

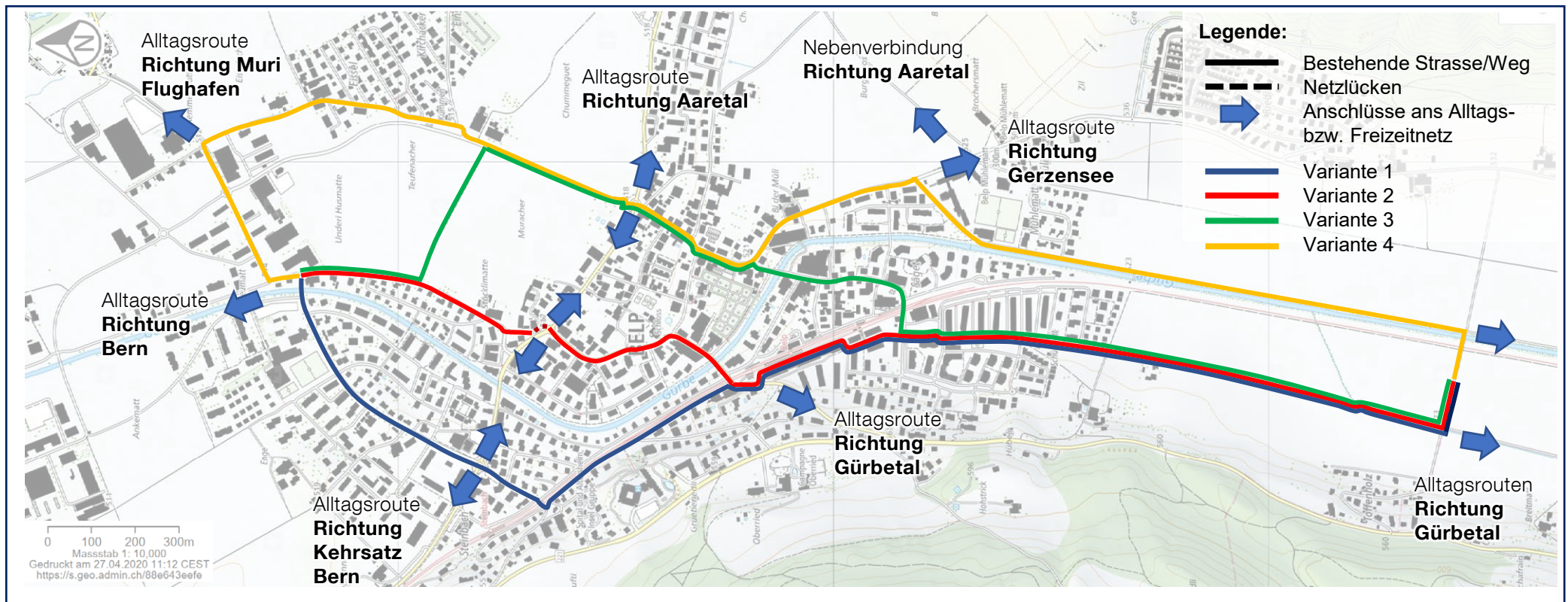
Variantenstudium – Korridor 1: Durchfahrt Belp

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

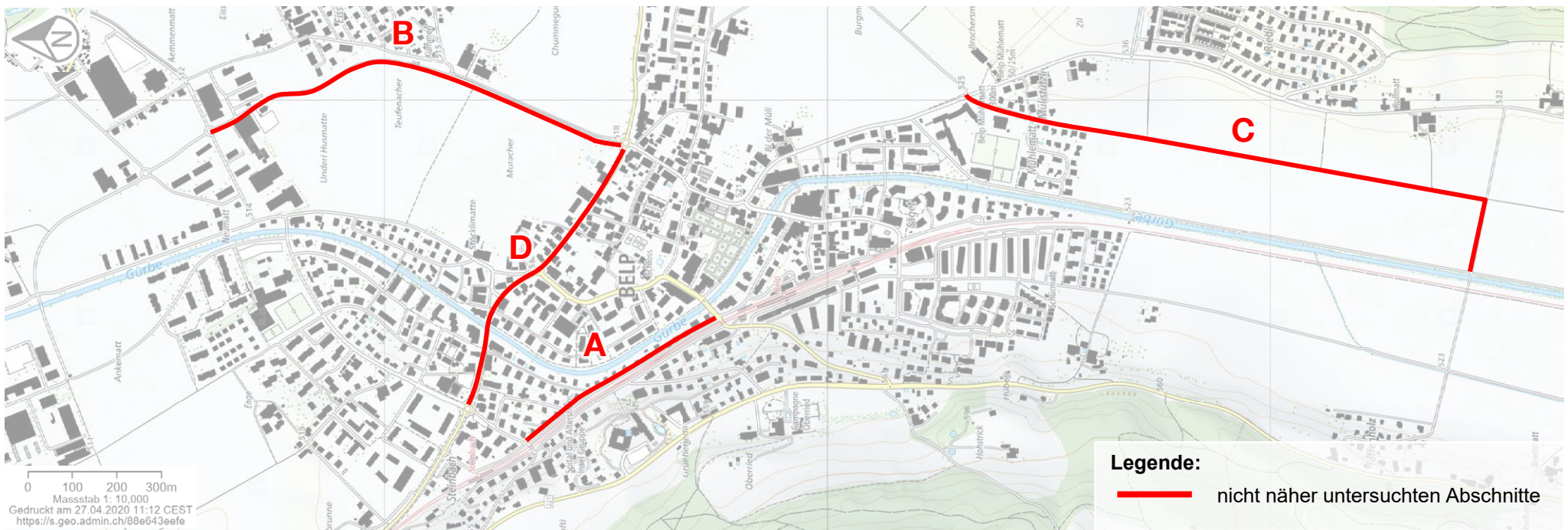
betrachtete Varianten:



Variantenstudium – Korridor 1: Durchfahrt Belp

Nicht näher untersuchten Abschnitte:

- **Abschnitt A:** Entspricht Planung des Kantons (SVV), aber nicht der Gemeinde. Strasse ist ca. 3-3.5m breit (Grubenstrasse ist 4.0-4.5m breit), wobei nur Anwohner fahren können. Die Breite ist eher knapp für Kreuzungen PW-Velo. Dazu erscheint der Anschluss an der Bahnhofstrasse schwieriger zu gestalten (in Fahrtrichtung Bern) als die Alternative via Grubenstrasse.
- **Abschnitt B:** Im Gemeinderichtplan nicht enthalten. Diese Strasse ist die neue Flughafenzufahrt. Sie ist zweispurig, ohne Velomassnahmen und daher nicht geeignet, weil eine gute parallele Alternative vorhanden ist (via Eisselweg, 4.5m breit).
- **Abschnitt C:** Hinsichtlich einer Anbindung an den Hohfuhrweg (Verbindung Richtung Aaretal) vorteilhaft, für die Durchfahrt Belp jedoch keine wesentliche Vorteile: nicht geteert und gut ausgebaut Alternative via Thalgutstrasse existiert bereits.
- **Abschnitt D:** Hohe Verkehrsbelastung und nicht ausbaubar aufgrund der Platzverhältnisse (auch heute ist kein Radstreifen markierbar).



Variantenbewertung – Korridor 1: Durchfahrt Belp

	Variante 1 über Grubenstrasse und Neumattstrasse	Variante 2 über Bahnhofstrasse und Muristrasse	Variante 3 über Sägetstrasse und Muristrasse	Variante 4 über Thalgutstrasse und Eisselweg
Kundensicht:				
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Orange	Red	Red	Red
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Orange	Orange	Orange	Orange
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Green	Green	Orange	Orange
Potential	Green	Green	Orange	Orange
Behördensicht:				
Investitionsaufwand	Orange	Orange	Orange	Orange
Unterhaltsaufwand	Green	Green	Green	Green
Genehmigungsfähigkeit	Green	Green	Green	Green
Umsetzbarkeit (Risiken)	Green	Orange	Orange	Orange
	ZU VERTIEFEN	ZU VERTIEFEN	NICHT EMPFOHLEN	MÖGLICH

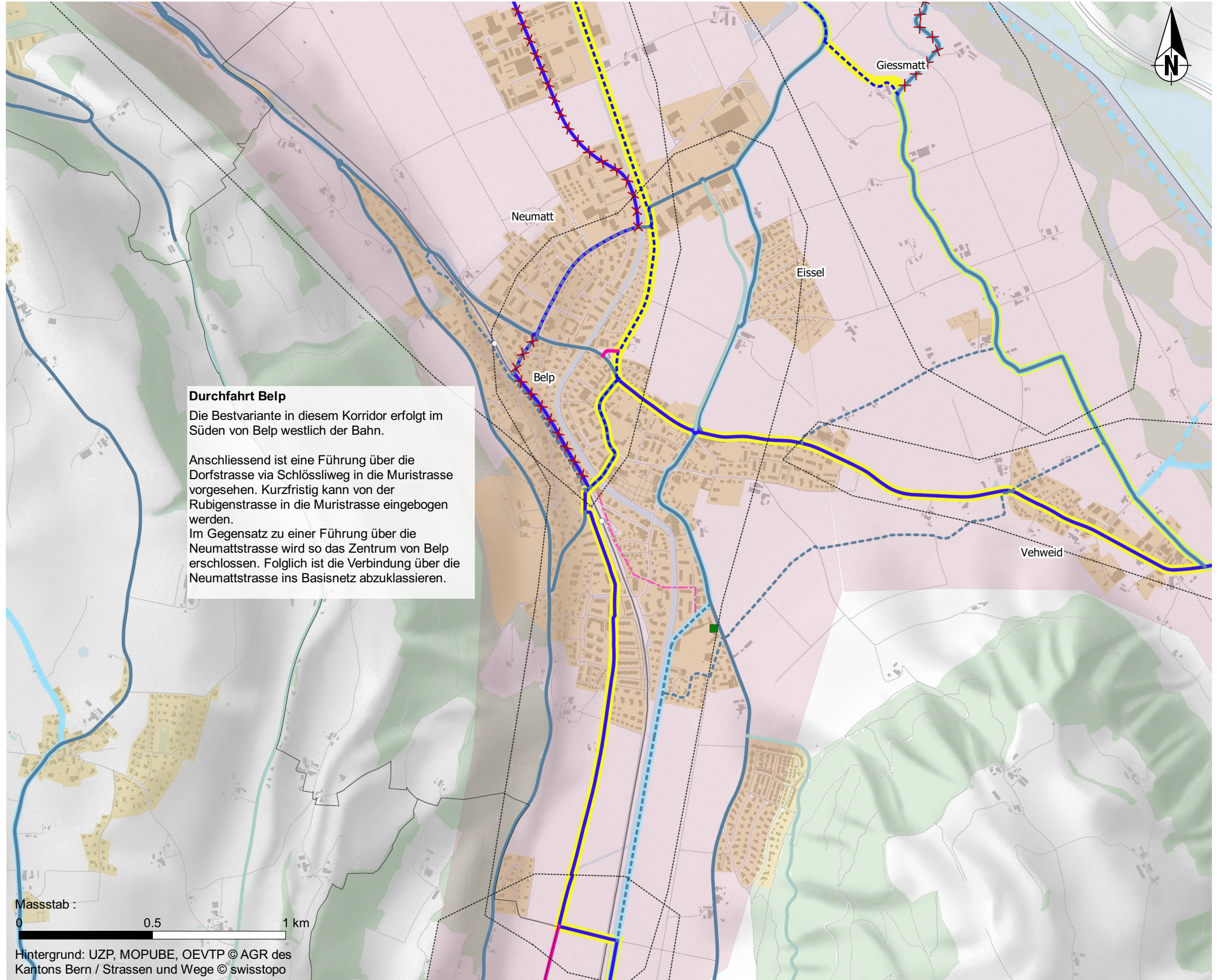
Fazit

- **Variante 1:** Weitgehend auf verkehrsberuhigten Strassen, Richtung Bern / Kehrsatz der direkteste Weg.
- **Variante 2:** Erschliessung des Zentrums, jedoch etwas hohe Verkehrsbelastung auf Abschnitt Bahnhofstrasse-Dorfstrasse und Realisierbarkeit Anbindung Schlössliweg notwendig.
- **Variante 3:** Nicht sehr Intuitiv, im Vergleich zu 4 weniger gut an Aaretal und Oberstufenzentrum angebunden und trotzdem abseits vom Zentrum. Wie bei Variante 4 hohe Verkehrsbelastung auf Abschnitt Dorfstrasse-/Käsereistrasse.
- **Variante 4:** Schneidet aus Nutzersicht nicht sehr gut ab, weist jedoch aufgrund des Netzgedankens (Anbindung Oberstufenzentrum, Weiterfahrt nach Flughafen und in Richtung Aaretal (via Hohfuhrenweg) Vorteile auf.

