



Richtplan Verkehr

verkehrsteiner



Einwohnergemeinde Muri bei Bern

verkehrsteiner

Weyermannsstrasse 28 CH-3008 Bern
T 031 388 00 94/95 M 079 625 53 74
F 031 388 00 99 rs@verkehrsteiner.ch

Analyse Beratung Konzeption Moderation/Prozessbegleitung Dokumentation Mobilitätsmanagement

| | | |
|----------|--|----|
| 1 | Einleitung | 4 |
| 2 | Ausgangslage | 5 |
| 2.1 | Rechtliche Grundlagen | 5 |
| 2.2 | Abstimmung des Richtplans Verkehr mit rechtlichen, planerischen und politischen Vorgaben | 5 |
| 2.2.1 | Planerische Vorgaben | 6 |
| 2.2.2 | Politische Vorgaben | 8 |
| 2.3 | Verkehrsdaten | 9 |
| 2.3.1 | Verkehrsaufkommen | 9 |
| 2.3.2 | Unfallanalyse | 9 |
| 2.3.3 | Mobilitätsverhalten | 11 |
| 2.3.4 | Strassenverkehrslärm | 12 |
| 2.3.5 | Erschliessung neuer Bauzonen | 12 |
| 3 | Ziele und Grundsätze der Verkehrsplanung | 14 |
| 3.1 | Ziele der Verkehrspolitik im Allgemeinen | 14 |
| 3.2 | Ziele und Grundsätze für die einzelnen Bereiche des Verkehrs | 15 |
| 3.2.1 | Fussgängerverkehr | 15 |
| 3.2.2 | Veloverkehr | 15 |
| 3.2.3 | Öffentlicher Verkehr | 15 |
| 3.2.4 | Motorisierter Individualverkehr | 16 |
| 4 | Teilkonzepte | 17 |
| 4.1 | Teilkonzept Fussgängerverkehr | 17 |
| 4.2 | Teilkonzept Veloverkehr | 19 |
| 4.3 | Teilkonzept Öffentlicher Verkehr | 20 |
| 4.4 | Teilkonzept motorisierter Individualverkehr | 23 |
| 5 | Übergreifende Massnahmen | 25 |
| 6 | Realisierung der Massnahmen | 29 |
| 6.1 | Massnahmen 1. Priorität (nach Jahren geordnet) | 30 |
| 6.2 | Massnahmen 2. Priorität (nach Teilkonzepten geordnet) | 30 |
| 7 | Genehmigungsvermerke | 31 |

Beilagen (Pläne)

Teilkonzept Fussgängerverkehr

Teilkonzept Veloverkehr

Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Teilkonzept motorisierter Individualverkehr

1 Einleitung

Im November 2006 erteilte der Gemeinderat von Muri bei Bern der Firma verkehrsteiner (Bern) den Auftrag, den bestehenden Richtplan Verkehr aus dem Jahre 1994 zu überarbeiten. Ziel der Arbeiten war nicht nur, den veralteten Richtplan Verkehr zu aktualisieren, sondern auch die Koordination mit anderen Planungsinstrumenten der Gemeinde (z.B. Zonen- und Richtpläne), der Nachbargemeinden, des Vereins Region Bern und des Kantons vorzunehmen.

Der vorliegende Richtplan Verkehr ist in Zusammenarbeit mit der Bauverwaltung, der Planungs- und Verkehrskommission von Muri bei Bern und der Gesamtprojektleitung der Ortsplanungsrevision erstellt worden.

Die Ergebnisse des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens (Oktober 2007) wurden soweit möglich berücksichtigt. Anschliessend ist der Richtplan Verkehr - zusammen mit den Akten der Ortsplanungsrevision - dem Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Vorprüfung eingereicht worden. Mit Schreiben vom werden die eingereichten Unterlagen als recht- und zweckmässig beurteilt. Sie können mit geringfügigen Ergänzungen in Kraft gesetzt werden.

Der Richtplan Verkehr definiert **Problemstellungen, Ziele und Massnahmen** in den Bereichen **Fussgängerverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr** mit einem Zeithorizont von 10 - 15 Jahren. Er dient als Koordinationsinstrument für die schrittweise Umsetzung der verkehrsplanerischen Ziele.

