GEMEINDE BELP

Kommunaler Richtplan Verkehr

Erläuterungsbericht mit Massnahmenblättern

April 2022

metron

Bearbeitung

Thomas von Känel
dipl. Siedlungsplaner HTL/FSU, NDS/FH/BWL/UF
Jacqueline Stutz
BSc ZFH in Verkehrssysteme

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Begleitung

Arbeitsgruppe Richtplan Verkehr

Titelbild: Orthofoto Belp (Swisstopo)

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Erläuterungen 4
1.1 Ausgangslage 4
1.2 Räumliches Entwicklungskonzept 4
1.3 Ziele und Verbindlichkeiten 4
1.4 Zweck 5
1.5 Aufbau Richtplan 5

2 Grundlagen 6
2.1 Planungsinstrumente und 6
2.2 Entwicklungsabsichten aus dem Räumlichen Entwicklungskonzept 7

3 Planungsgrundsätze Verkehr 8
3.1 Heutiger Modal Split Belp 8
3.2 Entwicklungsabsichten Fussverkehr 8
3.3 Entwicklungsabsichten Veloverkehr 9
3.4 Entwicklungsabsichten ÖV 10
3.5 Entwicklungsabsichten MIV 11
3.6 Verkehrswachstum aufgrund Entwicklung Einwohner und Arbeitsplätze 12

4 Abstimmung mit übergreifenden Themen 15
4.1 Abstimmung Verkehr und Siedlung 15
4.2 Abstimmung Verkehr und Landschaft 15
4.3 Abstimmung Verkehr und Energie 15

5 Massnahmenblätter 16
5.1 Instrumentarium 16
5.2 Definition der Koordinationsstände 16
5.3 Übersicht Massnahmen 17

Massnahmenblatt V1: Betriebs- und Gestaltungskonzepte 18
Massnahmenblatt V2: Anbindung Entwicklungsgebiete 23
Massnahmenblatt V3: Fussverkehr 26
Massnahmenblatt V4: Veloverkehr 30
Massnahmenblatt V5: Öffentlicher Verkehr 34
Massnahmenblatt V6: Motorisierter Individualverkehr 38

6 Genehmigungsvermerke 45

7 Anhang 46

1 Allgemeine Erläuterungen

1.1 Ausgangslage

Im Jahr 2016 wurde das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde Belp erstellt. Das REK bildet ein zentrales strategisches Dokument für die nachgelagerten Planungsschritte. Es enthält Aussagen zur gewünschten Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landschaft und Energie. Der vorliegende kommunale Richtplan Verkehr stellt eine behördenverbindliche und präzise Interpretation des räumlichen Entwicklungskonzepts im Bereich Verkehr dar. Damit werden der Handlungsbedarf und die Massnahmen bestimmt, die durch die öffentliche Hand aufgegriffen und verfolgt werden. Zusätzlich zu den kommunalen Zielen und Massnahmen sind im Verkehrsbereich auch regionale und kantonale Ziele und Massnahmen zu beachten und mit der gewünschten kommunalen Entwicklung zu koordinieren.

Gleichzeitig mit dem vorliegenden Richtplan Verkehr wird der Richtplan Siedlung, Landschaft und Energie erstellt. Die Abstimmung der einzelnen Richtpläne ist gewährleistet. Auf übergeordneter Ebene sind die Konzepte und Planungen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, des Kantons Bern sowie des Bundes berücksichtigt.

1.2 Räumliches Entwicklungskonzept

Mit dem räumlichen Entwicklungskonzept legt die Gemeinde unter Einbezug der Bevölkerung die Leitlinien der zukünftigen Gemeindeentwicklung fest. Das REK bildet die Grundlage für die Nutzungsplanung sowie für die Richtpläne Siedlung, Landschaft, Verkehr und Energie. Der Planungshorizont beim REK beträgt 25 Jahre und stellt die strategische Gemeindeentwicklung für diesen Zeitraum sicher. Der Gemeinderat hat am 17. November 2016 das räumliche Entwicklungskonzept unter Würdigung der Mitwirkungseingaben genehmigt.

Seit der Verabschiedung des REK durch den Gemeinderat und insbesondere aufgrund der Ablehnung des ersten Entwurfs der Ortsplanung im September 2021, wurden die Wachstumsvorstellungen deutlich nach unten korrigiert und die entsprechenden Massnahmen auf Stufe Nutzungsplanung weitgehend gestrichen. Die überarbeitete Ortsplanung basiert nicht mehr auf einem Wachstumsziel oder einer angestrebten Entwicklung; das Wachstum ergibt sich direkt aus den bestehenden Reserven und den konkreten Massnahmen im Richtplan Siedlung.

1.3 Ziele und Verbindlichkeiten

Der Richtplan Verkehr stellt ein langfristig gültiges, behördenverbindliches Planungsinstrument dar. Er hat zum Ziel, die raumwirksamen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen zu koordinieren. Es ist jedoch nicht das Ziel, Verkehrsmassnahmen im Detail zu entwerfen. Um zu diesem Schritt zu gelangen, zeigt der Richtplan Verkehr das weitere Vorgehen auf.

1.4 Zweck

Der Richtplan Verkehr ist das Steuerungs- und Koordinationsinstrument der Gemeinde Belp in Sachen Verkehr.

Im Richtplan sollen die wichtigsten heutigen und zukünftigen Herausforderungen in Verkehrsbelangen erkannt und der Umgang damit beschrieben werden.

Insbesondere wird aufgezeigt,
- mit welchen **Zielen** eine Verkehrsfrage bearbeitet wird,
- wer in der Sache **federführend** ist,
- mit wem das Anliegen zu **koordinieren** ist
- welche **nächsten Schritte** zu erarbeiten sind.

Je nach Projektstand kann die Aussage im Richtplan eine unterschiedliche Tiefe haben. Bei einigen Fragen ist es nur eine Vorinformation («Thema im Blickfeld halten»), bei anderen bereits eine konkrete Festlegung («Ein konkretes Projekt läuft bereits»). Bei einigen Projekten ist die Gemeinde federführend (z.B. Massnahmen auf Gemeindestrassen), bei anderen als Projektpartner mit "an Bord" (z.B. Erschliessung Entwicklungsgebiete), bei dritten nur indirekt involviert, von den Auswirkungen aber betroffen (z.B. Veloabstellanlagen am Bahnhof).

Ziel des Richtplans ist es, alle verkehrsrelevanten Entwicklungen im Auge zu behalten, und – wo nötig – die Ziele und Aufgaben der Gemeinde Belp zu definieren. Als Rahmenbedingung für den Richtplan gelten sowohl kommunale wie auch übergeordnete Planungsinstrumente, wie z.B. das REK oder das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK).

Der Richtplan Verkehr ist auf einen Planungshorizont von ca. 15 - 20 Jahren ausgelegt. Die Erarbeitung erfolgt im Rahmen der Ortsplanungsrevision in Koordination mit den Richtplänen Siedlung, Landschaft und Energie.

1.5 Aufbau Richtplan

Der Erläuterungsbericht dient der Beschreibung der Ausgangslage und der Herleitung der Massnahmen. Er soll knapp und präzis verfasst sein und einen Überblick ermöglichen.

In den **Massnahmenblättern** sind alle verkehrsrelevanten Massnahmen aufgeführt und der Planungsstand respektive der Planungsprozess wird kurz beschrieben. Auch ist der Realisierungshorizont der Massnahmen angegeben. Dabei gibt es auch Massnahmen, welche als Daueraufgabe zu verstehen sind. Die Massnahmenblätter stellen damit das **Aufgabenheft** der Gemeinde (und der beteiligten Stellen) dar.

In den **Richtplankarten** werden die Massnahmen **räumlich konkret verortet.** Die Richtplankarten wurden für folgende Themengebiete erarbeitet: Multimodale Massnahmen, Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr. In den Richtplankarten werden nebst den Massnahmen auch die Verkehrsnetze der jeweiligen Verkehrsmittel festgelegt.

2 Grundlagen

2.1 Planungsinstrumente und Projekte

Folgende Planungsinstrumente und Projekte stellen wichtige Grundlagen für den Richtplan Verkehr dar.

Kantonale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2030
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, 2008
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014, aktualisiert Mai 2020
- Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern, August 2012, aktualisiert Februar 2019

Regionale Grundlagen

- Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 – 2021, RKBM
- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, RKBM 2019
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II, RKBM 2016
- Mobilität in der Region Bern: Mikrozensus 2005 und 2010 zum Verkehrsverhalten, RKBM
- Leitbild Regionale Langsamverkehrsplanung, RKBM 2014
- Korridorstudie Belp – Gürbetal, RKBM 2014

Kommunale Grundlagen

- Räumliches Entwicklungskonzept (REK)
- Richtplan Verkehr 2006
- Bericht Alterspolitik Belp 2016

2.2 Entwicklungsabsichten aus dem Räumlichen Entwicklungskonzept

Im räumlichen Entwicklungskonzept wurden die Entwicklungsabsichten im Verkehr definiert:

Heute ist das Verkehrsnetz in Belp zu Spitzenzeiten sehr stark ausgelastet. Es ist nicht möglich, auf dem bestehenden Verkehrssystem eine erhebliche Zunahme an motorisiertem Individualverkehr (MIV) aufzunehmen. Durch die vorgesehene Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung entstehen zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse. Diese sollen hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden.

