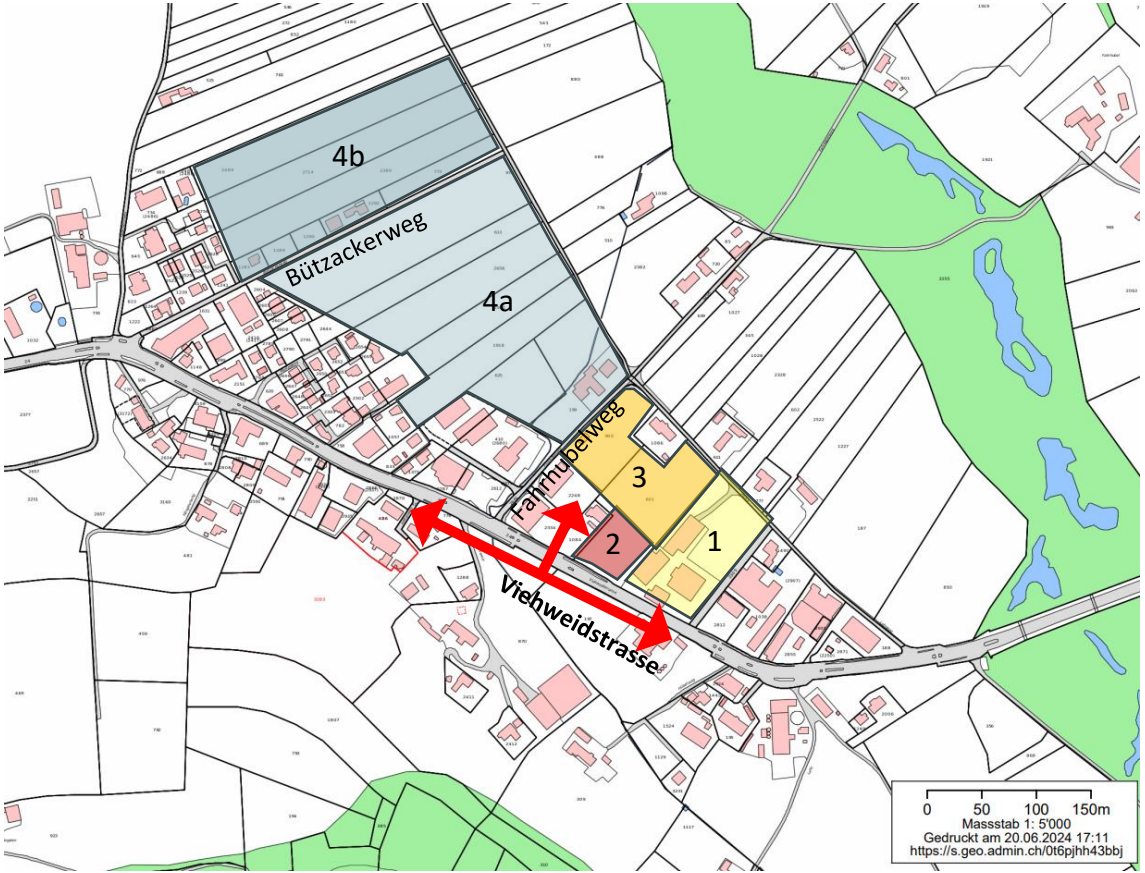
Verkehrsstudie Viehweid 2024

Informationsveranstaltung Einzonung Parzellen 601/900 vom 16.06.2025

Inhalt

Ausgangslage und Auftrag
Analyse Ist-Zustand Viehweidstrasse
Erschliessungsvarianten und Restkapazitäten
Nutzungsoptionen aus Sicht Verkehr

Ausgangslage: Einzonungen-Viehweidstrasse



1 Parzelle Teil 601
2 Parzelle Teil 601
3 Parzelle 601/900
4a Viehweid Nord
4b Viehweid Nord

Aufgabenstellung

- Beschränkung auf die Parzellen 601 und 900 (Gebiete 1, 2 und 3)
- Aufzeigen von Erschliessungsoptionen von/nach der Viehweidstrasse
- Mögliche zeitliche Etappierung
- Nutzungsoptionen unter Berücksichtigung der vorhandenen verkehrlichen Kapazitäten