Ein Teil der Massnahmen ist bereits in Angriff genommen worden. Für die weiteren Schritte der Umsetzung des Richtplans Verkehr müssen Prioritäten gesetzt werden. Für grössere Vorhaben sind mehrjährige Realisierungsprogramme zu erarbeiten. Dabei ist auf eine gute Koordination mit anderen baulichen Investitionen (z.B. Bauvorhaben der Gemeindebetriebe) zu achten, um eine möglichst kostengünstige Umsetzung der Massnahmen zu erreichen.

Ich danke allen Beteiligten und den Vertretern der Bauverwaltung sowie den Mitgliedern der Planungs- und Verkehrskommission für die kooperative Zusammenarbeit und die gewährte Unterstützung.

verkehrsteiner, Rolf Steiner



Abb.1: RBS-Linie G im Zentrum von Muri bei Bern

Abb. 2: Autobahn A6 mit Lärmschutzmassnahmen



2 Ausgangslage

Der Richtplan Verkehr stellt eine Aktualisierung und Weiterentwicklung des Richtplanes von 1994 dar. Auf etliche Massnahmen des alten Richtplanes konnte verzichtet werden, da diese bereits umgesetzt wurden oder in Umsetzung sind. Auf andere Massnahmenvorschläge wurde bewusst verzichtet, da diese als kaum realisierbar eingeschätzt wurden. Zudem soll der Richtplan Verkehr möglichst knapp und übersichtlich gehalten werden und keine "falschen Hoffnungen" wecken.

2.1 Rechtliche Grundlage

Die Funktion von Richtplänen wird in Art. 68 BauG wie folgt beschrieben: Abstimmung von Nutzungszonen, Erschliessung und Verkehr. Richtpläne sind für die Gemeindebehörden und andere, zustimmende regionale Organe und kantonale Behörden sowie besondere Erschliessungsträger bindend. Art. 6 des Bundesgesetzes über die Raumplanung ist sinngemäss anwendbar. Daraus ist abzuleiten, dass Richtpläne Aufschluss über den Stand und die anzustrebende Entwicklung der Besiedlung und des Verkehrs geben sollen. Dabei sind Konzepte und Sachpläne des Bundes und des Kantons sowie regionale Entwicklungskonzepte zu berücksichtigen.

2.2 Abstimmung des Richtplans Verkehr mit planerischen und politischen Vorgaben

Der Richtplan Verkehr der Gemeinde Muri bei Bern ist mit den massgeblichen Vorgaben abgestimmt worden. In einzelnen Bereichen besteht ein enger Koordinationsbedarf mit dem Kanton oder den Nachbargemeinden. Koordinationsbedarf und Konflikte werden nachfolgend dargestellt.

- Kapazitätssteigerungsmassnahmen A6: Die Gemeinde Muri bei Bern unterstützt Massnahmen zur Verringerung der Stauproblematik auf der Autobahn (Trennung Durchgangs-, bzw. Agglomerationsverkehr, Zange Nord-Süd/West-Süd, Ring usw.), da damit eine Entlastung der Thun- und Worbstrasse erreicht werden kann.
- Ausbau, bzw. Sanierung Autobahnausfahrt Muri bei Bern: Die Verlegung

der Autobahnausfahrt sowie die Sanierung des Unfallschwerpunktes wird unterstützt.

- Ausbau RBS-Linie G: Der Ausbau auf Doppelspur sowie die Verlängerung ins Stadtzentrum - inkl. Verknüpfung mit einer Tramlinie Richtung Bern Süd oder West - wird begrüsst.
- Veloverbindungen entlang Aare: Die Idee des VRB einer durchgehenden Veloverbindung entlang der Aare wird grundsätzlich unterstützt und entspricht unter anderem auch den Vorgaben aus den Bevölkerungsforen.
- Verbreiterung Bahnhofunterführung Gümligen: Entgegen dem Richtplan Zweiradverkehr des VRB wird - aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses - auf eine Verbreiterung der Bahnhofunterführung verzichtet. In Zusammenhang mit der Sanierung der Worbstrasse wurden auf der Südseite sichere und attraktive Bike&Rail-Plätze erstellt.

2.2.1 Planerische Vorgaben

Basierend auf den Ergebnissen der **Bevölkerungsforen** vom Mai/Juni 2006 wurden Leitlinien für die Ortsplanung erarbeitet und am 30.10.2006 verabschiedet. Sie stellen eine wichtige Grundlage für die Ortsplanungsrevision und die Erarbeitung des Richtplans Verkehr dar.