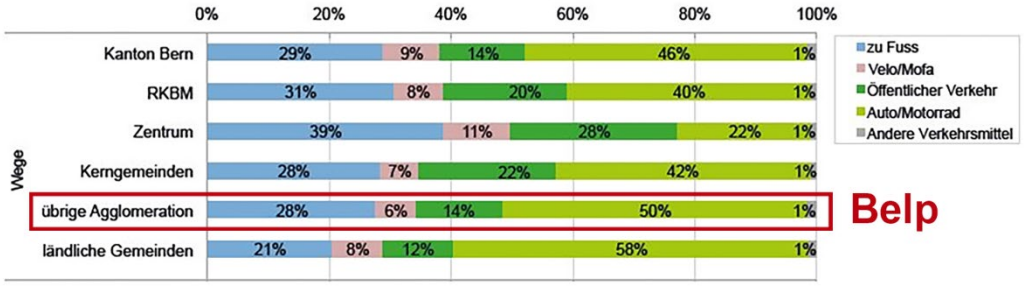
Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) der Regionalkonferenz Bern-Mittelland aus dem Jahr 2012 zeigt auf, dass sich der MIV-Anteil im Modal Split umso stärker reduziert, je höher die Qualität des ÖV-Angebots, das Angebot der Grundversorgung und je sicherer und dichter das Langsamverkehrsnetz sind. Somit ist es wichtig, das Zentrum von Belp zu stärken, in dem die Verträglichkeit des Verkehrs erhöht und die Belebung des Strassenraums gefördert wird. Neue Entwicklungsgebiete müssen über eine gute Anbindung zum ÖV verfügen und in hoher Qualität an das Fuss- und Veloverkehrsnetz angeschlossen werden.

Die im Rahmen der regionalen Planung vorgesehene Umfahrung Süd soll längerfristig im Zusammenhang mit der Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung erstellt werden. Sie soll dazu dienen, innerhalb von Belp Spielräume für Verbesserungen des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu schaffen.

3 Planungsgrundsätze Verkehr

3.1 Heutiger Modal Split Belp

Die Mobilität in der Region Bern wurde im Rahmen des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010 umfassend untersucht. In dessen Gliederung der Gemeinden nach Zentralität gehört Belp (ausgenommen Gebiet Belpberg) zu den Agglomerationsgemeinden. Die Grundgesamtheit aller Wege der mobilen EinwohnerInnen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) und des Kantons Bern ab 6 Jahren wurde bezüglich der Verkehrsmittelwahl untersucht. Resultat ist ein Modal Split, der die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen aufzeigt (siehe untenstehende Abbildung). Die übrige Agglomeration, und somit auch Belp, weist einen hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf: Die Hälfte aller Wege wird mit dem Auto oder dem Motorrad zurückgelegt, während nur 20 % aller Wege mit dem ÖV oder dem Velo erfolgen.



Anzahl Wege pro Tag aller Einwohner von Belp, 2015

Heute zählt die Bevölkerung der Gemeinde Belp 11'605 Einwohner. Im Durchschnitt legen diese 3.7 Wege pro Tag zurück (Angabe aus Mikrozensus 2010). Dies erzeugt eine Gesamtmenge von 42'940 Wegen pro Tag. Diese Summe aller Wege verteilt auf die einzelnen Verkehrsmittel gemäss dem heutigen Modal Split ergeben folgende Anzahl Wege pro Tag und Verkehrsmittel:

Verkehrsmittel	Modal Split-Anteil 2015	Anzahl Wege pro Tag Ist-Zustand
MIV	50%	21'470
ÖV	14%	6'012
Veloverkehr	6%	2'576
Fussverkehr	28%	12'023
Übrige Verkehrsmittel	2%	859

3.2 Entwicklungsabsichten Fussverkehr

Die adäquate Berücksichtigung des Fussverkehrs stellt einen wesentlichen Indikator für die Qualität des Lebensraums dar. Funktional und gestalterisch gute Lösungen für den Fussverkehr sind damit nicht nur ein Anliegen der Verkehrsplanung, sondern weisen starke Verknüpfungen zur Freiraumgestaltung, zum Städtebau sowie zur sozialen Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes auf. Sowohl die Verkehrssicherheit als auch die soziale Sicherheit spielen beim Fussverkehr eine überdurchschnittlich wichtige Rolle. In Zentrumsgebieten spielen der Fussverkehr und der damit verbundene Bezug der Gebäude zum öffentlichen Raum eine Schlüsselrolle. Zudem ist für den Freizeitverkehr ein attraktives Fussverkehrsnetz wichtig, damit Grünräume erlebbar werden und die Naherholung gestärkt wird.

Das heutige Fussverkehrsnetz in Belp weist an vielen Orten eine hohe Qualität auf. Insbesondere das Alltagsnetz deckt die meisten Wunschlinien ab. Für den Freizeitverkehr besteht ein umfangreiches Wanderwegnetz entlang der Aare, in Richtung Längenberg und Belpberg. Zudem bieten die Wege entlang der Gürbe einen attraktiven Naherholungsraum, sowohl in Richtung Toffen als auch im Belpmoos. Defizite bestehen einerseits bei der Verkehrssicherheit als auch bei der hindernisfreien Ausgestaltung. Zudem bestehen mehrere Netzlücken, welche zu schliessen sind.

Ziele

Die Verkehrsentwicklung soll deshalb dazu beitragen, dass folgende Ziele des Fussverkehrs erreicht werden können:

- Erhöhte Sicherheit, insbesondere entlang von Schulwegen
- Hindernisfreies Wegenetz bei Haltestellen des ÖV
- Gewährleistung attraktives Freizeitnetz
- Gewährleistung dichtes Alltagsnetz, insbesondere bei Entwicklungsgebieten
- Schliessung von bestehenden Netzlücken
- Erhaltung heutiges Wanderwegnetz

3.3 Entwicklungsabsichten Veloverkehr

Der Veloverkehr zählt zu den schnellen, flächeneffizienten, nachhaltigen und gesunden Verkehrsmitteln. Ein höherer Anteil des Veloverkehrs trägt zur Reduktion des MIV bei. Auch der Kanton und die Region Bern fördern deshalb grundsätzlich den Veloverkehr. In der Stadt Bern läuft die Velo-Offensive mit dem Ziel, den Veloverkehr bis 2030 zu verdoppeln.

Stärker als bei anderen Verkehrsarten unterscheiden sich bei Velofahrenden die Bedürfnisse und Möglichkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Einer Veloinfrastruktur, welcher möglichst breiten Bevölkerungskreisen das sichere und komfortable Velofahren ermöglicht, kommt daher bei der Veloförderung hohe Bedeutung zu. Um auf diese Bedürfnisse eingehen zu können, sind höhere Infrastrukturstandards als auch eine differenzierte Routenplanung nötig.

In Belp weist der Veloverkehr grundsätzlich gute Voraussetzungen und entsprechend ein hohes Potenzial auf. Das gesamte Gemeindegebiet lässt sich per Velo gut erreichen. Mit Ausnahme des Belpberg, sowie der höher gelegenen Seftigenstrasse ist das Gemeindegebiet zudem überwiegend flach. Auch die Verbindungen nach Rubigen und Toffen weisen gute topographische Voraussetzungen auf. Nach Bern ist die Topographie jedoch eine Herausforderung, da die direkte (und flache) Verbindung entlang der Aare nicht zugelassen ist. Weitere Defizite bestehen entlang der Hauptstrassen: Es bestehen Netzlücken im Velonetz, da trotz hoher MIV-Belastung und hohen Geschwindigkeiten keine separierten Flächen für den Veloverkehr ausgeschieden sind. Schliesslich sind auch qualitativ hochwertige Abstellanlagen in angemessener Anzahl massgebend für die Attraktivität des Veloverkehrs. Hier bestehen in Belp sowohl beim Bahnhof als auch bei weiteren publikumsintensiven Nutzungen Defizite.

Mit der rasanten Zunahme an E-Bikes hat sich zudem das Einsatzspektrum des Veloverkehrs deutlich ausgeweitet. Mit E-Bikes können deutlich längere Wege zurückgelegt werden, andererseits werden neue Benutzergruppen angesprochen. So kann die Strecke nach Bern sehr gut mit dem E-Bike zurückgelegt werden. Andererseits hat sich

durch die Zunahme der (schnellen) E-Bikes die Verträglichkeit von Velos und Fussverkehr deutlich verschlechtert.