Viehweidstrasse Ist-Zustand

Verkehrserhebung B+S AG, 28.05.24 bis 12.06.24

Tagesverkehr (Mo-So)	19‘000 Fz/d
Werktagsverkehr (Mo-Fr)	20‘350 Fz/d
Morgenspitze (7-8)	1‘575 Fz/h
Abendspitze (17-18)	1‘750 Fz/h

Die Viehweidstrasse ist 2024 bereits nahe an der max. Leistungsfähigkeit belastet

Viehweidstrasse Ist-Zustand

Verkehrsflussstörungen an den Schnittstellen

Erschliessung, Varianten

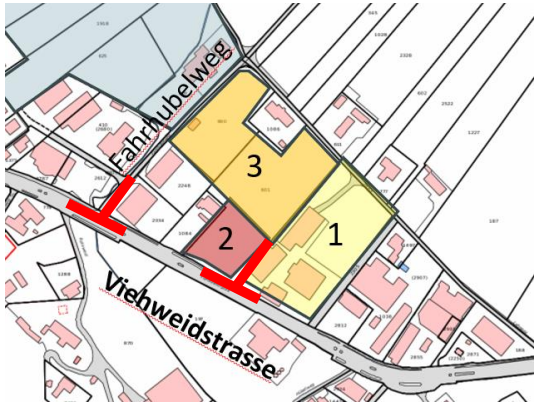
- Über welche Achsen (Erschliessungsstrassen) sollen die einzelnen Gebiete erschlossen werden?

- Wie sollen die Anschlusspunkte an die Viehweidstrasse ausgestaltet werden (Knotenform)?

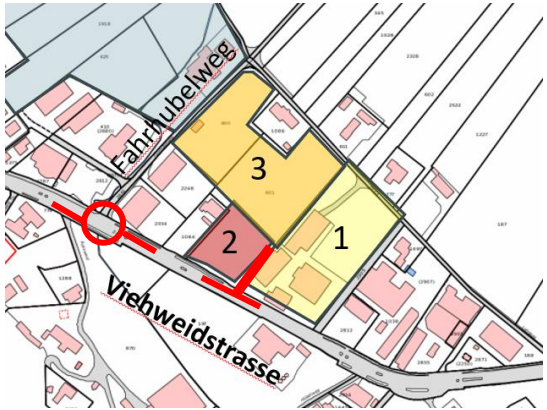
Erschliessung, Varianten

Übersicht

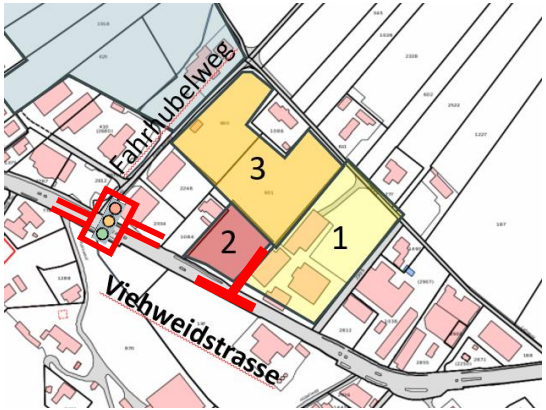
Viehweidstrasse/Fahrhubelweg als **T-Knoten**
Direktanschluss Gebiete als T-Knoten



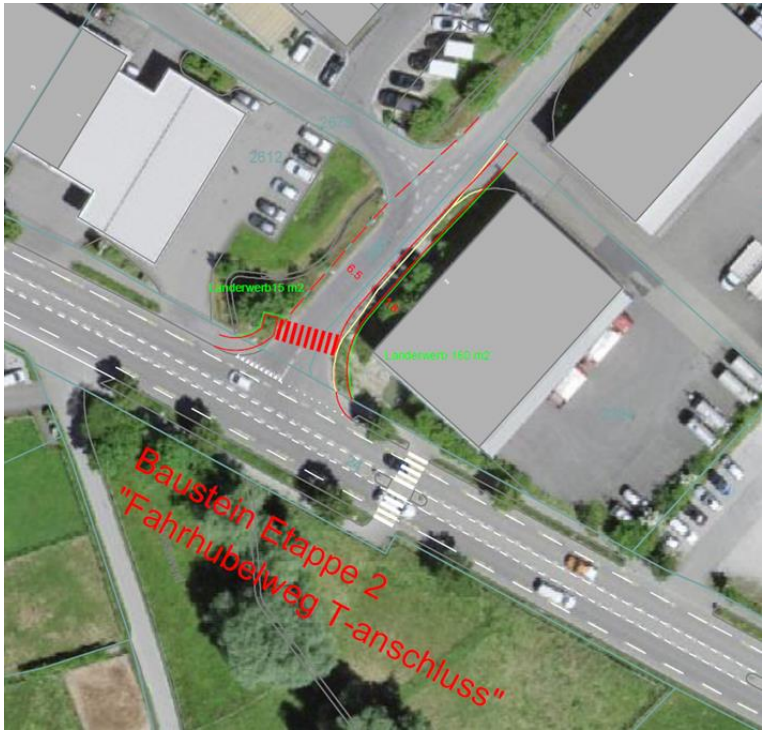
Viehweidstrasse/Fahrhubelweg als **Kreisel**
Direktanschluss Gebiete als T-Knoten