In den **Leitlinien** wird grosser Wert auf einen **anwenderfreundlichen und massnahmenorientierten Verkehrsrichtplan** gelegt, dessen prioritäre Massnahmen mit der Finanzplanung abgestimmt sind. Konkret finden sich folgende Ziele:

1. Die **Erschliessung der Wohnquartiere und der Arbeitsplatzgebiete** durch den **Öffentlichen Verkehr (ÖV)** wird wo nötig und möglich verbessert (Optimierung des Fahrplans, eventuell zusätzliche Verbindungen, Abb. 4).
2. In allen Wohnquartieren ist **grundsätzlich Tempo 30** einzuführen.
3. Das Angebot an **sicheren Fuss- und Velowegen** ist zu erhöhen (Abb. 5). Die Erstellung eines **Veloweges entlang der Aare** ist in Zusammenarbeit mit dem Verein Region Bern (VRB) zu prüfen.
4. Zwischen den Quartieren **Seidenberg und Thoracker** ist eine direktere Verbindung zu erstellen (Fuss- und Veloweg).
5. Zwecks Entlastung des Durchgangsverkehrs auf der Thun- und der Worbstrasse sind die **potentiellen Autobahnumfahrungen** Bern-Ost und Bern-Süd politisch zu unterstützen (Abb. 6).