Variantenempfehlung

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- aufzuhebende Freizeitroute
- Empfehlung aus den Variantenstudien**
- empfohlene Linienführung
- kurzfristige Alternative
- empfohlene Anpassung der Klassifikation**
- Aufnahme als Hauptverbindung Alltag
- Aufnahme als Basisnetz Alltag
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz
- wichtige punktuelle Alltagsziele**
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltstellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Variantenstudium – Korridor 1: Belp Neumatt - Unter Selhofen

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

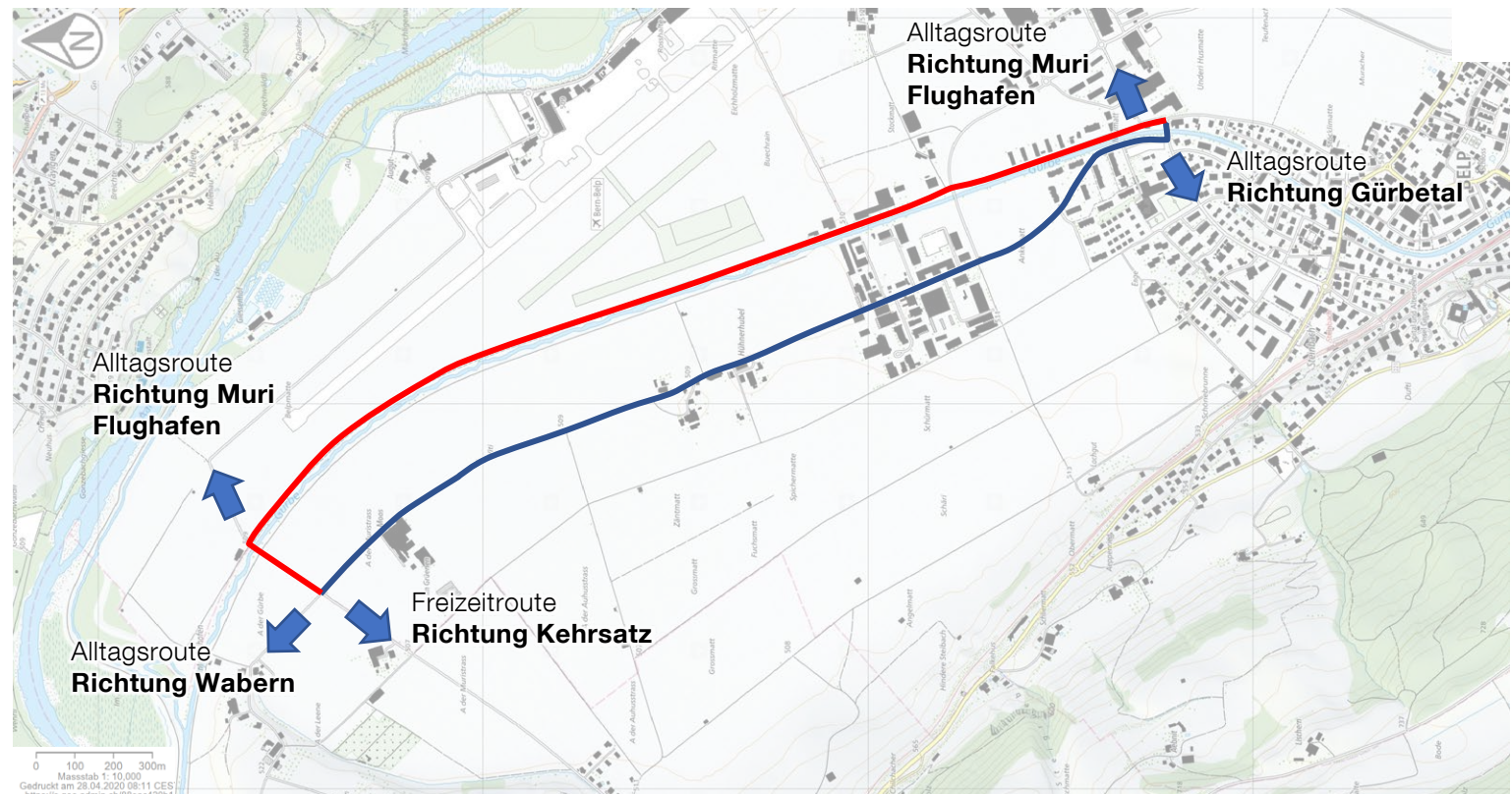
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse) / **Sonderfall:** Für den Abschnitt der Hühnerhubelstrasse im Industriegebiet gilt min. 5.5 m Breite (Schwerverkehr)

betrachtete Varianten:

Legende:

- bestehende Strasse/Weg
- ➔ Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
- Variante 1
- Variante 2



Variantenstudium – Korridor 1: Belp Neumatt - Unter Selhofen

Nicht näher untersuchte Abschnitte:

- **Abschnitt A:** Grösstenteils nicht geteert, was im Vergleich zu den anderen Varianten einen grossen Nachteil ist. Steiler Aufstieg im Anschluss (A der Leene, 11.7% auf 93m), wo die anderen Abschnitte über Selhofen nur 5.1% auf 240m bewältigen müssen.

Legende:

- nicht näher untersuchte Abschnitte



Variantenbewertung – Korridor 1: Belp Neumatt - Unter Selhofen

	Variante 1 über Hühnerhubelstrasse	Variante 2 über Selhofenstrasse
Kundensicht:		
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Orange	Green
Direktheit Umwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Green	Orange
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Green	Green
Potential	Green	Orange
Behördensicht:		
Investitionsaufwand	Green	Green
Unterhaltsaufwand	Orange	Orange
Genehmigungsfähigkeit	Green	Green
Umsetzbarkeit (Risiken)	Green	Green
	ZU VERTIEFEN	ZU VERTIEFEN

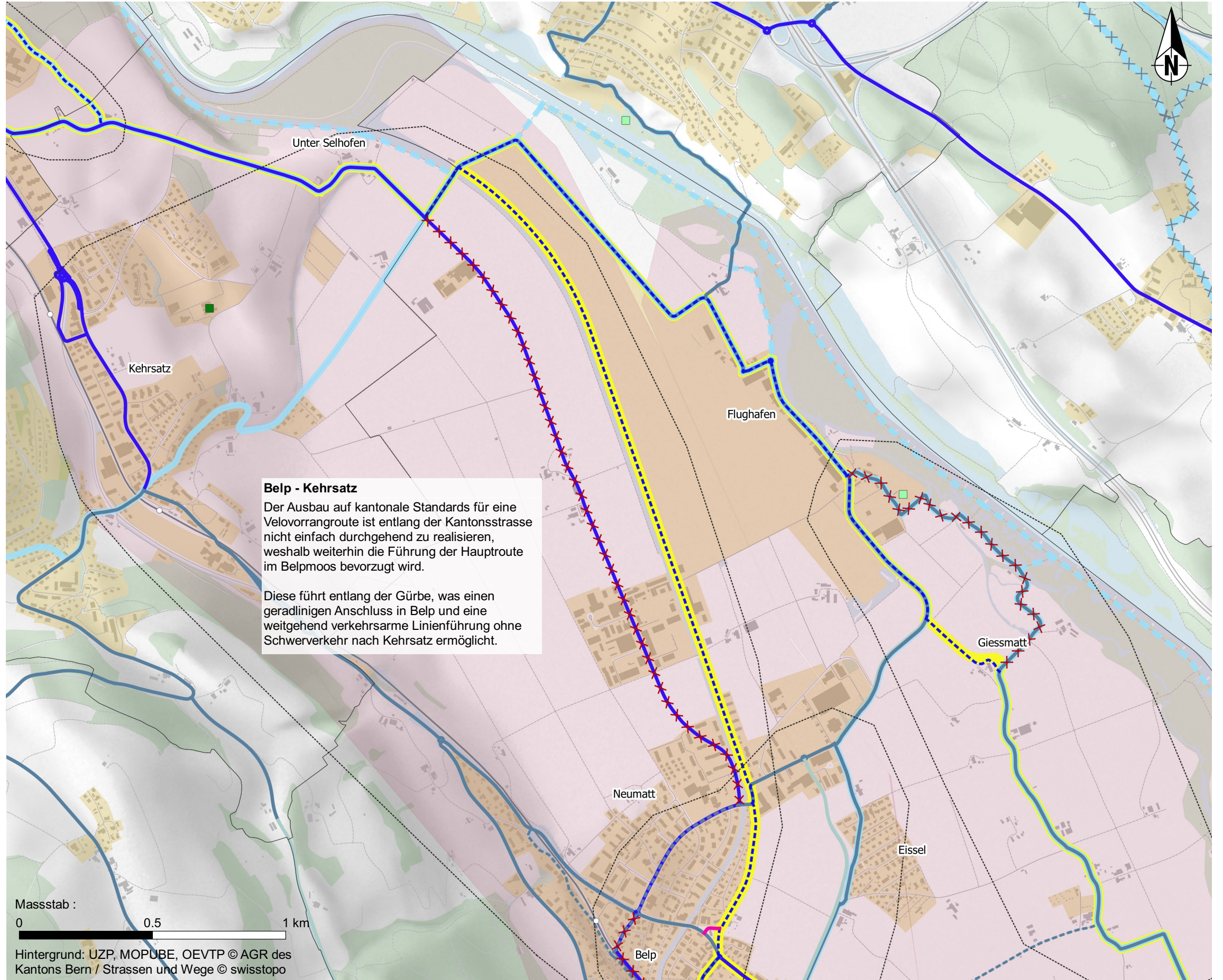
Fazit

- **Variante 1:** Direkter und Erschliessung des Industriegebietes. Abschnitt Industriegebiet mit (Schwer-) Verkehr lässt sich lösen.
- **Variante 2:** Weniger direkt und keine direkte Erschliessung des Industriegebietes. Kritische Sichtverhältnisse bei der Brücke. Dafür landschaftlich attraktive und verkehrsberuhigte Führung.

Variantenempfehlung

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- × × aufzuhebende Freizeitroute
- Empfehlung aus den Variantenstudien**
- empfohlene Linienführung
- kurzfristige Alternative
- empfohlene Anpassung der Klassifikation**
- Aufnahme als Hauptverbindung Alltag
- Aufnahme als Basisnetz Alltag
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz
- wichtige punktuelle Alltagsziele**
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltstellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Teilvariantenstudium Belp – Korridor 1: Belp - Kehrsatz