Viehweidstrasse/Fahrhubelweg als **Lichtsignal-anlage**, Direktanschluss als T-Knoten



Erschliessung, Fahrhubelweg : T-Knoten



- Restkapazität von ca. 100 Fz/h*
- Anpassungen der Radien notwendig

Vorteile

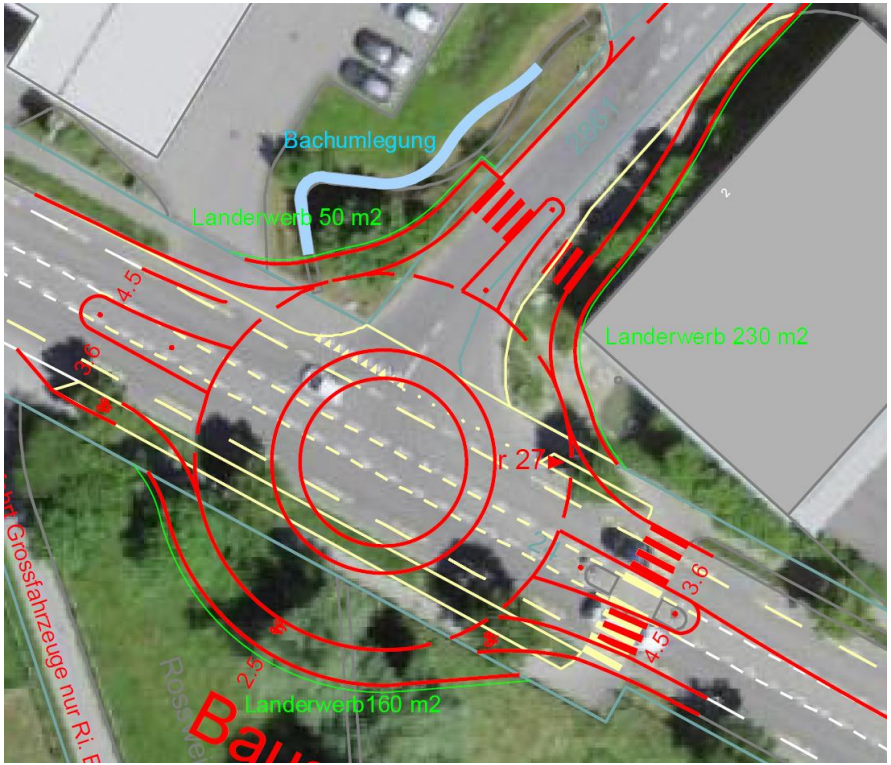
- Verkehrsfluss auf Viehweidstrasse ungestört
- Keine Verlustzeiten Buslinie
- Geringer Platzbedarf/Landerwerb
- Guter Komfort und Sicherheit Veloverkehr
- Geringe Kosten

Nachteile

- Leistungsfähigkeit/Reserven für die Gebietsenwicklung
- Verkehrssicherheit (Einmündung aus Fahrhubelweg nach links)

* Gemeint ist Verkehr zwischen Viehweidstrasse und Fahrhubelweg

Erschliessung, Fahrhubelweg : Kreisel



- Restkapazität von 150 bis 200 Fz/h
- Durchmesser 27 m, minimaler Standard
- Umlegung Bach und Landerwerb beidseitig Viehweidstrasse nötig