Abb. 3: Umgestaltete Worbstrasse im Ortskern von Gümligen



Abb. 4: Ziel -> Optimierung des Öffentlichen Verkehrs



Abb. 5: Ziel -> Angebot sicherer Fuss- und Velowege erhöhen

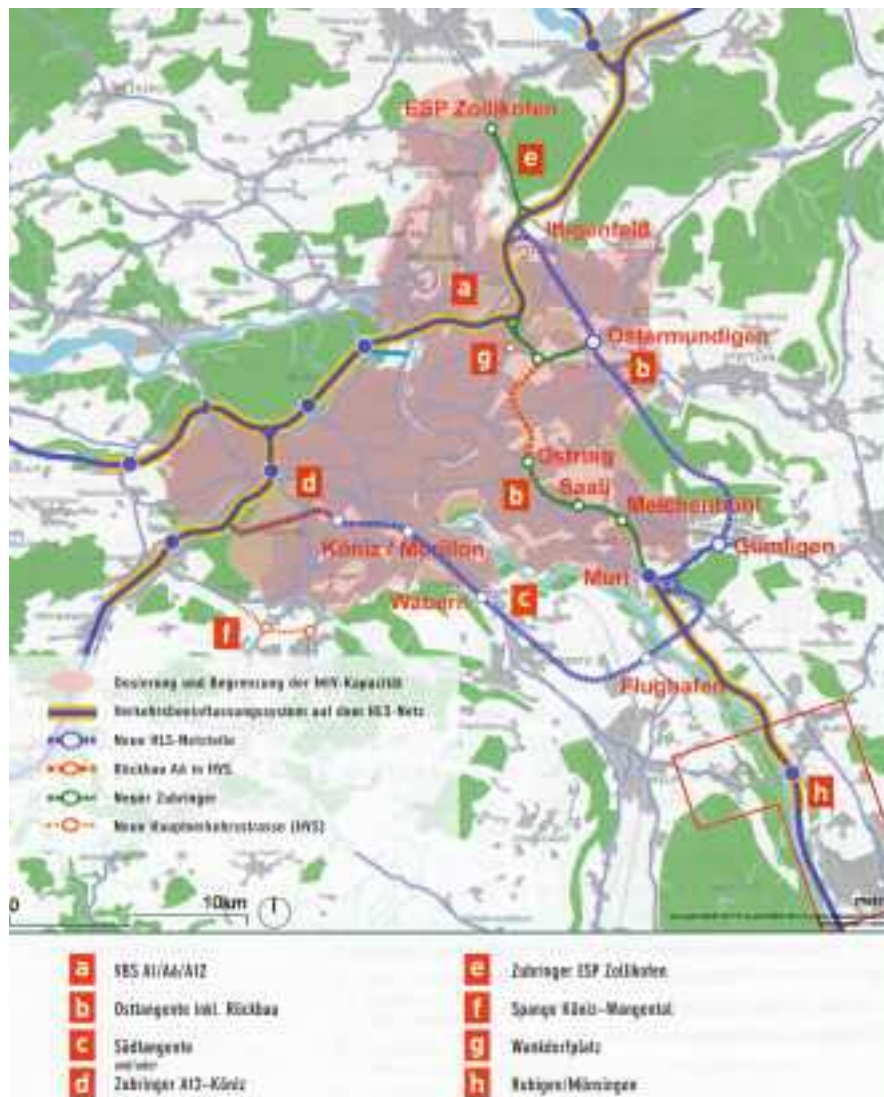


Abb. 6: Massnahmen Strasseninfrastruktur (mit vertieft zu prüfenden Ausbauoptionen) Autobahnumfahrungen Bern-Ost (b) und Bern-Süd (c) (Quelle: Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern; Kurzfassung, September 2005)

2.2.2 Politische Vorgaben

Verschiedene politische Vorstösse im Bereich Verkehr wurden eingereicht. Diese wurden beantwortet bzw. überwiesen und ein Zwischenbericht abgegeben. In der nachfolgenden Liste (Abb. 7) ist dargestellt, in welcher Form die politischen Vorstösse im Rahmen des Richtplanes Verkehr behandelt werden.

| Art | Name | Jahr | Thema | Ort | Massnahmen | Stellungnahme des Gemeinderates | Behandlung im Rahmen Richtplan Verkehr |
|----------------|--------------------|------|--|------------------------------|------------------------------|---|---|
| Interpellation | SP-Fraktion | 1998 | Fuss- und Radroutennetz | Diverse | Vollzug Verkehrs-Richtplan | beantwortet | Siehe Kap. 6.1 Massnahmen 1. Priorität und Kap. 6.2 Massnahmen 2. Priorität |
| Motion | Forum-Fraktion | 1999 | Fussgänger- verbindung | Thunstrasse / Kirche Muri | Verbesserung Sicher- heit | überwiesen, Zwischenbe- richt im 2002 | Realisierung vorläufig zurückge- stellt. |
| Motion | Aebi | 2000 | Schulwegs- sicherung | Feldstrasse / Lerchenweg | Verbesserung Sicher- heit | überwiesen, Zwischenbe- richt im 2001 | Wird im Jahr 2005 nach Möglichkeit realisiert |
| Motion | Meister | 2000 | Tempo 30 | Wohnquar- tiere | Einführung | überwiesen, Zwischenbe- richt im 2002 | Siehe Kap. 6.1 Massnahmen 1. Pri- orität |
| Interpellation | Saxer | 2003 | Erneuerung Stadtan- gente Bern Nord | A6 | Massnahmen gegen Staus | beantwortet | Siehe Kap. 2.2.1 Planerische Vor- gaben |
| Motion | Forum- Fraktion | 2005 | Verkehrsauf- lagen | Gümligenfeld | Einhaltung der ÜO | überwiesen, Zwischenbe- richt im '06 | Wird im Rahmen der Änderung der UeO Gümligenfeld bearbeitet. |
| Postulat | SP-Frak- tion | 2006 | Verkehrssi- cherheit | Nussbaum- allee | Erhöhung | überwiesen, Zwischenbe- richt im '07 | Siehe Kap. 6.1 Massnahmen 1. Pri- orität |

Abb. 7: Liste der eingereichten politischen Vorstösse im Bereich Verkehr

2.3 Verkehrsdaten

2.3.1 Verkehrsaufkommen

Die Worbstrasse weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 10'500 Fahrzeugen (Fz) auf, die Thunstrasse ca. 9'750 Fz, die Feldstrasse ca. 7'250 Fz, der Dennigkofenweg ca. 4'800 Fz, die Dunantstrasse ca. 1'600 Fz, die Aebnitstrasse ca. 1'500 Fz, die Pourtalèsstrasse ca. 1'500 Fz und der Haldenweg ca. 500 Fz.

Das Verkehrsaufkommen in Muri bei Bern ist im Allgemeinen nicht problematisch. Einen kritischen Bereich bildet die Erschliessung des Gümligenfeldes. Die Thunstrasse muss im Bereich Kreisel Feldstrasse und Autobahnausfahrt Muri bei Bern aus Richtung Thun für das Gümligenfeld und den PendlerInnenverkehr ausgebaut werden. Zudem wird für das Gümligenfeld eine maximale Fahrtzahl pro Tag festgelegt, welche durch ein Controlling überwacht und nötigenfalls mit baupolizeilichen Massnahmen durchgesetzt wird.