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

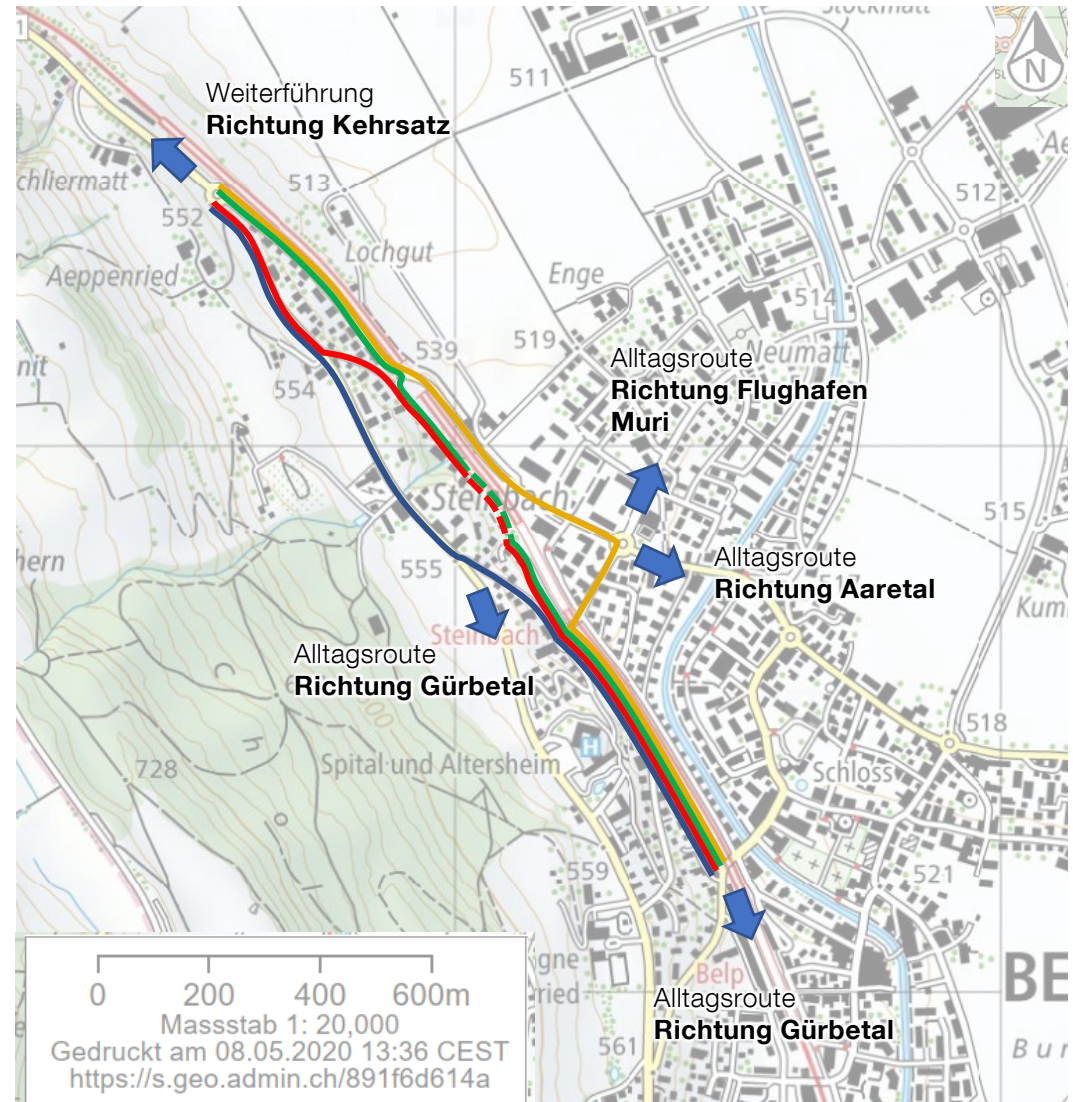
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

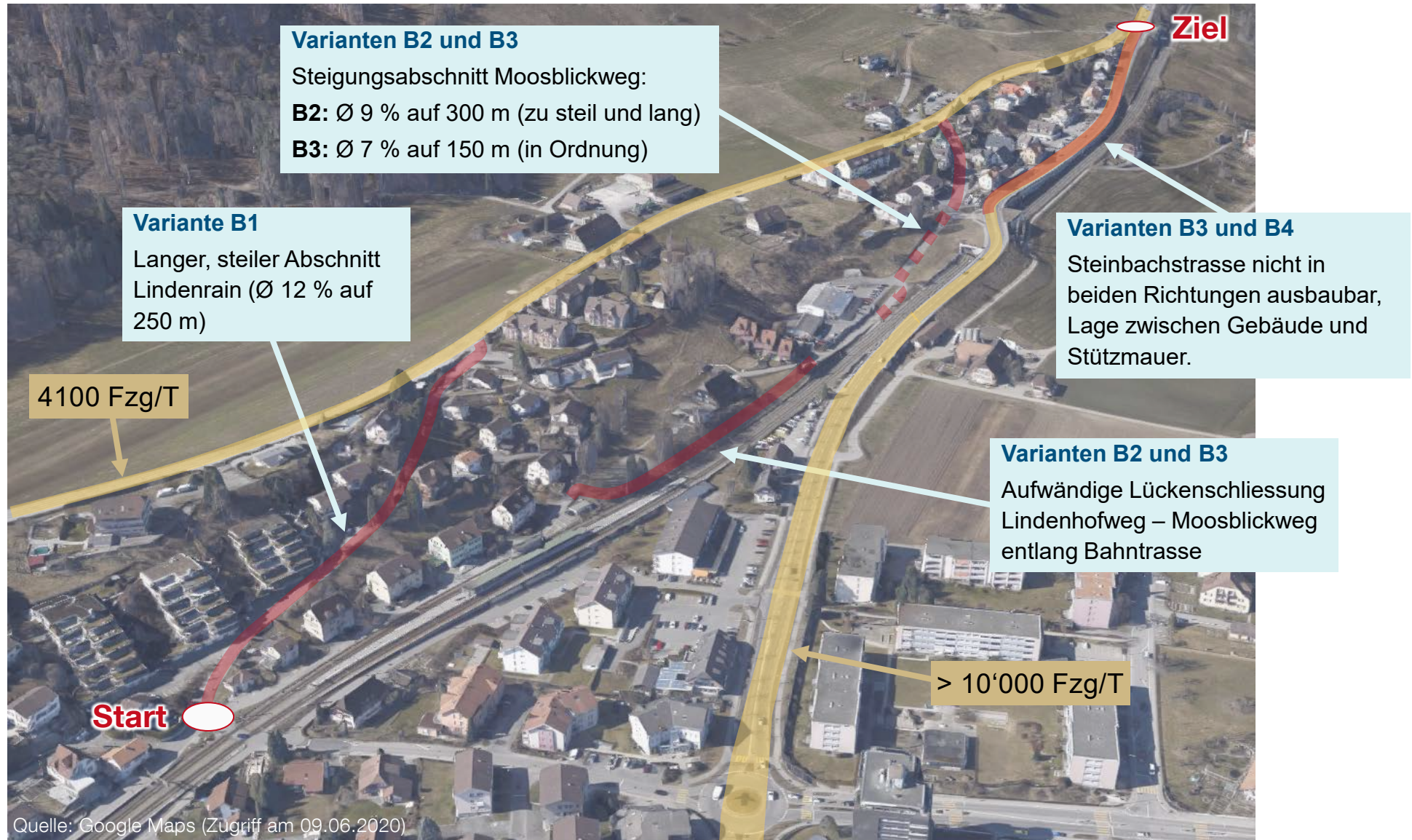
Legende:

- Bestehende Strassen/Wege
- - - Netzlücken
- ➔ Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
- Teilvariante B1
- Teilvariante B2
- Teilvariante B3
- Teilvariante B4

betrachtete Teilvarianten:



Teilvariantenansicht Belp – Korridor 1: Belp - Kehrsatz



Teilvariantenvergleich Belp – Korridor 1: Belp - Kehrsatz

Variantenbewertung:

	Teilvariante B1 Über Lindenrain und Seftigenstrasse	Teilvariante B2 Über Lindenhofweg, Moosblickweg und Seftigenstrasse	Teilvariante B3 über Lindenhofweg, Moosblickweg und Steinbachstrasse	Teilvariante B4 Über Bayweg und Steinbachstrasse
Kundensicht:				
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung				
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen				
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit				
Potential				
Behördensicht:				
Investitionsaufwand				
Unterhaltsaufwand				
Genehmigungsfähigkeit				
Umsetzbarkeit (Risiken)				
	MÖGLICH	ZU VERTIEFEN	ZU VERTIEFEN	MÖGLICH

Fazit

- **Teilvariante B1:** Direkt aber steil (12% auf 250m), enger Abschnitt Lindenrain, Seftigenstrasse ausbaubar, jedoch relativ viel Verkehr.
- **Teilvarianten B2 und B3:** Lückenschliessung Moosblickweg-Lindenhofweg erforderlich (Risiko und Kosten), Verbreiterung Lindenhofweg nötig. B2 ist steiler (9 % auf 300m), B3 ist einer höheren Verkehrsmenge ausgesetzt und die Steinbachstrasse kann nördlich der Bahnüberführung nur schwer verbreitert werden, daher Kombilösung vorgeschlagen: Richtung Kehrsatz via B3, Richtung Belp via B2 mit neuem Bypass beim Kreisel Aeppenried.
- **Teilvariante B4:** Angenehme Steigung, Nutzen für geübte Velofahrende ab Aaretal, jedoch viel Verkehr und tw. beschränkt ausbaubar.

Teilvariantenstudium Kehrsatz – Korridor 1: Belp - Kehrsatz

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

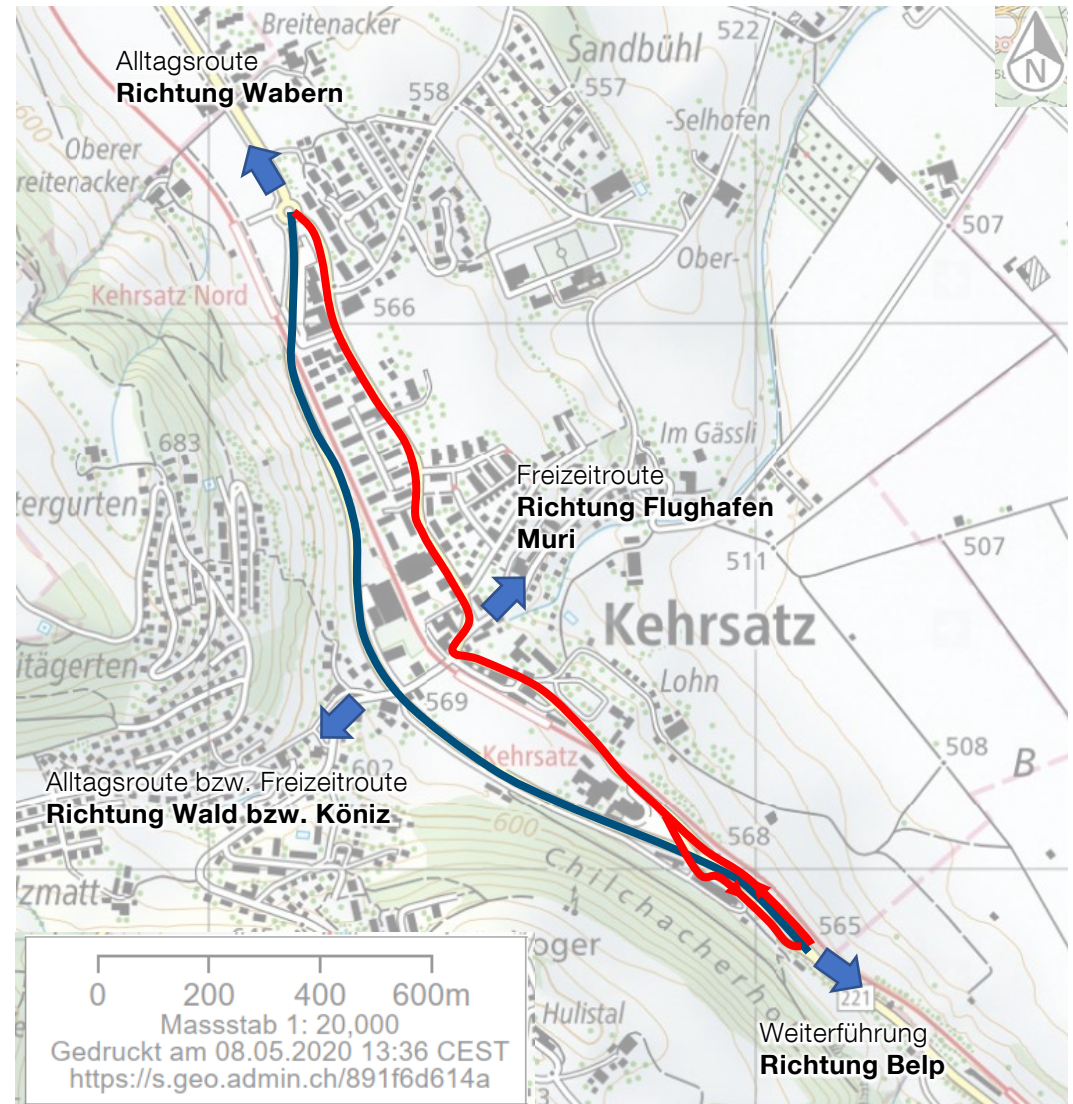
Besonderheit

- Für das Teilvariantenstudium wurde angenommen, dass das Projekt Kehrsatz Mitte realisiert ist (Anschluss Zimmerwaldstrasse via Kreisel an Umfahrung)

Legende:

- Bestehende Strassen/Wege
- ➔ Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
- Teilvariante K1
- Teilvariante K2

betrachtete Teilvarianten:



Teilvariantenvergleich Kehrsatz – Korridor 1: Belp - Kehrsatz

Variantenbewertung:

Kundensicht:

Komfort / Attraktivität

Breite, Oberfläche, Steigungen,
Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung

Direktheit

Umfwegfaktor,
Zusätzliche Höhenmeter,
Fahrflussunterbrechungen

Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit

Logische Führung / Lesbarkeit,
Homogenität, Netzanbindung,
Soziale Sicherheit

Potential

Behördensicht:

Investitionsaufwand

Unterhaltsaufwand

Genehmigungsfähigkeit

Umsetzbarkeit (Risiken)

	Teilvariante K1 Über Umfahrung	Teilvariante K2 Über Ortsdurchfahrt
Komfort / Attraktivität	MÖGLICH	ZU VERTIEFEN
Direktheit	ZU VERTIEFEN	MÖGLICH
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit	ZU VERTIEFEN	ZU VERTIEFEN
Potential	MÖGLICH	ZU VERTIEFEN
Investitionsaufwand	ZU VERTIEFEN	ZU VERTIEFEN
Unterhaltsaufwand	ZU VERTIEFEN	ZU VERTIEFEN
Genehmigungsfähigkeit	ZU VERTIEFEN	ZU VERTIEFEN
Umsetzbarkeit (Risiken)	ZU VERTIEFEN	MÖGLICH

Fazit

- **Teilvariante K1:** Für eine direkte Route nach Bern am besten geeignet. Platzverhältnisse ausreichend für grosszügigen Ausbau, jedoch mässige Erschliessung von Kehrsatz und hohes Verkehrsaufkommen.
- **Teilvariante K2:** Bei Verkehrsrückgang (Risiko) dank Projekt "Kehrsatz Mitte" und Einführung von T30 auf Ortsdurchfahrt zu empfehlen dank der feinen Erschliessung von Kehrsatz abseits der Hauptverkehrsachse. Allerdings mehr Fahrflussunterbrechungen als Teilvariante K1

Variantenstudium – Korridor 1: Belp - Kehrsatz

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

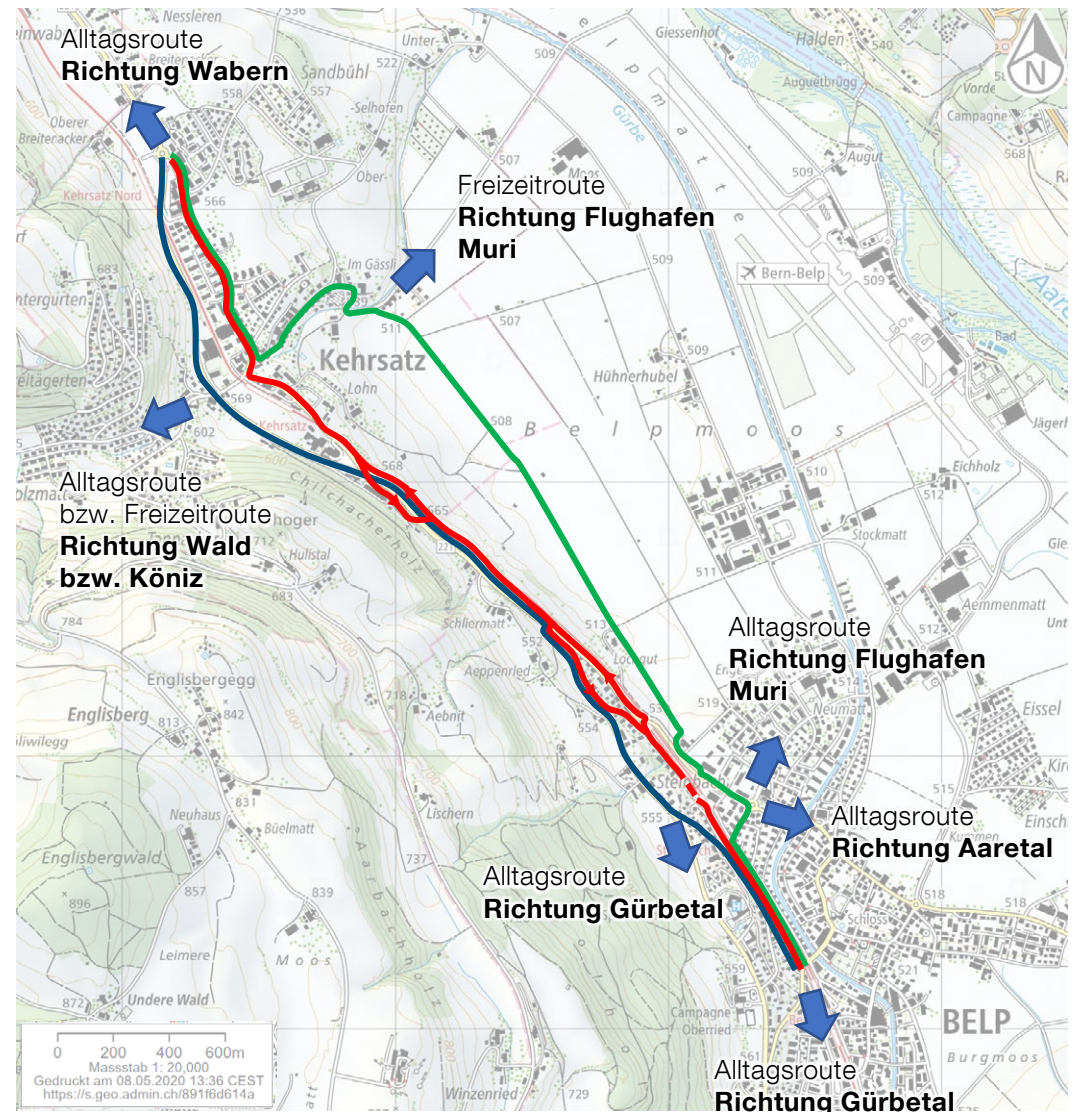
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsrادweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

Legende:

- Bestehende Strassen/Wege
- - - Netzlücken
- ➔ Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3

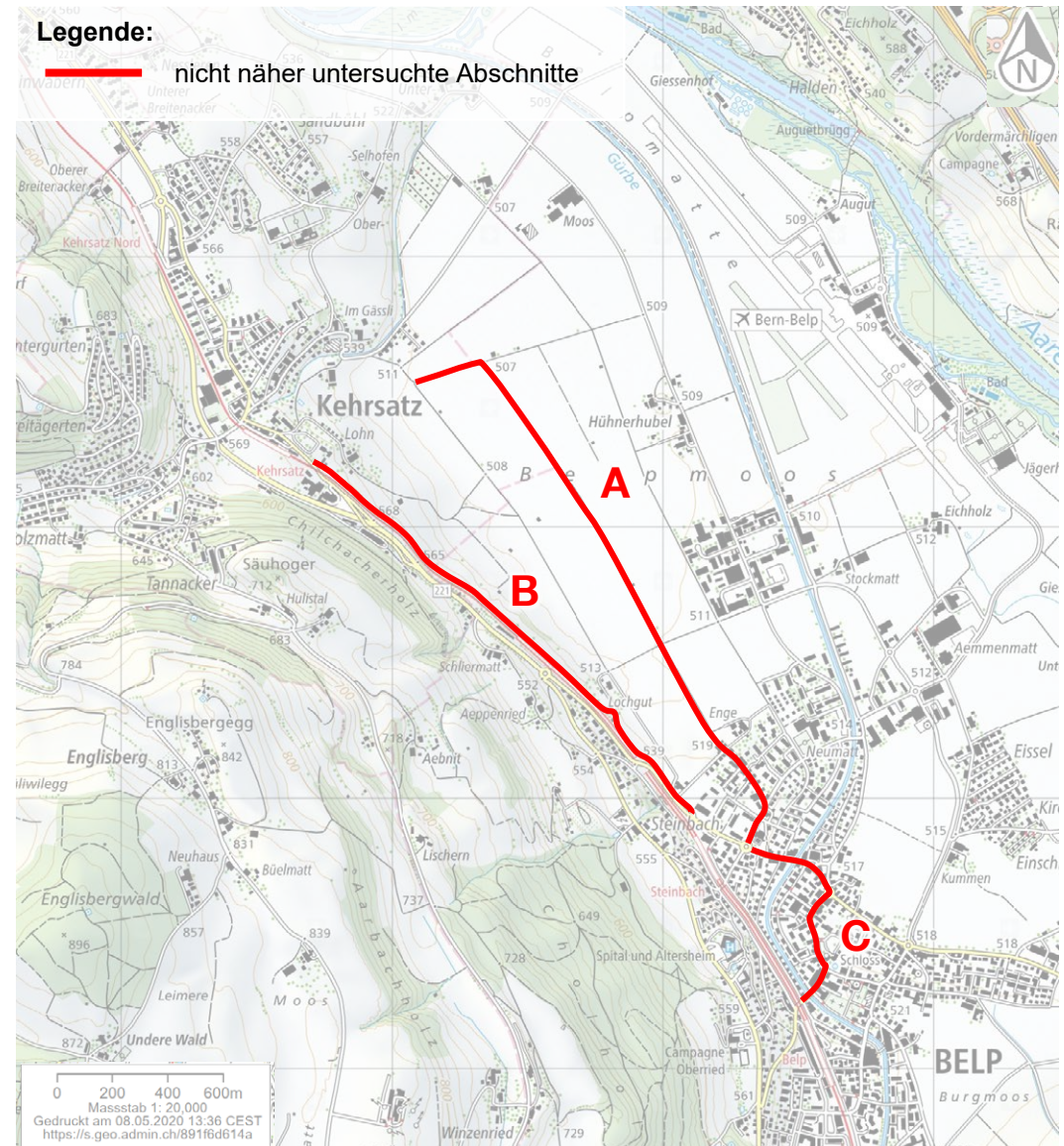
betrachtete Varianten:



Variantenstudium – Korridor 1: Belp - Kehrsatz

Nicht näher untersuchte Abschnitte

- **Abschnitt A:** Nicht entlang der KS in Belp, aber einfach zu wenig direkt nach Kehrsatz. Grossräumig nach Bern macht diese Variante auch wenig Sinn: Wenn schon abseits der KS fährt man noch leicht weiter und nimmt die Route über Industrie, Unter Selhofen und Nessleren. Dieser Abschnitt ist zurzeit nicht geteert, Variante 3 hat einen längeren bereits geteerten Abschnitt.
- **Abschnitt B:** Idee: neuer Weg entlang der Bahnlinie, könnte gleichzeitig mit einem Doppelspurausbau realisiert werden. Allerdings existiert zurzeit noch kein solches Projekt an dieser Stelle. Der durchgehende Doppelspurausbau zwischen Bern und Belp befindet sich in der Phase «Vororientierung». Daher ist eine Realisierung in absehbarer Zeit unwahrscheinlich, weshalb diese Variante nicht näher untersucht wurde
- **Abschnitt C:** Wurde aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Rubigenstrasse und der beschränkten Platzverhältnisse verworfen.