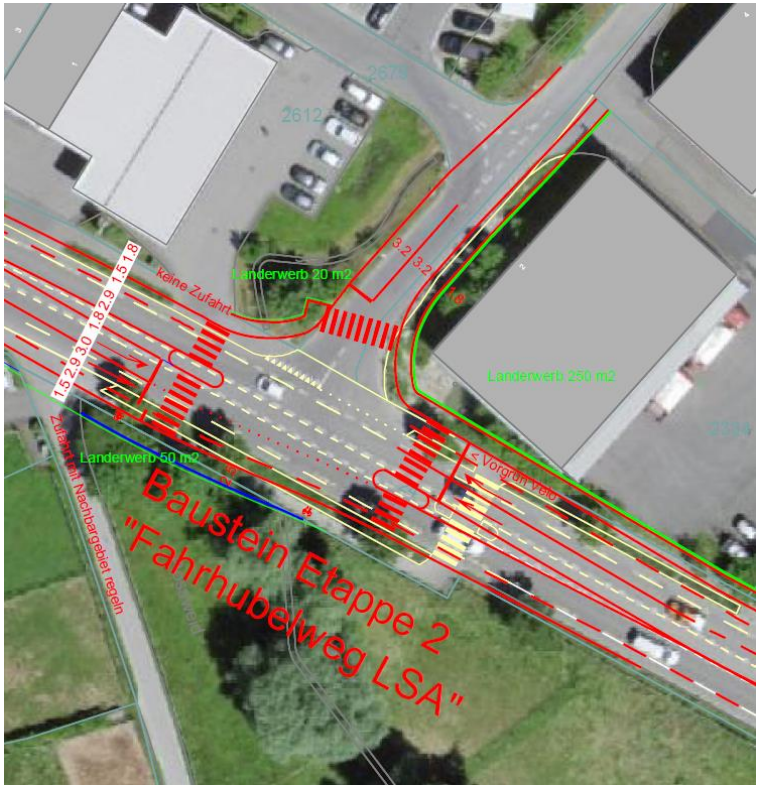
Vorteile

- Leistungsfähigkeit, insbesondere für Einmündung Fahrhubelweg, gewisse Reserven bei Gebietserschliessung
- Verkehrssicherheit MIV
- Betriebliche Flexibilität auf Viehweidstrasse durch Wendemöglichkeit Richtung Rubigen

Nachteile

- Störung Verkehrsfluss Viehweidstrasse (Anbindung Erschliessung an Kantonsstrasse mittels Kreisel nicht üblich)
- Verlustzeiten Buslinie (Busbevorzugung prüfen)
- Hoher Platzbedarf/Landerwerb
- Verkehrssicherheit Veloverkehr
- Kosten

Erschliessung, Fahrhubelweg : LSA



- Restkapazität von 150 Fz/
- 2-streifige Zufahrten auf Viehweidstrasse, Fussgängerstreifen mit Mittelinseln
- Zu-/Wegfahrt Tankstelle ist anzupassen

Vorteile

- Leicht höhere Leistungsfähigkeit gegenüber T-Knoten
- Hohe Verkehrssicherheit

Nachteile

- Platzbedarf/Landerwerb (jedoch geringer als beim Kreisel)
- Störung Verkehrsfluss Viehweidstrasse
- Verlustzeiten Buslinie (jedoch mittels LSA beeinflussbar)
- LSA als Knotenform untypisch für Ortsdurchfahrt Belp
- Kosten