2.3.2 Unfallanalyse

Die Analyse zeigt, dass **Handlungsbedarf schwergewichtig auf den Hauptachsen** besteht. Auf der Thun- und Worbstrasse ereignen sich relativ viele Unfälle (Abb. 8). Die meisten Unfälle ereignen sich beim Richtungswechsel, gefolgt von Schleuder-/Selbstunfällen und Auffahrunfällen (Abb. 9).

Auch auf Ortsverbindungsstrassen ist das Unfallgeschehen relevant. Im Vordergrund stehen die Füllerichstrasse mit 19 Unfällen und 8 Verletzten in 10 Jahren und der Dennigkofenweg mit 15 Unfällen und 7 Verletzten.

Auf Quartierstrassen ereignen sich deutlich weniger Unfälle (Abb. 8). Diese sind zudem in der Regel aufgrund des tieferen Geschwindigkeitsniveaus auch von geringerer Schwere. In der Unfallstatistik sind allerdings nur polizeilich rapportierte Unfälle verzeichnet. Die tatsächlich vorkommenden Unfälle sind erfahrungsgemäss zwei bis dreimal höher, da in der Regel nur Unfälle mit Verletzungsfolge polizeilich erfasst werden.

Abb. 8: Unfallstatistik Muri bei Bern nach Strassen

| Strasse | 1997-2001 | | | 2002-2007 | | | | |
|------------------|------------------|----------|------------|-----------------|------------------|----------|------------|-----------------|
| | Total Ereignisse | Tote | Verletzte | nur Sachschaden | Total Ereignisse | Tote | Verletzte | nur Sachschaden |
| Aebnitstrasse | 5 | 0 | 3 | 5 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| Dennigkofenweg | 7 | 0 | 2 | 8 | 7 | 0 | 5 | 7 |
| Dorfstrasse | 10 | 0 | 4 | 10 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| Dunantstrasse | 3 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Feldstrasse | 4 | 0 | 3 | 4 | 6 | 0 | 1 | 6 |
| Füllerichstrasse | 9 | 0 | 2 | 9 | 10 | 0 | 6 | 10 |
| Haldenweg | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Pourtalésstrasse | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| Tannackerstrasse | 7 | 0 | 1 | 7 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Thorackerstrasse | 3 | 0 | 1 | 3 | 4 | 0 | 3 | 4 |
| Thunstrasse | 100 | 0 | 56 | 100 | 77 | 2 | 37 | 77 |
| Worbstrasse | 46 | 0 | 29 | 46 | 53 | 0 | 26 | 53 |
| Weitere | 87 | 0 | 41 | 87 | 83 | 0 | 25 | 83 |
| Total | 283 | 0 | 144 | 283 | 254 | 2 | 103 | 254 |

Abb. 9: Unfallstatistik Muri bei Bern nach Unfalltyp

| Unfalltyp | 1997-2001 | | | 2002-2007 | | | | |
|--|------------------|----------|------------|-----------------|------------------|----------|------------|-----------------|
| | Total Ereignisse | Tote | Verletzte | nur Sachschaden | Total Ereignisse | Tote | Verletzte | nur Sachschaden |
| Fussgänger-Unfall | 12 | 0 | 14 | 12 | 11 | 1 | 12 | 11 |
| Schleuder-Unfall/Selbst-Unfall | 46 | 0 | 13 | 46 | 59 | 0 | 20 | 59 |
| Begegnungs-Unfall | 10 | 0 | 6 | 10 | 9 | 0 | 3 | 9 |
| Ueberhol-Unfall | 3 | 0 | 1 | 3 | 5 | 0 | 2 | 5 |
| Auffahr-Unfall | 32 | 0 | 28 | 32 | 34 | 0 | 14 | 34 |
| Unfall bei Vorbeifahren oder Fahrstreifenwechsel | 5 | 0 | 3 | 5 | 2 | 0 | 1 | 2 |
| Unfall beim Richtungswechsel | 109 | 0 | 56 | 109 | 64 | 0 | 31 | 64 |
| Unfall beim Queren | 22 | 0 | 21 | 22 | 16 | 0 | 16 | 16 |
| Tier-Unfall | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Anderer Unfall | 43 | 0 | 2 | 43 | 53 | 1 | 4 | 53 |
| Total | 283 | 0 | 144 | 283 | 254 | 2 | 103 | 254 |

2.3.3 Mobilitätsverhalten

Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl gemäss Volkszählung 2000

Die PendlerInnenmobilität in der Region Bern ist grundsätzlich stark auf das Zentrum ausgerichtet. Während zwischen der Stadt Bern und den angrenzenden Korridoren täglich 65'000 Menschen über 15 Jahren zur Arbeit oder Ausbildung unterwegs sind, ist es zwischen den Korridoren nur ein Viertel davon (17'000).