Variantenvergleich – Korridor 1: Belp - Kehrsatz

	Variante 1 über Seftigenstrasse und Umfahrung Kehrsatz	Variante 2 über Lindenhofweg und Ortsdurchfahrt Kehrsatz	Variante 3 Über Belpmoos
Kundensicht:			
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung			
Direktheit Umwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen			
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit			
Potential			
Behördensicht:			
Investitionsaufwand			
Unterhaltsaufwand			
Genehmigungsfähigkeit			
Umsetzbarkeit (Risiken)			
	MÖGLICH	ZU VERTIEFEN	NICHT EMPFOHLEN

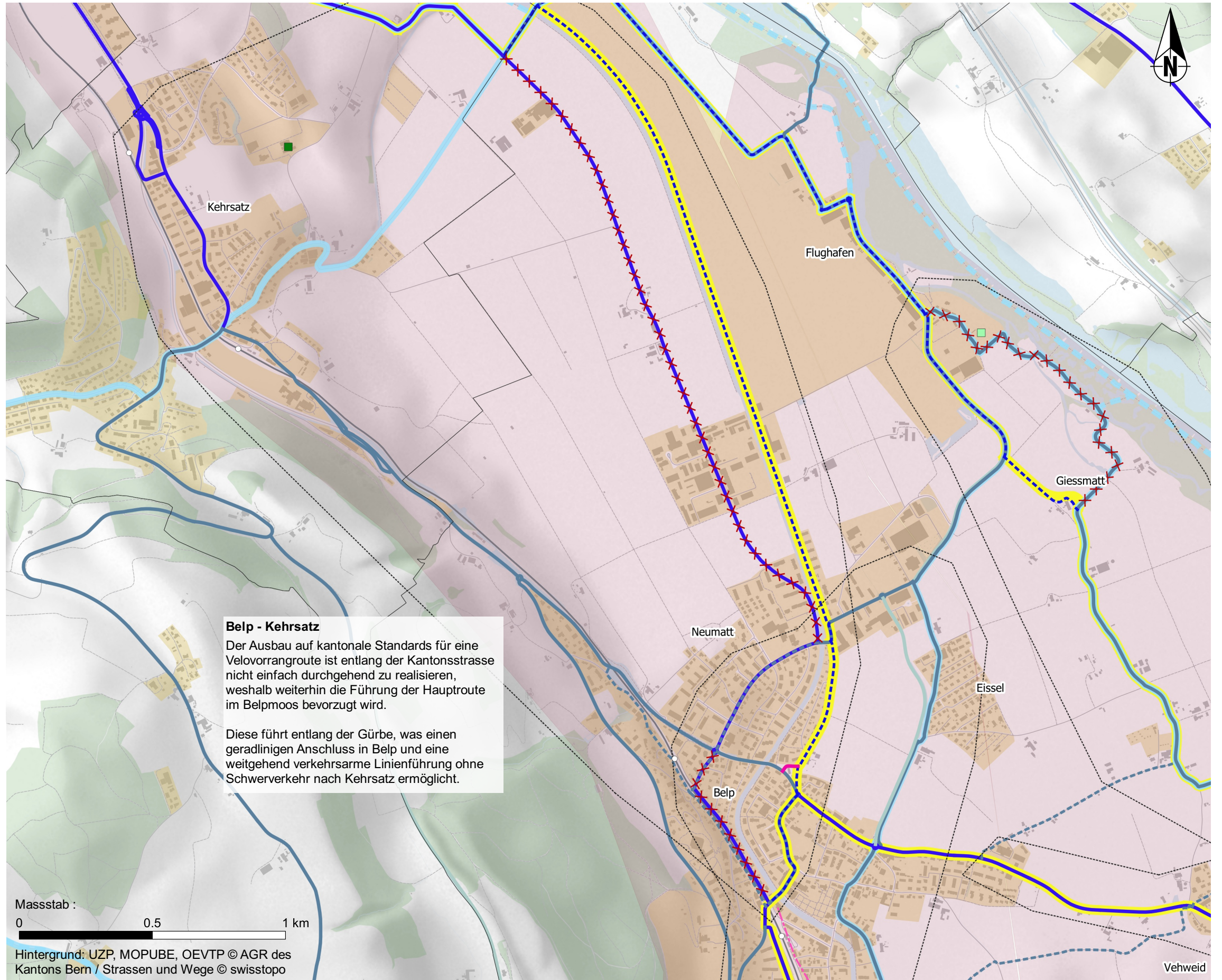
Fazit

- **Variante 1:** Hohes Verkehrsaufkommen, steiler, enger Abschnitt in Belp (Lindenrain) und mässige Erschliessung von Kehrsatz, aber aus Behördensicht vorteilhaft.
- **Variante 2:** Gewisse Risiken (Lückenschliessung Lindenhofweg-Moosblickweg (8.6% auf 110m), Verbreiterung Lindenhofweg, T30 und Verkehrsabnahme Ortsdurchfahrt Kehrsatz) aber dafür gute Erschliessung von Kehrsatz und weniger Abschnitte mit hohem Verkehrsaufkommen als 1.
- **Variante 3:** Zu wenig direkt und intuitiv im Vergleich zu anderen Varianten, dementsprechend nicht zu empfehlen trotz geringerer Verkehrsbelastung.

Variantenempfehlung

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- aufzuhebende Freizeitroute
- Empfehlung aus den Variantenstudien**
- empfohlene Linienführung
- kurzfristige Alternative
- empfohlene Anpassung der Klassifikation**
- Aufnahme als Hauptverbindung Alltag
- Aufnahme als Basisnetz Alltag
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz
- wichtige punktuelle Alltagsziele**
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltstellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Variantenstudium – Korridor 1: Kaufdorf - Belp

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

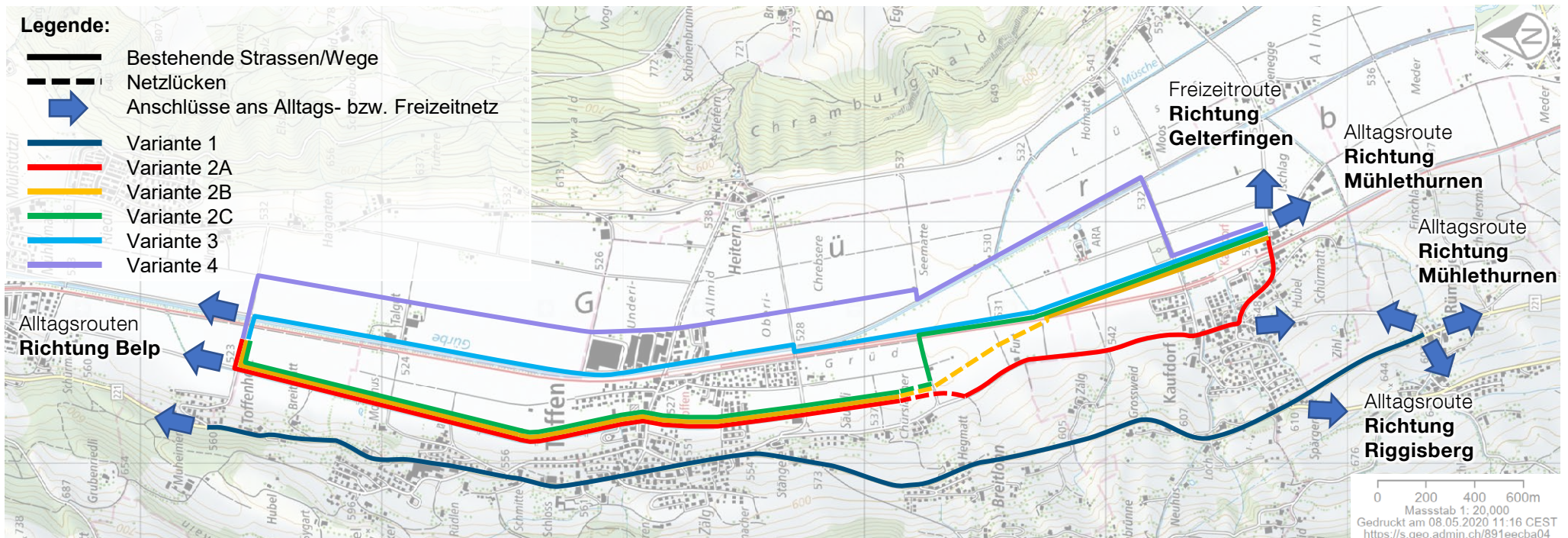
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

Besonderheit

- Anschlusspunkt in Toffenholz wurde so gewählt, dass möglichst keine Variante benachteiligt wird.

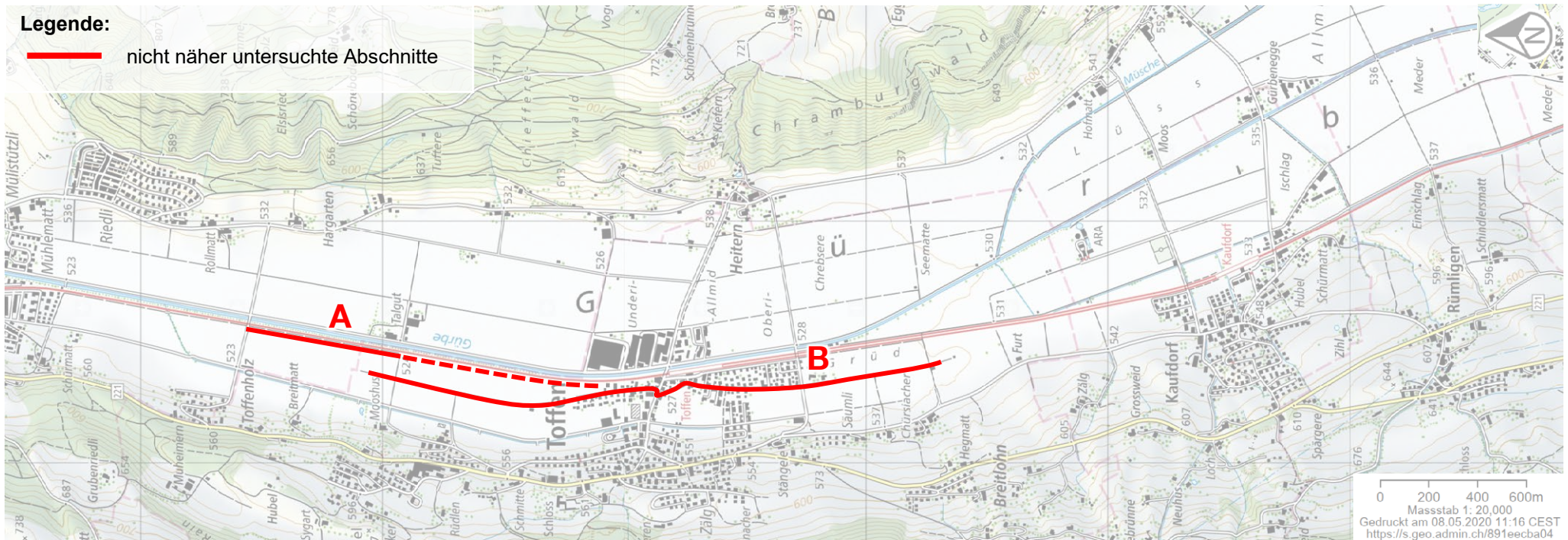
betrachtete Varianten:



Variantenstudium – Korridor 1: Kaufdorf - Belp

Nicht näher untersuchte Abschnitte

- **Abschnitt A:** Besteht zum Teil schon und liegt entlang der Bahn. Einerseits sind jedoch die bestehenden Abschnitte nicht geteert und es existieren zwei gute, bereits geteerte parallele Alternativen. Andererseits ist ein geradliniger Anschluss in Toffen und in Belp kaum machbar (kein Platz zwischen Häusern und Bahnlinie).
- **Abschnitt B:** Es wäre denkbar gewesen, die Variante 2B an der Grüdstrasse anzuschliessen mit Fortsetzung auf den Bifangweg, jedoch ist diese Achse im Vergleich zur parallelen Achse Stockhornstrasse-Kanalweg weniger geradlinig und sie befindet sich mehr im Siedlungsgebiet. Im Norden ist zudem der Anschluss des Bifangweges an bestehende Wegen nicht optimal.