Ziele
Um eine hohe Verkehrsqualität zu ermöglichen, ist der Modal Split aktiv zugunsten der flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmittel ÖV, Velo- und Fussverkehr zu beeinflussen. Um Personen zum Umsteigen auf das Velo bewegen zu können, sind daher die Angebotsqualität zu steigern und die Defizite zu beheben. Es werden folgende Ziele definiert:

- Durchgängig attraktives Angebot für den Veloverkehr auf den Hauptverkehrsachsen, insbesondere Verbindungen zum und innerhalb Zentrumsgebiet
- Attraktives Netz auch abseits der Hauptachsen
- Gewährleistung dichtes Velonetz, insbesondere Anschluss an Entwicklungsgebiete
- Schliessung von wichtigen Netzlücken
- Attraktive Abstellanlagen bei Bahnhöfen und publikumsintensiven Nutzungen
- Erhöhung Sicherheit und Komfort im Zentrumsbereich

3.4 Entwicklungsabsichten ÖV

Der öffentliche Verkehr stellt im Pendlerverkehr nebst dem Veloverkehr die attraktivste Alternative zum MIV dar. Um eine Verlagerung des Modal Splits erreichen zu können, ist die Qualität des ÖV massgebend. Diese wird einerseits durch das Angebot und andererseits durch die Betriebsstabilität (= Zuverlässigkeit) beeinflusst. Es gilt deshalb, ein attraktives und wirtschaftliches Fahrplanangebot möglichst stabil zu betreiben und so die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten zu können.
Ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen und Parkplätzen bei wichtigen Haltestellen des ÖV fördern zudem die kombinierte Mobilität.

Belp ist gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden. Auf dem Gemeindegebiet gibt es die S-Bahnhaltestellen Belp Steinbach und Belp sowie regionale und kommunale Buslinien. Zudem verkehrt eine Linie des Moonliner-Angebots von Bern nach Belp. Die Erschliessungsqualität der Gemeinde ist gut. Die Buslinien befördern die Fahrgäste zum Bahnhof, wo im Viertelstundentakt eine S-Bahn nach Bern verkehrt. Die Fahrzeit nach Bern beträgt zwischen 13 und 20 Minuten.

Die Bahnhofsgebiete sind dementsprechend sehr gut mit dem ÖV erschlossen und liegen innerhalb der ÖV-Güteklasse B. Die meisten Wohngebiete verfügen mindestens über eine Erschliessungsqualität der ÖV-Güteklasse C. Die Gebiete Eissel, Riedli und Viehweid verfügen über ein weniger gutes Angebot des ÖV. Diese Gebiete weisen jedoch auch eine geringere Bebauungsdichte auf, weshalb ein wirtschaftlicher Betrieb eines ÖV-Angebots eine Herausforderung darstellt. Defizite des ÖV in Belp bestehen zudem bezüglich der hindernisfreien Zugänglichkeit der Haltestellen und der Fahrplanstabilität im Busbetrieb.

Umgang Digitalisierung
Der Verkehr unterliegt grundsätzlichen Entwicklungen, deren Auswirkungen zurzeit schwierig abschätzbar sind. Die technischen Fortschritte im Bereich der Digitalisierung können insbesondere das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark beeinflussen. So ist es denkbar, dass in Zukunft innovative Lösungen im Umgang mit Nachfrageschwankungen vorliegen. Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs sollen künftig bedarfsgerecht und entsprechend effizient einsetzbar sein (z.B. autonom fahrende "Rufbusse").

Ziele
Ziel der Verkehrsentwicklung im ÖV ist es, langfristig ein attraktives Angebot zu sichern und die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen:

- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs im Siedlungsgebiet
- Hindernisfreier Zugang der Haltestellen
- Nutzung der künftigen Möglichkeiten für ein Angebot bei niedriger Nachfrage
- Gewährleistung attraktiver Zugang zum ÖV, insbesondere bei Entwicklungsgebieten
- Aufwärtskompatibilität mit neuen Angeboten sicherstellen
- Förderung neuer innovativer Systeme für die "flächige" Erschliessung von Belp

3.5 Entwicklungsabsichten MIV

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat heute in Agglomerationsgemeinden den grössten Anteil am Modal Split (d.h. an den Anteilen der verschiedenen Verkehrsmittel). Bezüglich des Wirtschaftsverkehrs haben die motorisierten Fahrzeuge eine unangefochten zentrale Stellung im Verkehrssystem. Im Pendler- und Freizeitverkehr zeigen sich aber auch nachteilige Effekte, zu nennen sind insbesondere der hohe Flächenverbrauch pro Person und Fahrzeug sowie unerwünschte Emissionen. Dies führt dazu, dass in dicht bebauten Räumen (Städte und Agglomerationen) die Verkehrsnetze des MIV stark ausgelastet und in den Spitzenstunden teils überlastet sind. Darunter leiden die Verträglichkeit mit den anderen Verkehrsmitteln und die lokale Lebensqualität der Siedlungsgebiete. Einer flüssigen, aber verträglichen Abwicklung des MIV kommt daher hohe Bedeutung zu.

Grundsätze der Verkehrsplanung
Gemäss der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und der seit vielen Jahren bewährten Praxis des "**Berner Modells**" in der Verkehrsplanung, richtet sich der Kanton Bern nach folgenden Grundsätzen:

- **Verkehr vermeiden** (durch Siedlungsentwicklung am richtigen Ort)
- **Verkehr verlagern** (auf umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- **Verkehr verträglich** gestalten (z.B. durch tiefere Geschwindigkeiten)

In der Mobilitätsstrategie der Region Bern-Mittelland wird das 3 V-Prinzip des Kantons mit dem 4. V "**Verkehr vernetzen**" ergänzt; z.B. digitale und interkommunale Vernetzung sowie bessere Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel.

Insbesondere ist in den dicht bebauten Agglomerationsräumen der Modal Split aktiv zu beeinflussen. Denn nur wenn es gelingt, das Verkehrswachstum stärker auf die flächeneffizienten und nachhaltigeren Verkehrsmittel zu verlagern, ist eine weitere bauliche Entwicklung und die Sicherstellung der Lebensqualität überhaupt erst möglich.

In Belp bestehen insbesondere im Zentrumsgebiet im Bereich der Rubigenstrasse, aber auch Bahnhof- und Hohlestrasse die grössten Herausforderungen. Während bei Letzterem die Schliesszeiten des Bahnübergangs ausschlaggebend sind, ist die Rubigenstrasse aufgrund der Verkehrsmenge zu Spitzenzeiten stark ausgelastet.

Ziele

Deshalb ist es das Ziel, die heutige Verkehrsmenge zu plafonieren und die Verträglichkeit zu erhöhen:

- Angebotsorientierter Ausbau der Infrastruktur für den MIV
- Reduktion der Trennwirkung der Hauptachsen innerhalb des Zentrumsgebiets
- Auf kurzen Wegen Reduktion der Autonutzung
- Verkehrslenkung mittels Parkplatzregime
- Bei Bedarf Regulierung der Verkehrsmenge innerhalb des Siedlungsgebietes
- Planerisch sicherstellen, dass langfristig eine Umfahrung Süd realisiert werden könnte

3.6 Verkehrswachstum aufgrund Entwicklung Einwohner und Arbeitsplätze

Die bestehenden Bauland- und Nutzungsreserven auf Stufe Nutzungsplanung und die im Richtplan Siedlung verankerten Massnahmen, führen zu einer Entwicklung der Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze. Damit verbunden ist eine Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse. Die absolute Verkehrsmenge des motorisierten Verkehrs (MIV) soll wegen der bereits stark ausgelasteten Ortsdurchfahrt in Zukunft nicht steigen. Dies entspricht auch dem Wunsch der Bevölkerung aus der Mitwirkung zum räumlichen Entwicklungskonzept. Deshalb wird eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und dadurch eine Verlagerung des Modal Splits angestrebt.

Bedarf an zusätzlichen MIV-Wegen aufgrund Siedlungsentwicklung
Der Richtplan Siedlung geht von einem Einwohnerwachstum von 590 Einwohnern in den nächsten 15 Jahren resp. von 1’1760 Einwohnern in den nächsten 30 Jahren (bis 2050) aus. Bezüglich des heutigen Verkehrsverhaltens liegen Daten zum Modal Split und der Anzahl generierter Wege pro Tag vor (vgl. Angaben im Kapitel 3.1). Im Durchschnitt werden pro Tag 3.7 Wege zurückgelegt. Das Einwohnerwachstum bildet die Grundlage zur Berechnung der zusätzlichen MIV-Wege[1].

Für die zusätzlichen Einwohner der Gemeinde Belp (1'760 Einwohner) wird im Vergleich zur heutigen Bevölkerung von einem veränderten Mobilitätsverhalten ausgegangen. Die Annahme orientiert sich am heutigen Modal Split der Bevölkerung von Kerngemeinden (Kern Köniz, Muri, Ostermundigen). Die Anzahl Wege pro Tag sind schwierig zu prognostizieren, da es in der Vergangenheit sowohl eine Abnahme (von 2000 bis 2005), als auch eine Zunahme (von 2005 bis 2010) gab. Es wird deshalb vom aktuellen Wert von 3.7 Wegen pro Tag ausgegangen. So werden bis im Jahr 2050 total 6'512 Wege pro Tag zusätzlich generiert.

[1] Im gleichen Zeitraum wird auch die Anzahl Arbeitsplätze zunehmen. Für die Berechnung der zusätzlichen Wege wird dies aber nicht berücksichtigt, denn der Durchschnitt von 3.7 Wegen pro Tag berücksichtigt sowohl Arbeits- als auch Freizeitwege wie zum Beispiel Wege am Arbeitsort über den Mittag. Dies gilt unabhängig davon, ob der Arbeitsort in Belp ist oder nicht. Wenn also für alle zusätzlichen Einwohner mit 3.7 generierten Wegen pro Tag gerechnet wird, muss das Wachstum der Anzahl Arbeitsplätze in Belp nicht zusätzlich berücksichtigt werden. So werden auch Doppelzählungen der Wege (Einwohner von Belp mit Arbeitsort in Belp) vermieden.