Erschliessung, Direkterschliessung von/nach Viehweidstrasse

- Kapazität von 100 Fz/h
- Anpassung Viehweidstrasse: Mittelstreifen

Varianten Knoten Fahrhubelweg
Bewertung

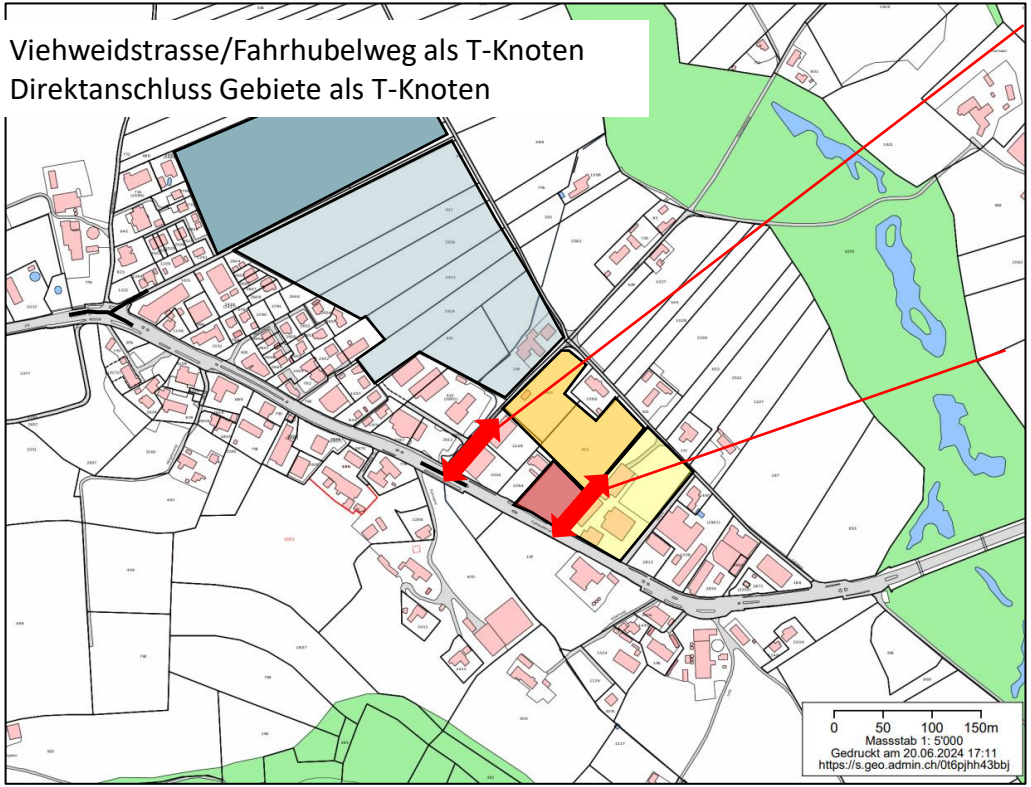
Knotenform	T-Knoten/Mittelstreifen	Kreisel 1-streifig	LSA (Viehweid 2-streifig)
Kriterien			
Leistungsfähigkeit			
Erschliessungsqualität/Chancen			
Veloverkehr: Komfort/direkte Wege			
Fussverkehr: Komfort/direkte Wege			
Verkehrssicherheit			
MIV			
Velo			
Fussverkehr			
ÖV: Verlustzeiten			
Platzbedarf/Landerwerb			
Akzeptanz/Einsprachen			
Kosten			
Strassenraum/-hierarchie			
	sehr gut		
	gut		
	mittelmässig		
	ungünstig		

Erschliessung, Bestlösung

- Fahrhubelweg: T-Knoten mit geometrischen Anpassungen
- Kostengünstige, aufwärtskompatible Lösung
- Direktanschluss als T-Knoten, mit Mindestabstand zu Strassenparzelle 2305
- Anpassung Viehweidstrasse mittels Mittelstreifen und Grünbereich Seite Einzonungen

Mögliche Etappierung

Nutzungsoptionen aus Sicht Verkehr



100 Fz/h
500 Fz/d
Ca. 125 Abstellplätze
max. 10‘000 m2 GF

100 Fz/h
500 Fz/d
Ca. 125 Abstellplätze
max. 10‘000 m2 GF

Nutzungsoptionen, Beispiele vor Ort

Fazit und Empfehlungen

- Anstreben von verkehrsextensiven Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen in den Gebieten 1-3. Dadurch einigermassen verkraftbare Verkehrszunahmen an den Erschliessungspunkten.
- Eine kundenintensive Verkaufsnutzungen wird nicht empfohlen, würde einen grossen Teil des möglichen Fahrtenkontingents konsumieren und deshalb wenig Raum für weitere Nutzungen bieten.
- Am Knoten Viehweidstrasse/Fahrhubelweg die heutige T-Einmündung mit kleineren Anpassungen belassen (Platzbedarf, Kosten, Verkehrsfluss Viehweidstrasse)
- Ein Direktanschluss der Gebiete 1 und 2 an die Viehweidstrasse ist als unterstützendes Element oder als erste Etappe bei einer Überbauung der Gebiete 1 und/oder 2 denkbar.
- Mit diesen beiden Erschliessungsachsen könnte auf den Gebieten 1, 2 und 3 total eine Grössenordnung von 15'000 m2 bis 20'000 m2 Geschossfläche realisiert werden.