Variantenbewertung – Korridor 1: Kaufdorf - Belp

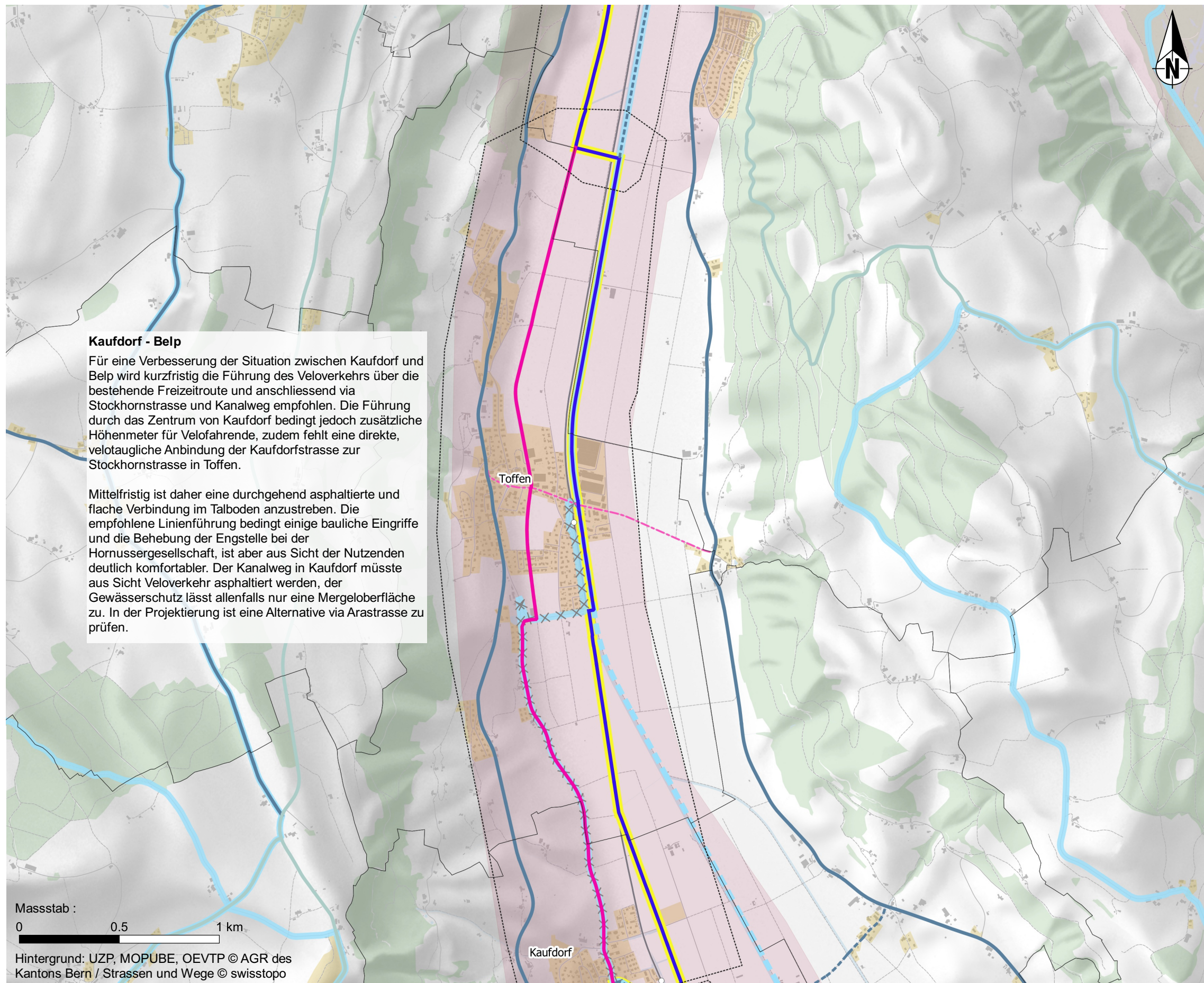
	Variante 1 Über Kantonsstrasse	Variante 2A via Kaufdorfstrasse, Stockhornstrasse und Kanalweg (Toffen)	Variante 2B via Kanalweg (Kaufdorf & Toffen) und neuer Abschnitt	Variante 2C via Kanalweg (Kaufdorf & Toffen) und Bahnübergang	Variante 3 entlang Bahnlinie und Gürbe	Variante 4 entlang Gürbe und über Allmendstrasse
Kundensicht:						
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung						
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen						
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit						
Potential						
Behördensicht:						
Investitionsaufwand						
Unterhaltsaufwand						
Genehmigungsfähigkeit						
Umsetzbarkeit (Risiken)						
Fazit	NICHT EMPFOHLEN	MÖGLICH	NICHT EMPFOHLEN	ZU VERTIEFEN	ZU VERTIEFEN	NICHT EMPFOHLEN

- **Variante 1:** Ausbau der Strasse kostspielig und innerorts beschränkt machbar. Schlechte Erreichbarkeit vom Tal aus.
- **Variante 2A:** Geringer Asphaltierungsbedarf (Ausnahme neuer Abschnitt) und Erschliessung Siedlungskerne, aber Umweg (6-7% Steigung) über Kaufdorf. **Variante 2B:** Direktere und flachere Linienführung als 2A, jedoch aufwändige Massnahmen mit fragwürdigen Umsetzbarkeit erforderlich für den Bahnseitenwechsel. Erhöhter Asphaltierungsaufwand im Vergleich zu 2A. Kein Konflikt mit Wanderweg. **Variante 2C:** Zwei Kurven mehr als Variante 2B, dafür bessere Umsetzbarkeit und geringere Investitionskosten.
- **Variante 3:** Direkte und gute Erschliessung. Allerdings Konflikt mit Wandweg (Gürbe), Gewässerraum (Kanalweg) und Engstelle Hornusser.
- **Varianten 4:** Grosser Asphaltierungsbedarf (entlang Gürbe schwierig, Konflikt mit Wanderweg) und etwas abseits.

Variantenempfehlung

Legende:

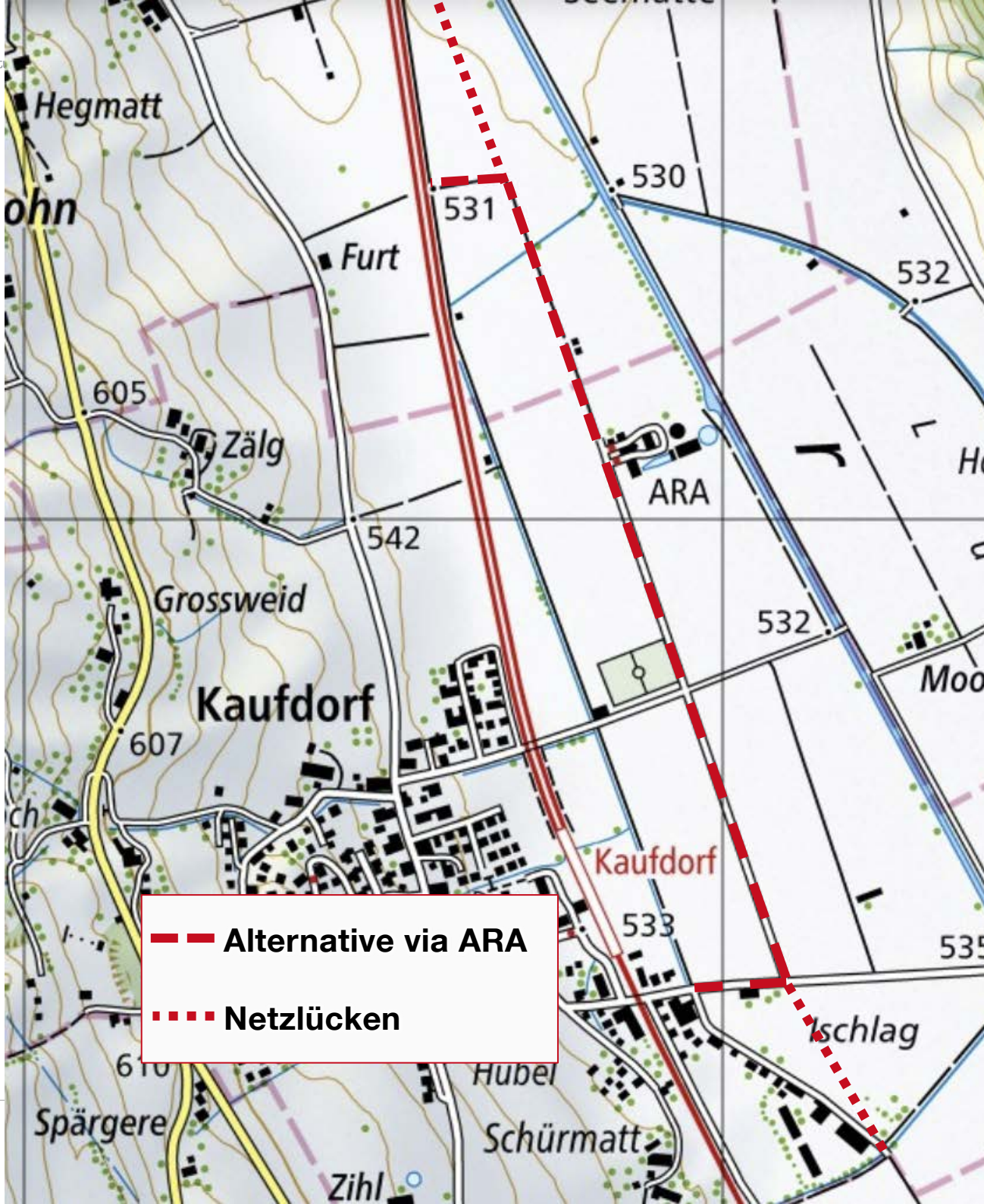
- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- aufzuhebende Freizeitroute
- Empfehlung aus den Variantenstudien**
- empfohlene Linienführung
- kurzfristige Alternative
- empfohlene Anpassung der Klassifikation**
- Aufnahme als Hauptverbindung Alltag
- Aufnahme als Basisnetz Alltag
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz
- wichtige punktuelle Alltagsziele**
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltestellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Alternative in Kaufdorf

Falls der Kanalweg nicht ausreichend befestigt werden kann, bietet sich die Arastrasse als bereits weitgehende asphaltierte Verbindung an.

Es sind Abschnitte vor und nach der Arastrasse zu erstellen bzw. zu asphaltieren.



— Alternative via ARA

••• Netzlücken

Variantenstudium – Korridor 1: Mühlethurnen - Kaufdorf

Fokus: Alltagsveloverkehr – Vorrangroute nach Bern

Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

betrachtete Varianten:

Legende:

- Bestehende Strasse/Weg
- ➔ Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
- Variante 1
- Variante 2



Variantenbewertung – Korridor 1: Mühlethurnen - Kaufdorf

	Variante 1 Über Rossweid	Variante 2 Entlang Bahnlinie
Kundensicht:		
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung		
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen		
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit		
Potential		
Behördensicht:		
Investitionsaufwand		
Unterhaltsaufwand		
Genehmigungsfähigkeit		
Umsetzbarkeit (Risiken)		
	ZU VERTIEFEN	MÖGLICH

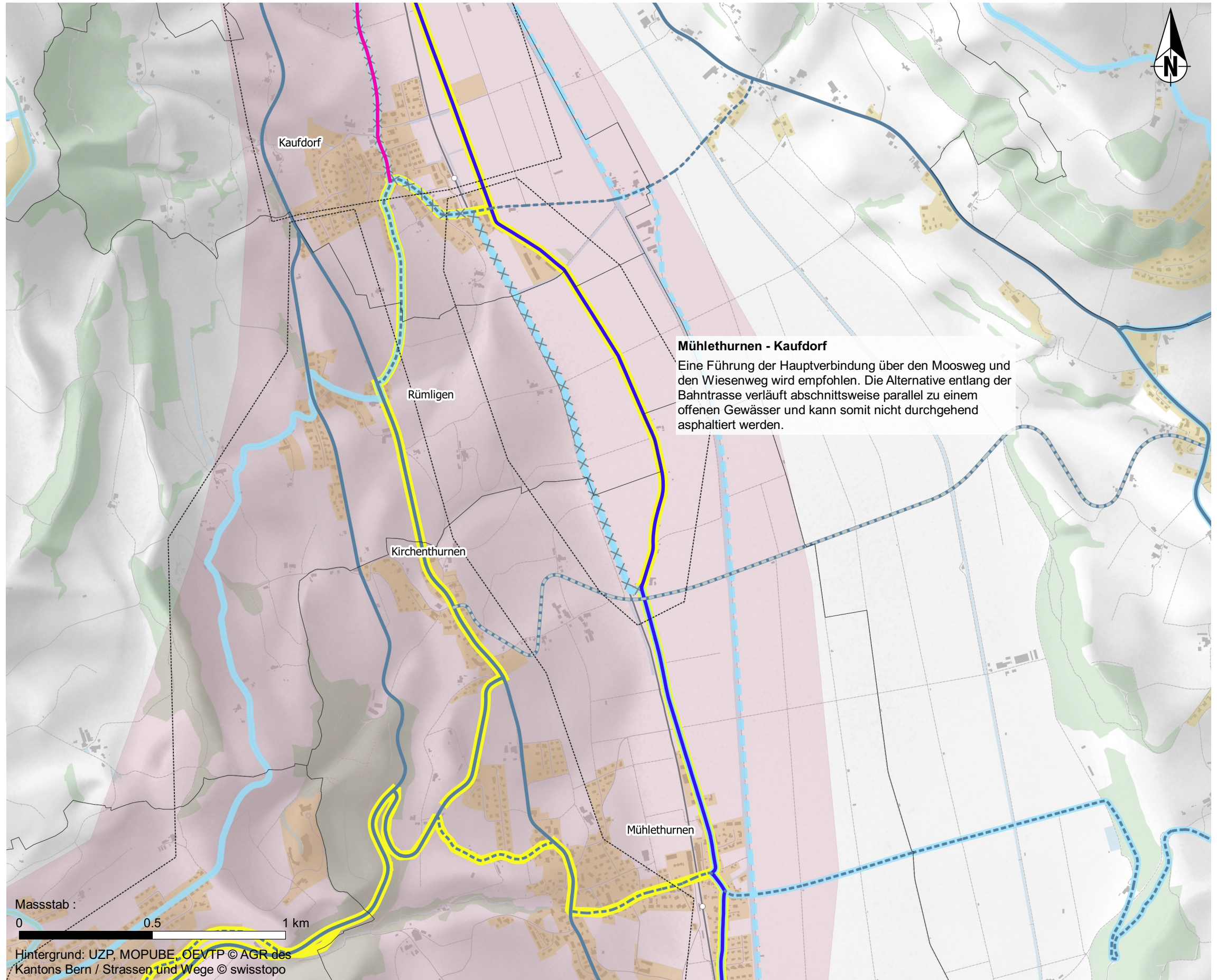
Fazit

- **Variante 1:** Diese Variante dominiert Variante 2.
- **Variante 2:** Diese Variante kann auch infrage kommen, allerdings wären in diesem Fall zusätzliche bauliche Massnahmen empfehlenswert (hier im Investitionsaufwand nicht berücksichtigt), um die Linienführung in den Anschlusspunkten zu begradigen. In Kaufdorf würde dies ggf. die Verlegung der Fortsetzung vom Kanalweg auf einen neu zu erstellenden Abschnitt entlang der Bahnlinie bedingen.