Die Verteilung des künftigen Verkehrs infolge der Siedlungsentwicklung auf die verschiedenen Verkehrsmittel erfolgt mittels angenommenen Modal Split:

Verkehrsmittel	Modal Split-Anteil 2050	Anzahl zusätzliche generierte Wege pro Tag 2050
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	42%	2'735
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	16%	1'041
Veloverkehr	13%	847
Fussverkehr	29%	1'889
Total	100%	6'512

Bis im Jahr 2050 ergibt sich aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung ein Bedarf von zusätzlichen 2'735 MIV-Fahrten pro Tag. Um eine absolute Zunahme der MIV-Verkehrsmenge zu vermeiden, muss sich der Modal Split der bestehenden Bevölkerung so verändern, dass eine Reduktion des MIV-Anteils den nötigen Spielraum für die vorgesehenen Entwicklungen schafft. Diese Verlagerung des Modal Splits wird durch entsprechende Massnahmen (z.B. Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs) unterstützt.

Verkehrsmittel	Ist-Zustand 2015		Veränderungen infolge Massnahmen	Ist-Zustand künftig (mit RP-Massnahmen)	
	Modalsplit 2015	Anzahl Wege		Modalsplit 2050 best.	Anzahl Wege
MIV	50%	21'470	- 2'735	44%	18'735
ÖV	14%	6'012	+ 2'735/3	16%	6'924
Veloverkehr	6%	2'576	+ 2'735/3	8%	3'487
Fussverkehr	28%	12'023	+ 2'735/3	30%	12'935
Übrige Verkehrsmittel	2%	859		2%	859
Total	100%	42'940		100%	42'940

Veränderung des Modal Split infolge der Richtplanmassnahmen

Um den Bedarf der zusätzlichen 2'735 MIV-Fahrten pro Tag ohne Wachstum der MIV-Verkehrsmenge aufnehmen zu können, muss der MIV-Anteil am Modal Split der heutigen Bevölkerung um 6 % auf 44 % sinken. Dieser MIV-Anteil ist mit demjenigen von den Kerngemeinden (Köniz Kerngebiet, Muri, Ostermundigen) vergleichbar (42 %). Die Modal Split-Verlagerung erfolgt sowohl auf den ÖV als auch auf den Fuss- und Veloverkehr. Dies ist im Zusammenhang mit entsprechenden Massnahmen durchaus realistisch. Eine Verlagerung der MIV-Fahrten zu je einem Drittel auf den ÖV, den Veloverkehr und den Fussverkehr führt beispielsweise zu einem neuen Modal Split-Anteil des Veloverkehrs von 8 %. Dies entspricht einer absoluten Zunahme der Anzahl Velowege um 35 % auf neu 3'487 Velowege pro Tag (bisher 2'576 Velowege pro Tag).

Angestrebter Modal Split 2050

Durch Addieren der berechneten Verkehrszunahme infolge der Entwicklung (Total 6'512 Wege) zum bestehenden Verkehr (mit veränderten Modal Split), wird der Verkehrszustand 2050 generiert (Total 49'452 Wege).

Durch die gleichbleibende Anzahl Wege beim motorisierten Individualverkehr trotz der Verkehrszunahme infolge der Entwicklung sinkt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 50 % auf 43 %. Dies entspricht einer Reduktion von 14 %. Demgegenüber steigt der Anteil des Veloverkehrs von 6 % auf 9 %, was einer Zunahme von 67 % entspricht. Zum Vergleich: Die Stadt Bern strebt eine Verdoppelung der Anzahl Velowege bis 2030 an.

Verkehrsmittel	Ist-Zustand 2015		Ist-Zustand künftig (mit RP-Massnahmen)		Verkehrszunahme infolge Entwicklung		Verkehrszustand 2050	
	Modalsplit 2015	Anzahl Wege	Modalsplit 2050 best.	Anzahl Wege	Modalsplit Kern Gde	Anzahl Wege	Modalsplit 2050	Anzahl Wege
MIV	50%	21'470	44%	18'735	42%	2'735	43%	21'470
ÖV	14%	6'012	16%	6'924	16%	1'041	16%	7'965
Veloverkehr	6%	2'576	8%	3'487	13%	847	9%	4'334
Fussverkehr	28%	12'023	30%	12'935	29%	1'889	30%	14'824
Übrige Verkehrsmittel	2%	859	2%	859	0%	0	2%	859
Total	100%	42'940	100%	42'940	100%	6'512	100%	49'452

Entwicklung Verkehrswege und Modal Split bei gleichbleibender Anzahl MIV Wege

4 Abstimmung mit übergreifenden Themen

4.1 Abstimmung Verkehr und Siedlung

Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr nimmt in der Raumplanung eine zentrale Stellung ein. In den wachsenden und dichter werdenden Agglomerationsräumen kommt einer besseren Koordination und interdisziplinären Planungsansätzen eine hohe Bedeutung zu. Die Herausforderung besteht sowohl in der Raum- wie auch in der Verkehrsplanung darin, eine höhere Flächeneffizienz und nachhaltigere Lösungen zu realisieren. Namentlich sind zwei Stossrichtungen zu verfolgen:

- Siedlungsentwicklung nur an zentralen, gut erschlossenen Standorten. Gut erschlossen bedeutet, dass eine hohe Erschliessungsqualität für den öffentlichen Verkehr vorliegt, sowie die nahe Umgebung das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Velo fördert. Der motorisierte Individualverkehr soll möglichst direkt an das übergeordnete Netz angebunden sein.
- Aktive Förderung der flächeneffizienten und nachhaltigen Verkehrsmittel ÖV, Velo und Fussverkehr. Dies kann erreicht werden, wenn gute Angebote zum Umsteigen einladen, zum Beispiel ein dichter Takt und nahe Haltestellen oder gut ausgebaute Fuss- und Velowege. Die Förderung der Elektromobilität, der Sharing-Angebote sowie das Ermöglichen von autoarmen Wohnformen zählen weiter dazu.

4.2 Abstimmung Verkehr und Landschaft

Für eine koordinierte Entwicklung und die Nutzung von Synergien ist der Richtplan Landschaft und der Richtplan Verkehr inhaltlich aufeinander abgestimmt. Berührungspunkte bestehen insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr, aber auch bei den anderen Verkehrsmitteln. Während der Richtplan Landschaft Aussagen zu den wichtigsten Netzverbindungen macht, sind im Richtplan Verkehr die entsprechenden Massnahmen formuliert. Diese beabsichtigen für den Fuss- und Veloverkehr ein sicheres und direktes Netz für Alltag und Freizeit und verbessern somit die Erschliessung und Erreichbarkeit der Freiräume.

Zur Stärkung und Aufwertung von Freiräumen im Zentrumsgebiet wird eine Verkehrsberuhigung angestrebt. Die Förderung von Koexistenz im Siedlungsgebiet und die verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs ist ein gemeinsames Ziel des Richtplans Landschaft und des Richtplans Verkehr.

4.3 Abstimmung Verkehr und Energie

Die energieeffiziente Abwicklung des Verkehrs wird nicht im Richtplan Energie, sondern innerhalb des vorliegenden Richtplans Verkehr behandelt. Durch die Förderung der nachhaltigen Verkehrsarten Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs wird langfristig die Reduktion des Energiebedarfs angestrebt. Auch die Berücksichtigung von Massnahmen im Bereich von Elektromobilität und Car-Sharing leisten dazu einen Beitrag. Somit folgt der Richtplan Verkehr den Entwicklungsabsichten des Richtplans Energie.

5 Massnahmenblätter

5.1 Instrumentarium

Die Massnahmenblätter inklusive den Richtplankarten (Anhänge 7.1 – 7.5) sind behördenverbindliche Bestandteile des Richtplans Verkehr. Die Gesamtmassnahmenblätter enthalten einen Problembeschrieb, die Zielsetzungen und zu treffende Massnahmen. Die konkreten Massnahmen sind in den detaillierten Massnahmenblättern beschrieben. Dort sind nebst dem Beschrieb auch Planungsstand, Realisierungshorizont, die unterschiedlichen Koordinationsstände (siehe Erläuterung weiter unten), Zuständigkeiten und Hinweise zur Umsetzung aufgeführt.