In Muri bei Bern sind **Binnenpendler zum grössten Teil (66%) zu Fuss oder mit dem Velo oder Motorfahrrad unterwegs**. 6% benutzen den ÖV und 28% sind motorisiert unterwegs (Abb. 10).

Die **Zu- und Wegpendler** dagegen sind lediglich zu 5% zu Fuss oder per Velo oder Mofa und **grösstenteils motorisiert unterwegs (53%)**. Dafür ist der **ÖV-Anteil mit 42%** relativ hoch (Abb. 11).

Im Vergleich mit den Gemeinden Bern, Köniz, Worb, Ostermundigen und Bolligen ist der MIV-Anteil bei den Binnenpendlern in Muri bei Bern am höchsten. Beim LV-Anteil schneidet Muri bei Bern gut ab (Abb. 10). Der ÖV hingegen wird nur wenig benutzt.

Bei den Zu- und Wegpendlern wäre eine Erhöhung des LV-Anteiles wünschenswert (Abb. 11).

Von den total **6407 Personen** aus Muri bei Bern, die in der Agglomeration (Bereich der regionalen Verkehrskonferenz 4) arbeiten oder eine Ausbildung absolvieren, pendeln 3475 in die Stadt Bern. Davon sind 57% mit dem ÖV und 37% per MIV unterwegs. Von Bern nach Muri bei Bern zurück pendeln nur gerade 951 Personen. Davon sind 46% mit dem ÖV und 47% per MIV unterwegs (Abb. 12).

Richtung Köniz und Bolligen sind die PendlerInnen vor allem per MIV unterwegs.

Angesichts der z.T. dispersen und lockeren Bebauung in einzelnen Quartieren und dem hohen Motorisierungsgrad ist das Potenzial einer Erschliessung durch den ÖV gering. Durch das Propagieren und Optimieren der Bedingungen für den LV und durch das Bereitstellen von Bauzonen an sehr guter ÖV-Lage könnte der Modalsplitt jedoch verbessert werden.

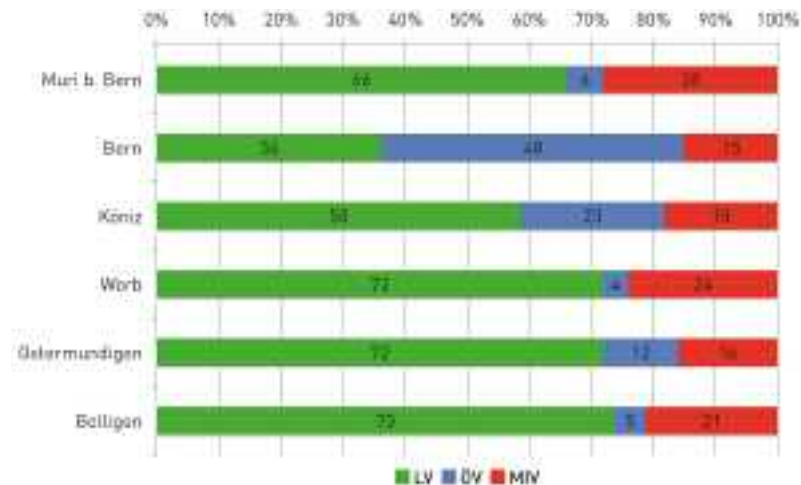


Abb. 10: Verkehrsmittelwahl verschiedener Gemeinden: Binnenpendler (Quelle: PendlerInnen-Statistik RVK Bern-Mittelland, September 2004)