Variantenempfehlung

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- aufzuhebende Freizeitroute
- Empfehlung aus den Variantenstudien**
- empfohlene Linienführung
- kurzfristige Alternative
- empfohlene Anpassung der Klassifikation**
- Aufnahme als Hauptverbindung Alltag
- Aufnahme als Basisnetz Alltag
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz
- wichtige punktuelle Alltagsziele**
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltestellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden



Variantenstudium – Korridor 1: Rümligen - Riggisberg

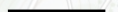






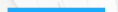

Fokus: Schülerverkehr nach Riggisberg und Verbindung nach Bahnhof Thurnen und Alltagsverkehr nach Bern

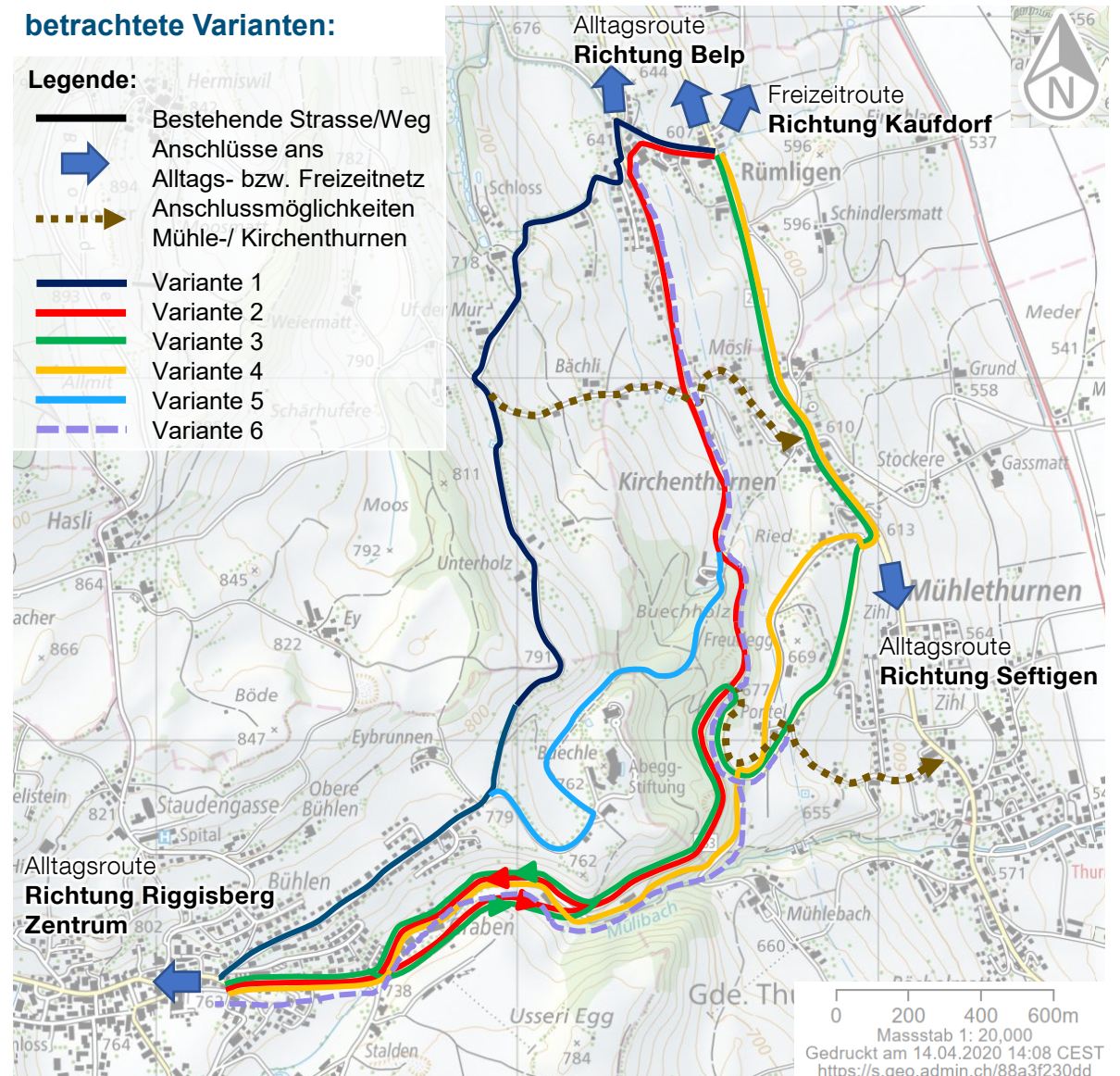
Zielbild

- **Hauptverkehrsstrassen: Ausserorts:** abgetrennt, min. 3.5 – 4 m breiter Zweirichtungsradweg (ermöglicht nebeneinander zu fahren bzw. Platz für Gegenverkehr), min. 2 m Breite pro Richtung bei Einrichtungsradweg oder Radstreifen / **Innerorts:** 2 m breiter Radstreifen
- **Andere Strassen: Ausserorts:** min. 3.5 m Breite (Begegnungsfall PW-Velo bei tiefen Geschwindigkeiten) / **Innerorts:** min. 4.5 m Breite (Sichtverhältnisse)

betrachtete Varianten:

Legende:

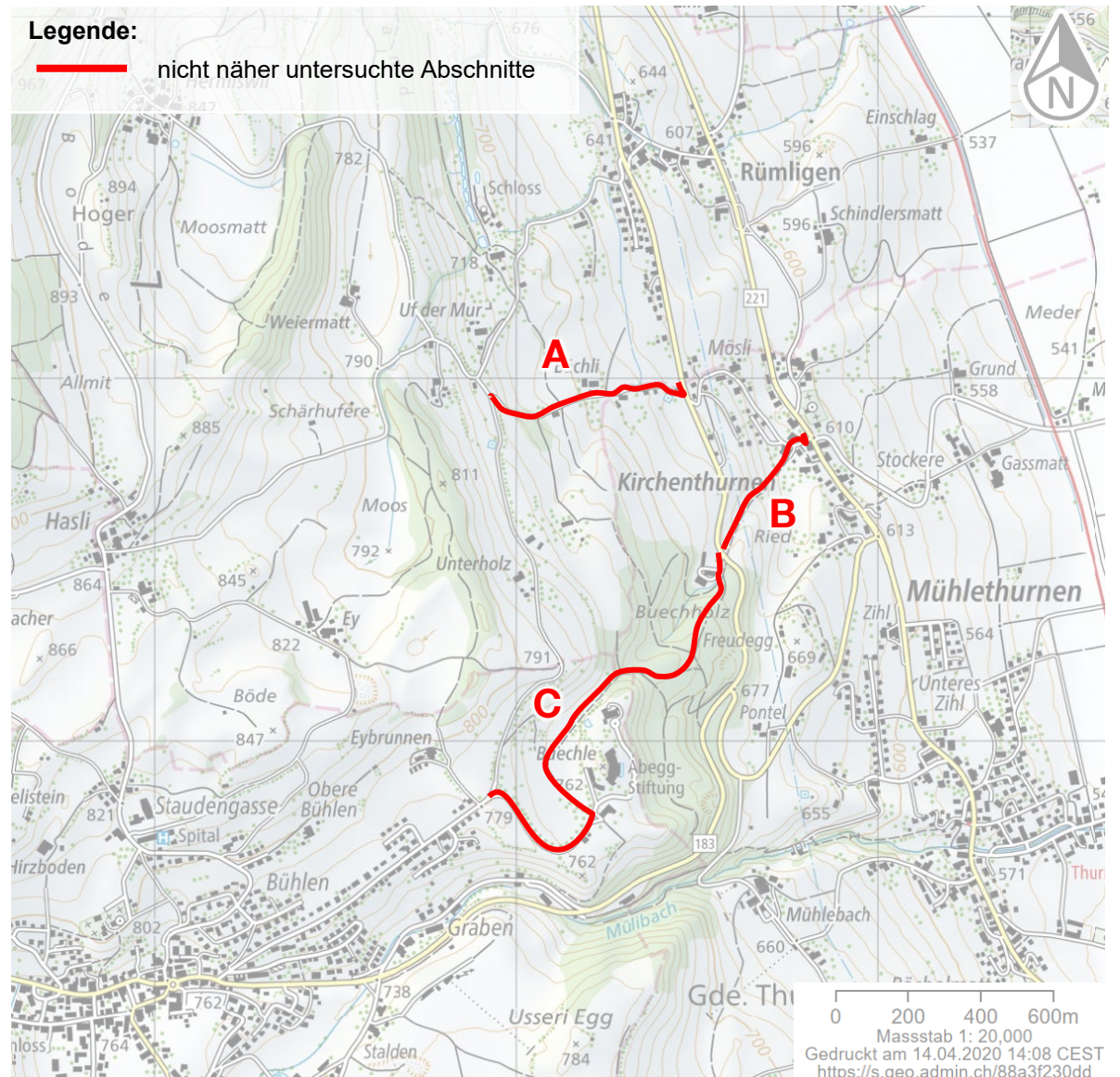
-  Bestehende Strasse/Weg
-  Anschlüsse ans Alltags- bzw. Freizeitnetz
-  Anschlussmöglichkeiten Mühle-/ Kirchenthurnen
-  Variante 1
-  Variante 2
-  Variante 3
-  Variante 4
-  Variante 5
-  Variante 6



Variantenstudium – Korridor 1: Rümligen - Riggisberg

Nicht näher untersuchte Abschnitte:

- **Abschnitt A:** Eine Variante, die diesen Abschnitt benutzen würde, wäre gegenüber Variante 1 teurer, (Ausbau Kantonsstrasse), steiler (500m 14.4 %) und hätte einen kurzen Abschnitt in Waldzone (Bächli)
- **Abschnitt B:** Sehr steiler Abschnitt in Kirchenthurnen (15% im Schnitt), komplett neu zu erstellende Strecke (heute Pfad), jedoch keine Fruchtfolgefläche. Nicht intuitiv, Ausbau der KS zwischen Rümligen und Kirchenthurnen dennoch erforderlich.
- **Abschnitt C:** Steil: (10% auf 600m, steilster 100m langer Abschnitt 17%) und fragliche Ausbaubarkeit inmitten der Waldzone. Deshalb wird Variante 5 verworfen.