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 offengelegt 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 Übersicht Massnahmen

Nr.	Titel
V1	Betriebs- und Gestaltungskonzepte V1.1 Dorfzentrum V1.2 BGK Bahnhof Belp V1.3 BGK Dorfplatz / Dorfstrasse
V2	Anbindung Entwicklungsgebiete V2.1 Siedlungsentwicklung nach Innen V2.2 Entwicklungsgebiet Viehweid
V3	Fussverkehr V3.1 Schliessung Netzlücken V3.2 Schulwege V3.3 Hindernisfreies Wegnetz
V4	Veloverkehr V4.1 Optimierung Sicherheit und Komfort V4.2 Optimierung Veloabstellanlagen V4.3 Schliessung Netzlücken
V5	Öffentlicher Verkehr (ÖV) V5.1 Massnahmen Angebotskonzept V5.2 ÖV-Priorisierung V5.3 Hindernisfreier ÖV
V6	Motorisierter Individualverkehr (MIV) V6.1 Verkehrsberuhigung V6.2 Gestaltung und Dosierung Ortseingänge V6.3 Freihaltung Korridor Umfahrung V6.4 Parkierung V6.5 Übernahme von Privatstrassen innerhalb Bauzone V6.6 Mobilitätsmanagement

Massnahmenblatt V1: Betriebs- und Gestaltungskonzepte

A). Gegenstand / Problembeschrieb

Der Zentrumsbereich weist heute subjektive Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr auf. Die Attraktivität und Aufenthaltsqualität sind durch das mangelhafte Erscheinungsbild eingeschränkt. Die Gestaltung wirkt verkehrsdominiert, die Trennwirkung der Bahnhof- und Dorfstrasse ist unerwünscht hoch.

B). Zielsetzung

- Erhöhung Modal Split-Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehr
- Allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Sicherheit, insbesondere auch die Schulwegsicherheit
- Optimieren des Verkehrsflusses
- Reduktion der Lärmbelastung
- Aufwertung des gesamten Zentrumsbereiches, insbesondere bedürfnisgerechte Gestaltung Bahnhofstrasse

C). Massnahmen

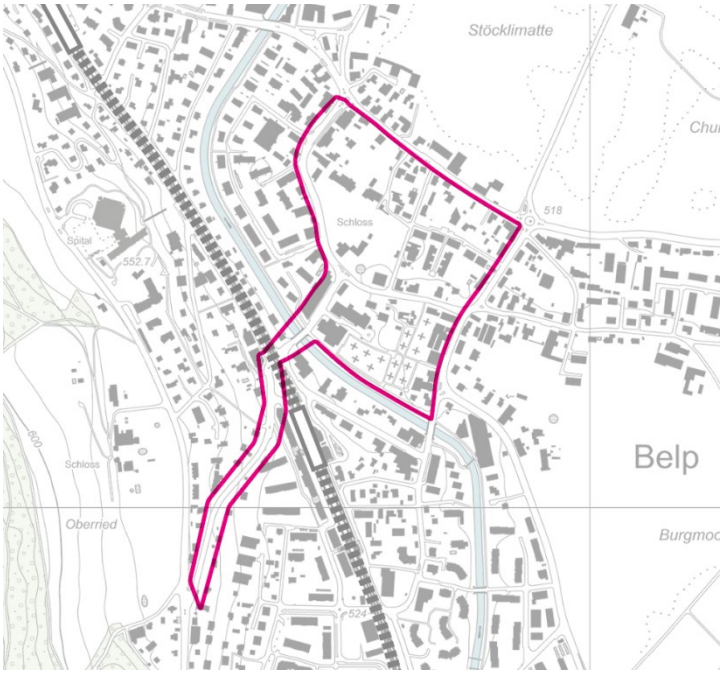
V1.1	Dorfzentrum
V1.2	BGK Dorfplatz / Dorfstrasse
V1.3	BGK Bahnhof Belp

Umsetzung V1.1: Dorfzentrum

Kurzbeschrieb

Im Dorfzentrum bestehen grosse Defizite der bestehenden Strassenräume infolge der verschiedenen Anforderungen auf sehr beschränktem Raum. Die Gemeinde hat deshalb bereits ein Projekt "Niedriggeschwindigkeit Dorfzentrum" erarbeitet, mit dem die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert, der Verkehrsfluss optimiert und die Lärmbelastung reduziert werden soll. Die Begleitgruppe war mit Vertretern aus Schule, Polizei und Politik breit abgestützt. Zudem fand im Frühjahr 2016 eine öffentliche Mitwirkung statt.

Die Tempo 30 Prüfung auf der Hohlestrasse durch den Kanton ist erfolgt. Im Rahmen des Projektes "Niedriggeschwindigkeit Dorfzentrum" wird nun in einem ersten Schritt entlang der Dorf-/, Bahnhof-/ Belpberg- und Hohlestrasse Tempo 30 mit einfachen Massnahmen umgesetzt.



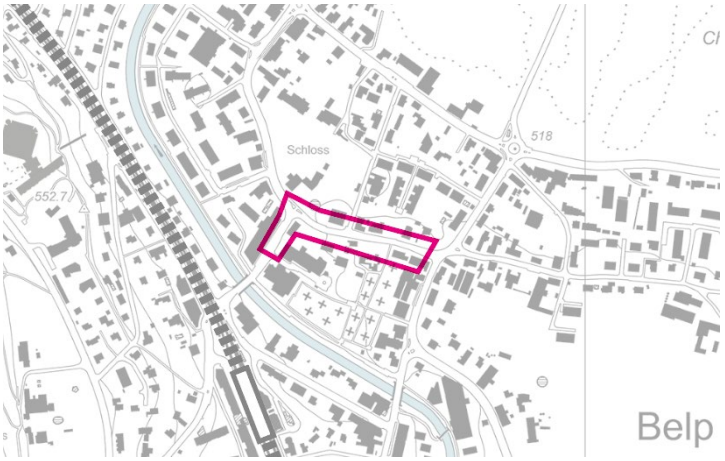
In einem zweiten Schritt ist mittelfristig und im Zusammenhang mit der Entwicklung Dorfkern 2020 die Einführung einer Begegnungszone im Teilbereich Dorfplatz/Dorfstrasse und eine gestalterische Aufwertung zu prüfen (vgl. V1.2 BGK Dorfplatz / Dorfstrasse).

Als zweiter Schritt ist langfristig im Zusammenhang mit einer allfälligen Realisierung der Umfahrung eine Integration der Käsereistrasse in die Tempo-30-Zone denkbar und zu diesem Zeitpunkt zu prüfen.

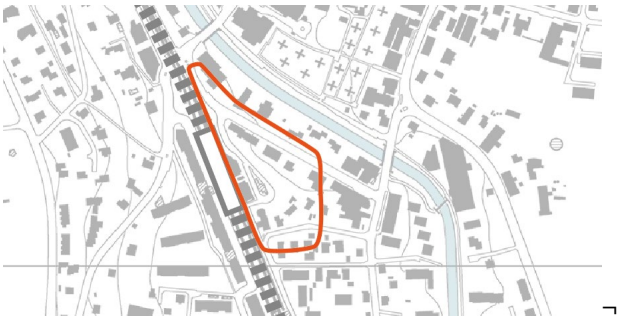
Planungsstand	Planungsstudie
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe

Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Bauprojekt
Abhängigkeiten / Koordination	– V1.2 BGK Dorfplatz / Dorfstrasse – V4.2 Optimierung Veloabstellanlagen – V6.1 Verkehrsberuhigung – V6.4 Parkierung
Zuständigkeiten	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II – Gemeinde Belp
Kosten, Finanzierung	– Kredit für Schritt 1 vorhanden: 170'000.-

Umsetzung V1.2: BGK Dorfplatz / Dorfstrasse

Kurzbeschrieb	Der Masterplan "Dorfkern 2020" beinhaltet neben städtebaulichen Massnahmen auf dem Areal Dorfschulhaus, Amtschreibermatte und Schlossareal auch verkehrstechnische Massnahmen auf der Dorf- und evtl. Bahnhofstrasse sowie zur Aufwertung des Dorfkerns auch gestalterische Massnahmen auf dem Dorfplatz. Schleichverkehr soll dabei verhindert und eine Entlastung des Dorfplatzes erreicht und die Aufenthaltsqualität im ganzen Dorfkern erhöht werden. Weiter müssen die Werkleitungen in der Dorfstrasse saniert werden.  In einem ersten Schritt hat der Gemeinderat für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) die Arbeiten für eine Vorstudie freigegeben. Im Anschluss ist ein qualitätssicherndes Verfahren vorgesehen.
Planungsstand	Vorstudie
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Erarbeitung Vorstudie – Qualitätssicherndes Verfahren
Abhängigkeiten / Koordination	– V1.1 Dorfzentrum – V4.2 Optimierung Veloabstellanlagen – V6.1 Verkehrsberuhigung – V6.4 Parkierung
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
Kosten, Finanzierung	Gesamt: 140'000.- (für Vorstudie und Qualitätssicherndes Verfahren)