Variantenbewertung – Korridor 1: Rümligen - Riggisberg

	Variante 1 Über Uf der Mur und Werner Abeggstrasse	Variante 2 Kantonsstrasse direkt	Variante 3 Kantonsstrasse via Kirchenthurnen	Variante 4 Über Kantonsstrasse, Pontel und Sägerei
Kundensicht:				
Komfort / Attraktivität Breite, Oberfläche, Steigungen, Nutzungskonflikt, Verkehrsbelastung	Yellow	Red	Red	Yellow
Direktheit Umfwegfaktor, Zusätzliche Höhenmeter, Fahrflussunterbrechungen	Red	Green	Yellow	Yellow
Kohärenz / Nutzerfreundlichkeit Logische Führung / Lesbarkeit, Homogenität, Netzanbindung, Soziale Sicherheit	Yellow	Green	Green	Yellow
Potential	Yellow	Green	Green	Green
Behördensicht:				
Investitionsaufwand	Yellow	Red	Red	Yellow
Unterhaltsaufwand	Yellow	Green	Green	Yellow
Genehmigungsfähigkeit	Yellow	Red	Red	Yellow
Umsetzbarkeit (Risiken)	Green	Green	Green	Green
	NICHT EMPFOHLEN	ZU VERTIEFEN	MÖGLICH	NICHT EMPFOHLEN

Fazit

- **Variante 1:** Vertretbare Investitions- und Unterhaltsaufwand, jedoch schlechte Direktheit und fehlende Anbindung an Mühlethurnen.
- **Varianten 2 und 3:** Hoher Investitionsaufwand dafür auf die Wunschlinie des Nutzers gelegen und ab Mühlethurnen erreichbar. Variante 3 ist etwas weniger direkt, dafür für Mühlethurnen besser. Bei Variante 2 wäre eine Sperre des Durchgangsverkehrs auf dem KS-Abschnitt zwischen Rümligen und Freudegg denkbar, da als Alternative die Kantonsstrasse via Kirchenthurnen und Pontel existiert.
- **Variante 4:** Gegenüber Variante 1 ist diese Variante direkter und ab Mühlethurnen erreichbar. Im Vergleich zu Varianten 2 und 3 weniger dem Verkehr ausgesetzt, dafür verwinkelter, abschnittsweise deutlich steiler, nur zum Teil asphaltierbar und unterhaltsintensiver, weshalb sie nicht empfohlen wird.
- **Variante 5 und 6:** als Alternativen zu den Varianten geprüft. Wegen steilen Abschnitten durch den Wald und zum teil auf nicht asphaltierbaren Abschnitten (Wanderweg und IVS bei Variante 6) verworfen.

Variante 2: Alternative Rümligen – Freudegg

Führung wie bisher:

- Keine Änderung des Verkehrsregimes
- Die Kantonsstrasse muss zwischen Rümligen und Freudegg verbreitert werden.

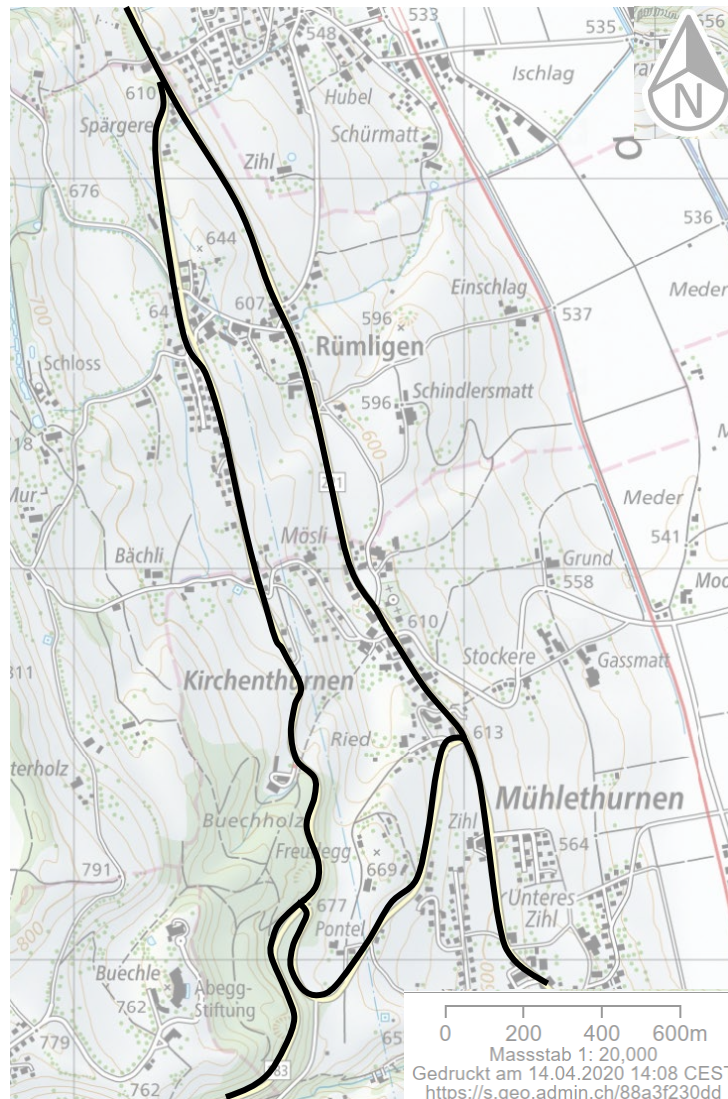
Sperrung Rümligen - Freudegg:

- Der Kantonsstrassenabschnitt zwischen Rümligen und Freudegg wird für den Durchgangsverkehr gesperrt.
- Durch die Verkehrsabnahme ist eine Verbreiterung des Strassen-QS nicht nötig.
- Eine Verkehrszunahme auf dem parallelen Abschnitt ist zu erwarten.
- Ein sicheres Linksabbiegen am Knoten Freudegg kann mit geeigneten Massnahmen gewährleistet werden.

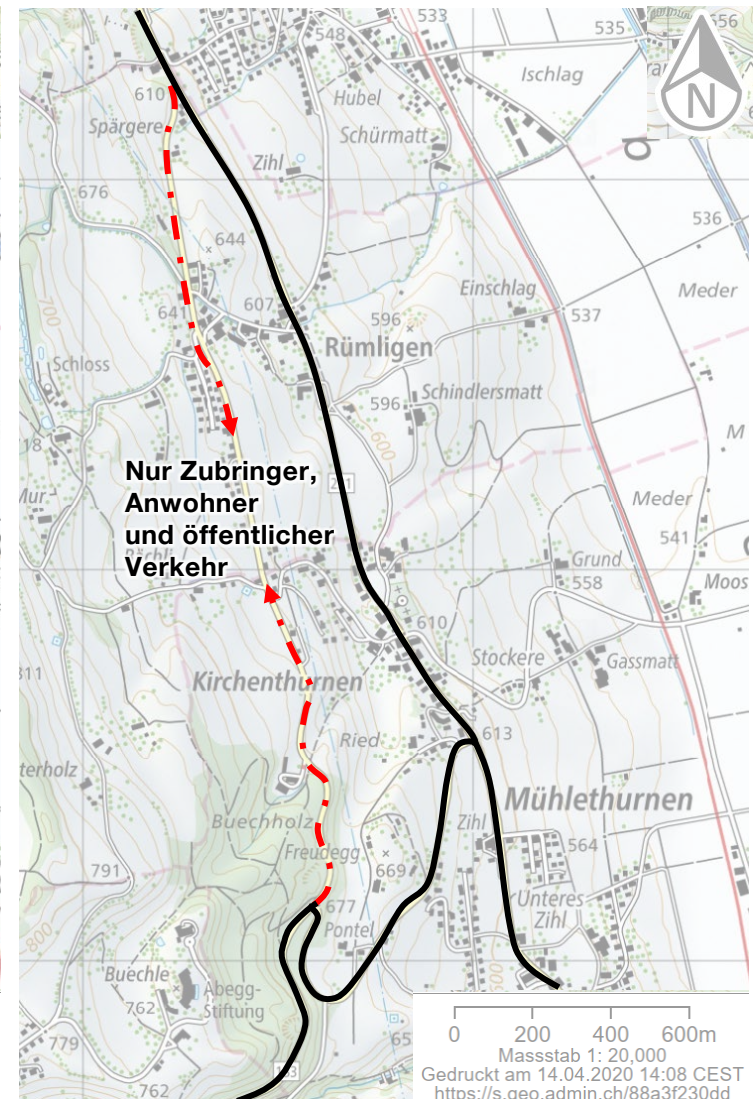
Legende:

- Kantonsstrasse
- - - Kantonsstrasse, für den Durchgangsverkehr gesperrt

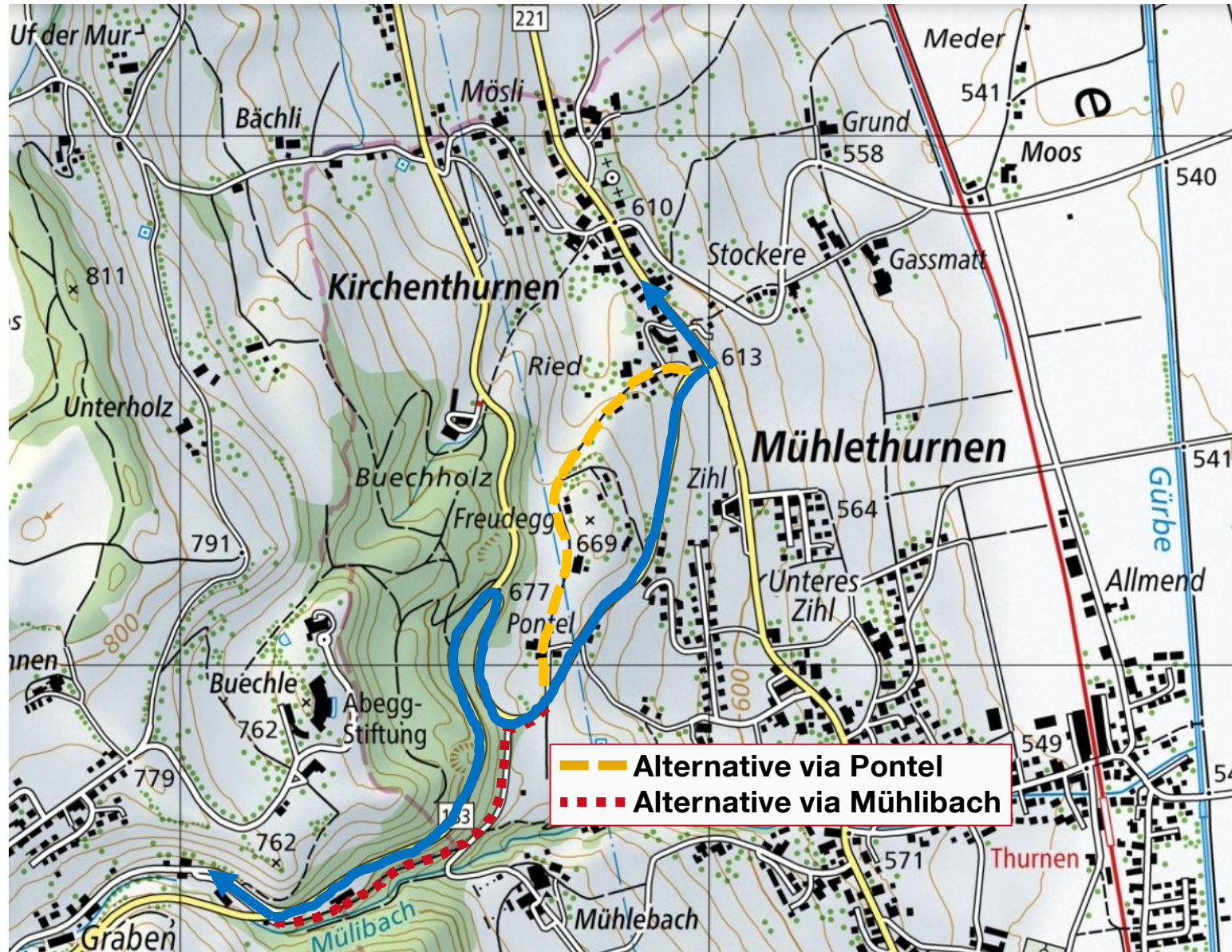
Führung wie bisher:



Sperrung Rümligen - Freudegg:



Alternativen



Variantenempfehlung

Legende:

- Bearbeitungsperimeter des Korridors
- Betrachtungsperimeter für Variantenstudium
- Linienführung regionales Velonetz**
- Alltagsverkehr**
- Hauptverbindungen Alltagsverkehr
- Basisnetz Alltagsverkehr
- Weitere Kantonsstrassen mit Veloverkehr
- Freizeitverkehr**
- geplante Freizeitrouten (SchweizMobil)
- Freizeitrouten (SchweizMobil)
- aufzuhebende Freizeitroute
- Empfehlung aus den Variantenstudien**
- empfohlene Linienführung
- kurzfristige Alternative
- empfohlene Anpassung der Klassifikation**
- Aufnahme als Hauptverbindung Alltag
- Aufnahme als Basisnetz Alltag
- Aufnahme als weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr
- fehlende Querverbindungen zu Freizeit resp. Alltagsnetz
- wichtige punktuelle Alltagsziele**
- Oberstufenschulhaus
- Schwimmbad / Sportanlage
- Bahnhaltestellen
- Hintergrund**
- Strassennetz**
- übergeordnetes Strassennetz
- Wegenetz
- Bahn
- Kartengrundlage**
- Gewässer
- Wald
- Gebäude
- Bauzonen
- Grenzen**
- Bern-Mittelland und Gemeinden