Umsetzung V1.3: BGK Bahnhof Belp

Kurzbeschrieb	Der Bahnhofplatz genügt aus gestalterischer Sicht und bezüglich des Verkehrsablaufs nicht mehr den heutigen Anforderungen (Busbahnhof ineffizient und nicht hindernisfrei, Neuanordnung Kurzzeitparkplätze, Parkplätze und Veloabstellplätze notwendig, wenig Möglichkeiten der Versorgung/Einkauf/Aufenthalt, Optimierungsbedarf der Schulwege etc.). Es ist eine Planungsstudie auszulösen, die verschiedene Varianten des Verkehrsregimes prüft und eine umfassende Neuorganisation des Bahnhofplatzes untersucht. Insbesondere ist nach Möglichkeit auch die Wendemöglichkeit des Busses zu optimieren (beispielsweise ohne Wendeschlaufe). Die folgende Grafik zeigt den entsprechenden Betrachtungsperimeter.  Anforderungen: – Effiziente platzsparende Busführung (in die Gestaltung integriert) – Hindernisfreie Gestaltung Haltestelle – Genügend Veloabstellplätze an guter Lage – Kiss & Ride Plätze – Genügend Raum für Angebote Sharing Economie – Hohe Aufenthaltsqualität
Planungsstand	Betriebs- und Gestaltungskonzept in Erarbeitung
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Planungsstudie
Abhängigkeiten / Koordination	– V3.2 Schulwege – V5.1 Massnahmen Angebotskonzept – V5.2 Optimierung Veloabstellanlagen – V6.1 Verkehrsberuhigung – V6.4 Parkierung
Zuständigkeiten	– BLS, Bernmobil – Gemeinde Belp
Kosten, Finanzierung	– Betriebs- und Gestaltungskonzept: 140'000.-

Massnahmenblatt V2: Anbindung Entwicklungsgebiete

A). Gegenstand / Problembeschrieb

In der Gemeinde Belp wird ein, gegenüber heute, kleinerer Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr angestrebt. Nebst einer guten Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr, soll Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz und den öffentlichen Verkehr überdurchschnittlich gut erfolgen. Damit kann erreicht werden, dass künftig mehr Personen den öffentlichen Verkehr benutzen und zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

Es wird auch auf Anbindungen mit dem öffentlichen Verkehr hingewiesen, welche aus heutiger Sicht auf Grund der tiefen Nachfrage als nicht machbar beurteilt werden. Es ist aber denkbar, dass infolge der Innenentwicklung und/oder Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung diese künftig ermöglicht werden, vgl. dazu die Erläuterungen im Kapitel 3.4.

B). Zielsetzung

- Erhöhung Modal Split-Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehr
- Förderung von Sharing Economie Angeboten und zukunftsgerichteter Mobilität
- Gewährleistung attraktive Verkehrsanbindung, gute Erreichbarkeit
- Hohe Aufenthaltsqualität innerhalb von Neubaugebieten

C). Massnahmen

V2.1	Siedlungsentwicklung nach Innen
V2.2	Entwicklungsgebiet Viehweid

Umsetzung V2.1: Siedlungsentwicklung nach Innen

Kurzbeschrieb	An verschiedenen Standorten ist eine Siedlungsentwicklung nach Innen vorgesehen. Grundlagen und weitergehende Informationen dazu sind dem Richtplan Siedlung zu entnehmen. Diese Gebiete liegen innerhalb des heutigen Siedlungsgebiets und sind weitgehend gut erschlossen. Insbesondere Gebiete im direkten Umfeld der Bahnhöfe sollen gefördert werden. Bei anderen Standorten ist im Zuge der Verdichtung auf ein ausreichendes Angebot an Veloabstellanlagen und die Detailerschliessung in Bezug auf das Fuss- und Veloverkehrsnetz zu achten sowie die Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu prüfen. In diesem Zusammenhang können beispielsweise auch neue Standorte für Car-Sharing realisiert werden.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☒ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Abhängig von Einzelvorhaben – Die Neuerschliessung von Arealen mit dem ÖV wird von der RKBM im Rahmen von Konzept-/Planungsstudien für das Kantonale Angebotskonzept ÖV 2022-2025 per Fahrplan 2024 überprüft.
Abhängigkeiten / Koordination	– Abhängig von Einzelvorhaben – V6.1 Verkehrsberuhigung – V6.6 Mobilitätsmanagement
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Kosten, Finanzierung	– Im Rahmen der Projekte, Finanzierung projektspezifisch durch Private oder die Gemeinde

Umsetzung V2.2: Entwicklungsgebiet Viehweid

Kurzbeschrieb	Das Entwicklungsgebiet Viehweid soll kurz- bis mittelfristig entwickelt werden. Durch die etwas periphere Lage erfordert die Anbindung ans Zentrum geeignete Massnahmen. Erschliessung Fuss- und Veloverkehr Die Anbindung an das Fuss- und Veloverkehrsnetz in Richtung Nordwest (Aare, Freizeiteinrichtungen Giessenbad, Zentrum Nord) ist gut möglich. Die Verbindung zum S-Bahnhof Belp und dem Zentrum erfolgt über die Viehweidstrasse und den Hohfuhrenweg. Die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr wird mit einem neuen Fuss- und Radweg Lehn – Hängelenweg zudem verbessert. Erschliessung Öffentlicher Verkehr Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Entwicklung Viehweid ist eine Optimierung des ÖV-Angebots auf der entsprechenden Linie notwendig. Erschliessung Motorisierter Individualverkehr Durch die Viehweidstrasse und die unmittelbare Nähe zur Autobahn ist die Erschliessung für den MIV hervorragend. Der Anschluss an das Kantonsstrassennetz erfolgt über bestehende Erschliessungsstrassen (keine zusätzlichen Anschlüsse)
Planungsstand	Projektidee
Realisierungshorizont	☒ kurz- bis mittelfristig (bis 15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Erarbeitung ÖV-Konzept – Die Neuerschliessung von Arealen mit dem ÖV wird von der RKBM im Rahmen von Konzept-/Planungsstudien für das Kantonale Angebotskonzept ÖV 2022-2025 per Fahrplan 2024 überprüft.
Abhängigkeiten / Koordination	– Angebotskonzept der Regionalkonferenz Bern-Mittelland – V3.1 Schliessung Netzlücken Fussverkehr – V4.3 Schliessung Netzlücken Veloverkehr
Zuständigkeiten	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II – Gemeinde Belp – Regionalkonferenz Bern-Mittelland – Amt für Gemeinden und Raumordnung
Kosten, Finanzierung	–

Massnahmenblatt V3: Fussverkehr

A). Gegenstand / Problembeschrieb

Das Siedlungsgebiet ist mehrheitlich kompakt, die Voraussetzungen für einen hohen Fussverkehrsanteil infolge der vielfach kurzen Wege gut. Ein durchgehendes und attraktives Fussverkehrsnetz schafft Voraussetzungen, dass die entsprechenden Wege auch tatsächlich zu Fuss zurückgelegt werden.
Das Angebot in den Quartieren ist infolge der flächendeckenden Tempo-30-Zonen grundsätzlich gut. Es geht darum, einzelne Netzlücken zu schliessen. Der Zentrumsbereich wird im Rahmen des Massnahmenblatts V1.1 "Dorfzentrum" auch für den Fussverkehr attraktiver und sicherer gestaltet.

B). Zielsetzung

- Erhöhung Modal Split-Anteil des Fussverkehrs
- Schliessung Netzlücken
- Erhöhung Sicherheit / Schulwegsicherheit
- Erhöhung Komfort

C). Massnahmen

V3.1	Schliessung Netzlücken
V3.2	Schulwege
V3.3	Hindernisfreies Wegnetz

Umsetzung V3.1: Schliessung Netzlücken

Kurzbeschrieb	Schliessung folgender Netzlücken: A Seftigenstrasse: Trottoir Knoten Hohlestrasse – Toffenholz erstellen und neue Querung im Bereich Toffenholz B Fuss- und Veloweg Lehn – Hängelenweg C Fuss- und Veloweg Talgutstrasse – Mühlestrasse (Im Zusammenhang mit allfälliger Freilegung Bach) D Fussweg Garage Steinbach – Lindenhofweg E Fussweg entlang Ostseite Quartier Eissel F Privatweg Hühnerhubel G Verbindung Montenachweg – Viehweidstrasse H Fuss- und Veloverbindung Mühlestrasse – Hohburgstrasse I Gürbequerung Baumgarten – Gürbeweg J Weiterführung Fussweg entlang der Gürbe beim Gerbeweg bis zur Neumattstrasse K Fuss- und Veloweg entlang der Gürbe vom Ahornweg bis zur Bahnhofstrasse L Weiterführung Fussweg Hühnerhubel entlang der Gürbe bis zur Hühnerhubelstrasse M Verbindung Sonneggstrasse – Schönmattweg N Verbindung Schützenweg – Gürbefussweg O Verbindung Mühlestrasse an die Gürbe P Verbindung Giessmatt (In Zusammenhang mit Aufwertung der regionalen Veloverbindungen)
Planungsstand	Planungsstudie
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	Auslösung Planungsstudie
Abhängigkeiten / Koordination	– V2.2: Entwicklungsgebiet Viehweid – V4.3 Schliessung Netzlücken Veloverkehr
Zuständigkeiten	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II – Gemeinde Belp
Verbindlichkeit	Die Verbindlichkeit des Massnahmenblatts V3.1 " Schliessung Netzlücken" besteht für die Gemeinde Belp und wird nicht auf den Kanton Bern ausgeweitet.
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V3.2: Schulwege

Kurzbeschrieb	Basisstufen- und Primarschülerinnen und Schüler gehören zu den schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Im Umfeld der Schulanlagen und Kindergärten sowie auf den Schulwegen sind deshalb erhöhte Sicherheitsbedürfnisse zu berücksichtigen. Ziel der Gemeinde ist es, alle Strassen sicher für alle Zufussgehenden zu machen. Insbesondere bei Baustellen ist eine möglichst direkte alternative Fusswegführung umzusetzen.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☒ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Berücksichtigung bei Strassensanierungsprojekten
Abhängigkeiten / Koordination	– Kanton Bern: Arbeitshilfe Fusswegnetzplanung – Berücksichtigung bei Sanierungsprojekten – V1.1 Dorfzentrum – V1.3 BGK Bahnhof Belp – V6.1 Verkehrsberuhigung
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V3.3: Hindernisfreies Wegnetz

Kurzbeschrieb	Das Fusswegnetz der Gemeinde Belp soll nach Möglichkeit und im Sinne der Verhältnismässigkeit hindernisfrei zugänglich sein.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☒ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Abklärung Handlungsbedarf
Abhängigkeiten / Koordination	– Berücksichtigung bei Sanierungsprojekten – V1.1 Dorfzentrum – V1.3 BGK Bahnhof Belp
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
Kosten, Finanzierung	–

Massnahmenblatt V4: Veloverkehr

A). Gegenstand / Problembeschrieb

Das Siedlungsgebiet ist bezüglich Topographie und Dichte gut geeignet für den Veloverkehr. Die meisten Zielorte innerhalb von Belp liegen in Velodistanz. Ein durchgehendes und attraktives Veloverkehrsnetz schafft Voraussetzungen, dass die entsprechenden Wege auch tatsächlich mit dem Velo zurückgelegt werden.
Im Bereich des Dorfzentrums bestehen bezüglich Sicherheitsempfinden und Komfort die grössten Defizite. Diese sollen im Rahmen der Aufwertung Dorfzentrum (Massnahmenblatt V1.1) mehrheitlich behoben werden. Im Rahmen der Massnahmenblätter Veloverkehr geht es deshalb darum, einzelne Netzlücken zu schliessen und das Angebot an Veloabstellplätzen (insbesondere am Bahnhof und bei Freizeiteinrichtungen) zu verbessern.

B). Zielsetzung

- Erhöhung Anteil des Veloverkehrs am Modal Split
- Erhöhung Sicherheit und Komfort
- Attraktivitätssteigerung Veloverkehr
- Ausbau Angebot Veloparkplätzen
- Qualitativ hochwertige Veloparkplätze

C). Massnahmen

V4.1	Optimierung Sicherheit und Komfort
V4.2	Optimierung Veloabstellanlagen
V4.3	Schliessung Netzlücken

Umsetzung V4.1: Optimierung Sicherheit und Komfort

Kurzbeschrieb	Um den Anteil Veloverkehr am Modal Split nachhaltig verbessern zu können, muss der Veloverkehr bei künftigen Sanierungsprojekten oder sonstigen Anpassungen im öffentlichen Strassenraum besonders beachtet werden. Bei der Interessensabwägung bezüglich Sicherheit und Komfort sind die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs am höchsten zu gewichten. Verbesserungen im Bereich Lindenkreisel haben hohe Priorität und sollen deshalb schnellstmöglich realisiert werden.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☒ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Abklärung Handlungsbedarf
Abhängigkeiten / Koordination	– Berücksichtigung bei Sanierungsprojekten – Die Koordination mit Projekten der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zur Förderung der regionalen Velonetzplanung ist sicherzustellen. – V1.1 Dorfzentrum – V1.3 BGK Bahnhof Belp
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V4.2: Optimierung Veloabstellanlagen

Kurzbeschrieb	An den Bahnhöfen, bei Freizeiteinrichtungen sowie bei weiteren wichtigen Zielorten innerhalb der Gemeinde Belp sind qualitativ hochwertige Veloparkplätze anzubieten. Priorität hat der Ausbau von Veloabstellplätzen am Bahnhof Belp.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungs-horizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Projekt Bahnhof Belp (im Zusammenhang mit Neugestaltung Bahnhofsplatz) – Überprüfung Handlungsbedarf übriges Gemeindegebiet
Abhängigkeiten / Koordination	– V1.2 BGK Dorfplatz / Dorfstrasse – V1.3 BGK Bahnhof Belp
Zuständigkeiten	– BLS – Gemeinde Belp
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V4.3: Schliessung Netzlücken

Kurzbeschrieb	Schliessung folgender Netzlücken: Physische Netzlücken B Fuss- und Veloweg Lehn – Hängelenweg C Fuss- und Veloweg Thalgutstrasse – Mühlestrasse (Im Zusammenhang mit allfälliger Freilegung Bach) F Privatweg Hühnerhubel H Fuss- und Veloverbindung Mühlestrasse – Hohburgstrasse P Verbindung nach Muri (Öffnung Auguetbrücke) U Verbindung Giessmatt (In Zusammenhang mit Aufwertung der regionalen Veloverbindungen) V Lindenhofweg (In Zusammenhang mit Aufwertung der regionalen Veloverbindungen) Qualitative Netzlücken (Komfort/Sicherheit) G Verbindung Montenachweg – Viehweidstrasse Q Massnahmen Seftigenstrasse R Massnahmen Hohlestrasse S Massnahmen Rubigenstrasse T Massnahmen Käsereistrasse
Planungsstand	Projektidee
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Projekt
Abhängigkeiten / Koordination	– V2.2 Entwicklungsgebiet Viehweid – V3.1 Schliessung Netzlücken Fussverkehr – Velowanderrouten – Die Koordination mit Projekten der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zur Förderung der regionalen Velonetzplanung ist sicherzustellen.
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Gemeinde Muri – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II und Fachstelle Langsamverkehr
Verbindlichkeit	Die Verbindlichkeit des Massnahmenblattes V4.3 " Schliessung Netzlücken" besteht für die Gemeinde Belp und wird nicht auf den Kanton Bern ausgeweitet.
Kosten, Finanzierung	–

Massnahmenblatt V5: Öffentlicher Verkehr

A). Gegenstand / Problembeschrieb

Das gute S-Bahnangebot ist für den Pendlerverkehr sehr attraktiv und bildet die Grundlage für eine hohe ÖV-Nutzung der Bevölkerung von Belp.
Das Ortsbuskonzept wurde im Rahmen der Einführung des Viertelstundentaktes der S-Bahn umfassend überarbeitet. Aktuell steht die Weiterführung des heutigen Angebots auf der Kippe, da sowohl die Auslastung als auch der Kostendeckungsgrad die kantonalen Zielwerte nicht erfüllen. Deshalb steht auch eine Erschliessung des Gebiets Belpberg nicht zur Diskussion. Andere Gebiete mit grösserem Potenzial (z.B. Hühnerhubel) sind heute auch nicht mit dem Bus erschlossen, zudem sind einige Haltestellen nicht hindernisfrei ausgestaltet.
Im Bereich des Lindenkreisels und der Bahnhofstrasse kommt es zu Spitzenstunden oft zu Rückstau, was den Betriebsablauf der Busse beeinträchtigt. Dies mindert wiederum die Attraktivität des ÖV, da allenfalls Anschlüsse nicht gewährleistet werden können.

Es wird auch auf Anbindungen mit dem öffentlichen Verkehr hingewiesen, welche aus heutiger Sicht auf Grund der tiefen Nachfrage als nicht machbar beurteilt werden. Es ist aber denkbar, dass infolge der Innenentwicklung und/oder Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung diese künftig möglich sind, vgl. dazu die Erläuterungen im Kapitel 3.4.

B). Zielsetzung

- Erhöhung Modal Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs
- Erhöhung Effizienz des Betriebsablaufs
- Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots
- Hindernisfreie Gestaltung aller Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

C). Massnahmen

V5.1	Massnahmen Angebotskonzept
V5.2	ÖV-Priorisierung
V5.3	Hindernisfreier ÖV

Umsetzung V5.1: Massnahmen Angebotskonzept

Kurzbeschrieb	Das Angebotskonzept soll hinsichtlich Effizienz und Attraktivität optimiert werden. Dies gilt im Hinblick auf die angestrebte Entwicklung insbesondere für die Viehweid, wo die Möglichkeiten für eine bessere Erschliessung mit dem ÖV zu prüfen sind (vgl. Kapitel 3.4). Attraktive Umsteigebeziehungen auf die S-Bahn sind zu gewährleisten. Zudem soll die Arbeitszone Hühnerhubel wieder an das ÖV-Netz angeschlossen werden. Eine Erschliessung des Gebiets Belpberg steht zurzeit nicht zur Diskussion (zu kleines Potenzial).
Planungsstand	Projektidee
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Angebotskonzept – Die Neuerschliessung von Arealen mit dem ÖV wird von der RKBM im Rahmen von Konzept-/Planungsstudien für das Kantonale Angebotskonzept ÖV 2022-2025 per Fahrplan 2024 überprüft.
Abhängigkeiten / Koordination	– V2 Anbindung Entwicklungsgebiete – V1.3 BGK Bahnhof Belp
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V5.2: ÖV-Priorisierung

Kurzbeschrieb	Ein stabiler ÖV-Betrieb trägt zur Effizienz und Attraktivität bei. Um die Betriebsstabilität zu gewährleisten, sollen Massnahmen zur ÖV-Priorisierung geprüft werden (z.B. am Lindenkreisel und in der Bahnhofstrasse).
Planungsstand	Projektidee
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Planungsstudie
Abhängigkeiten / Koordination	– Gemeinde Belp – V 6.2 Aufwertung und Dosierung Ortseingänge – V 6.3 Freihaltung Korridor Umfahrung
Zuständigkeiten	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II – Gemeinde Belp
Verbindlichkeit	Die Verbindlichkeit des Massnahmenblattes V5.2 "ÖV-Priorisierung" besteht für die Gemeinde Belp und wird nicht auf den Kanton Bern ausgeweitet.
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V5.3: Hindernisfreier ÖV

Kurzbeschrieb	Alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen hindernisfrei zugänglich sein. Im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Belp liegen jedoch nur Haltestellen auf Gemeindestrassen. Handlungsbedarf haben die folgenden Haltestellen: – Neue Haltestelle Hühnerhubel – Bern Flughafen – Giessenbach – Aemmenmatt (1.Priorität, kurzfristig) – Eissel (Eisselweg): Zuständigkeit Gemeinde Belp – Schützen – Käsereistrasse – Hohliebi (1.Priorität, kurzfristig) – Bützacker – Fahrhubelweg – Lehn – Rubigen Hunzigenbrügg – Mühlematt – Greulebach – Riedli: Teilweise Zuständigkeit Gemeinde Belp – Bahnhof Belp
Planungsstand	Projektidee
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung
Nächste Schritte	– Berücksichtigung bei Sanierungsprojekten
Abhängigkeiten / Koordination	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II – Gemeinde Belp – Bernmobil – BLS
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp
Kosten, Finanzierung	– Die Gemeinde Belp ist bei zwei Haltestellen für die Sanierung zuständig.

Massnahmenblatt V6: Motorisierter Individualverkehr

A). Gegenstand / Problembeschrieb

Im Dorfkern bestehen Defizite bezüglich Aufenthaltsqualität und Erscheinungsbild. Dies wirkt sich negativ auf die Standortattraktivität aus. Die Trennwirkung des motorisierten Verkehrs steht damit im direkten Zusammenhang. Zu den Spitzenzeiten weisen die Hauptverkehrsstrassen eine hohe Auslastung auf, das Verkehrssystem ist gesättigt. Im Zentrumsbereich gilt zurzeit die Höchstgeschwindigkeit von 50km/h, es bestehen Sicherheitsdefizite. Die Umsetzung einer Umfahrung ist zurzeit noch unklar.

B). Zielsetzung

- Leistungsfähiges und sicheres Verkehrsnetz
- Plafonierung heutige Verkehrsmenge
- Entlastung Siedlungsgebiet durch Kanalisierung des Verkehrs
- Sicherstellung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten
- Anpassung Höchstgeschwindigkeit Dorfkern
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Sicherung Trassee Umfahrung
- Spielraum schaffen für Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs
- Zusammenstellung öffentlicher Parkplätze, Kenntnisse zu Angebot und Nachfrage

C). Massnahmen

V6.1	Verkehrsberuhigung
V6.2	Aufwertung und Dosierung Ortseingänge
V6.3	Freihaltung Korridor Umfahrung
V6.4	Parkierung
V6.5	Übernahme von Privatstrassen innerhalb Bauzonen
V6.6	Mobilitätsmanagement

Umsetzung V6.1: Verkehrsberuhigung

Kurzbeschrieb	In der Gemeinde Belp sind bereits grossflächige Tempo-30-Zonen eingerichtet. Die Umsetzung der Niedriggeschwindigkeit im Dorfkern ist noch ausstehend, zudem sollen auch die Entwicklungsgebiete verkehrsberuhigt werden. Begegnungszonen können situativ geprüft werden.
Planungsstand	– Tempo 30 in den bestehenden Quartieren realisiert – Planungsstudie Niedriggeschwindigkeit Dorfzentrum abgeschlossen – Tempo 30 in den Entwicklungsgebieten im Rahmen der Planungen vorsehen – Situative Prüfung Begegnungszonen
Realisierungshorizont	☒ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Vor- und Bauprojekt Niedriggeschwindigkeit Dorfzentrum
Abhängigkeiten / Koordination	– Testbetrieb Tempo 30 Hohlestrasse (Kanton OIK II) ist abgeschlossen, die Hohlestrasse wird in den Niedriggeschwindigkeits-Perimeter integriert. – V1.1 Dorfzentrum – V1.2 BGK Dorfplatz / Dorfstrasse – V6.4 Parkierung
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V6.2: Aufwertung und Dosierung Ortseingänge

Kurzbeschrieb	Die Ortseingänge sollen aufgewertet werden. Zudem ist eine Dosierung des Verkehrs zu prüfen, sofern der Verkehrsfluss auf der Ortsdurchfahrt nicht mehr gewährleistet werden kann. Zurzeit wird eine Ausweitung des Verkehrsmanagement-Korridors Köniz Wabern - Bern Süd bis nach Kehrsatz und eine Erweiterung des Betrachtungsperimeters bis zum Autobahnanschluss geprüft. Es ist eine Koordination mit dem Kanton sicherzustellen.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Konzeptstudie bei Bedarf
Abhängigkeiten / Koordination	– V5.2 ÖV-Priorisierung – Verkehrsfluss auf der Ortsdurchfahrt – Verkehrsmanagement Köniz Wabern - Bern Süd
Zuständigkeiten	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V6.3: Freihaltung Korridor Umfahrung

Kurzbeschrieb	Langfristig soll der Korridor für eine Umfahrung freigehalten werden.
Planungsstand	Der Korridor wurde im Rahmen der regionalen Planung festgelegt.
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☒ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung
Nächste Schritte	–
Abhängigkeiten / Koordination	– Koordination mit allen Projekten notwendig, welche Berührungs-punkte zum Korridor der Umfahrung haben.
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V6.4: Parkierung

Kurzbeschrieb	Erarbeitung eines Parkierungskonzepts: Erfassung öffentliche Parkplätze und Überprüfung des Parkierungsregimes, inklusive Angebot Park + Ride. Übersicht Angebot und Nachfrage. In diesem Rahmen werden auch verschiedene Möglichkeiten geprüft, E-Parkplätze anzubieten. Dazu sind eine Bedarfsermittlung und Standortevaluation notwendig.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Projekt
Abhängigkeiten / Koordination	– V1.1 Dorfzentrum – V1.2 BGK Dorfplatz / Dorfstrasse – V6.1 Verkehrsberuhigung – V6.6 Mobilitätsmanagement
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp – Anbieter E-Parkplatzstationen
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V6.5: Übernahme von Privatstrassen innerhalb Bauzonen

Kurzbeschrieb	Privatstrassen, welche innerhalb von Bauzonen liegen, sollen in das Eigentum der Gemeinde überführt werden.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungs-horizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☒ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☐ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Auslösung Prozess
Abhängigkeiten / Koordination	– keine Abhängigkeiten
Zuständigkeiten	– Gemeinde Belp
Kosten, Finanzierung	–

Umsetzung V6.6: Mobilitätsmanagement

Kurzbeschrieb	Zur aktiven Beeinflussung des Modal Splits sind Verkehrsmanagementmassnahmen vorzusehen, wie beispielsweise: – Förderung von Car-Sharing: Zurzeit bestehen zwei Standorte der Firma Mobility an den beiden Bahnhöfen in Belp. Die Gemeinde unterstützt bei weiteren geeigneten Standorten Car-Sharing-Betreiber bei der Bereitstellung der nötigen Infrastruktur. – Bei grösseren Überbauungen Ausarbeitung Mobilitätskonzepte – Förderung Elektromobilität mit geeigneten Ladestationen; einerseits beim MIV (siehe dazu die Massnahme V6.4 Parkierung), andererseits auch für E-Bikes. – Prüfung Cargobike-Angebot (z.B. carvelo2go) – etc.
Planungsstand	Projektidee
Realisierungshorizont	☐ kurzfristig (0–5 Jahre) ☐ mittelfristig (5–15 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 15 Jahre) ☒ Daueraufgabe
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung
Nächste Schritte	– Aufnahme in Nutzungsplanung
Abhängigkeiten / Koordination	– V6.4 Parkierung – V6.2 Aufwertung und Dosierung Ortseingänge – V2 Anbindung Entwicklungsgebiete
Zuständigkeiten	– Anbieter Car-Sharing – Gemeinde Belp – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
Kosten, Finanzierung	– Kostenteiler

6 Genehmigungsvermerke

Mitwirkung	13. April bis 28. Mai 2018
Vorprüfung	28. Juli 2020
Beschlossen durch den Gemeinderat	...

.....	.....
Benjamin Marti Gemeindepräsident	Annina Straub Sekretärin

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Belp, ...

.....

Annina Straub
Leiterin Führungsunterstützung

Genehmigt durch das Kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung

7 Anhang

7.1 Richtplankarte Multimodale Massnahmen
7.2 Richtplankarte Fussverkehr
7.3 Richtplankarte Veloverkehr
7.4 Richtplankarte Öffentlicher Verkehr
7.5 Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr

metron

Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
Schweiz
bern@metron.ch
www.metron.ch
T +41 31 380 76 80
F +41 31 380 76 81