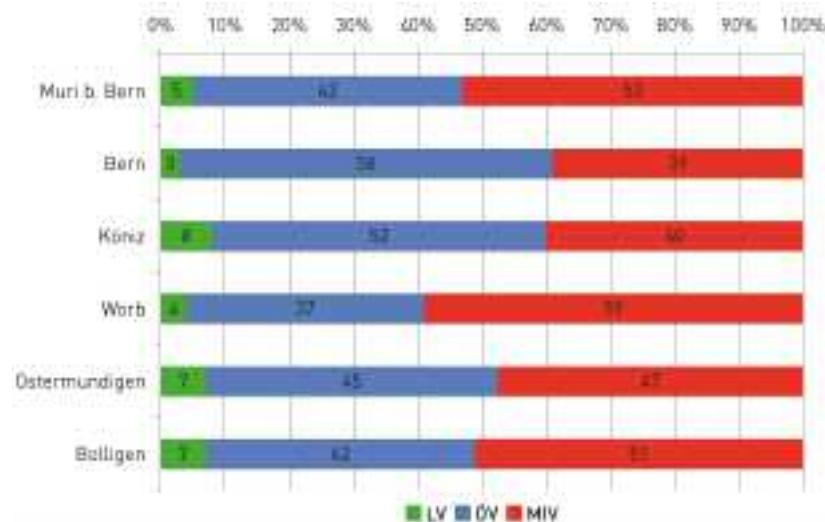


Abb. 11: Verkehrsmittelwahl verschiedener Gemeinden: Zu- und Wegpendler (Quelle: PendlerInnen-Statistik RVK Bern-Mittelland, September 2004)

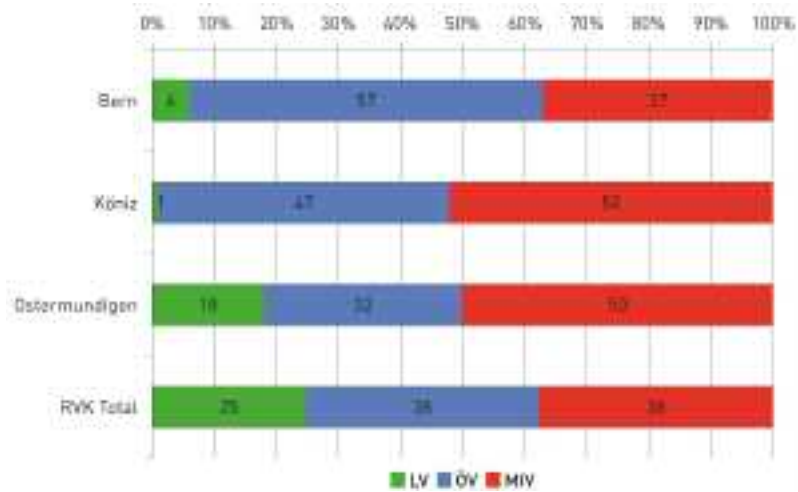


Abb. 12: Verkehrsmittelwahl von PendlerInnen mit Wohnsitz in Muri bei Bern und Arbeits-/Ausbildungsort in verschiedenen Gemeinden
 (Quelle: PendlerInnen-Statistik RVK Bern-Mittelland, September 2004)

2.3.4 Strassenverkehrslärm

Die Kantonsstrassen Worb- und Thunstrasse sind bereits lärmsaniert. Gemäss dem Lärmbelastungskataster des Kantons Bern besteht nur auf Abschnitten der Feld- bzw. Tannackerstrasse (Gemeindestrassen) Sanierungspflicht. Dort wird der Immissionsgrenzwert bei verschiedenen Gebäuden überschritten. Die Sanierung dieses Strassenzuges ist im Jahr 2008 vorgesehen.

2.3.5 Erschliessung neuer Bauzonen

Die aktuelle Ortsplanungsrevision sieht nur die Einzonung eines Teils der Scheuermatt - im Dreiecksbereich Thorackerstrasse/Seidenberggässchen - vor. Dieses Gebiet ist sowohl durch den ÖV (Linie G, Haltestelle Seidenberg) als auch durch den MIV bestens erschlossen.

3 Ziele und Grundsätze der Verkehrsplanung

3.1 Ziele der Verkehrspolitik im Allgemeinen

Grundsatz: Die Gemeinde strebt eine **hohe Wohnqualität und Verkehrssicherheit** sowie eine **nachhaltige Entwicklung** des Öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs an. Zu diesem Zweck verfolgt der Richtplan Verkehr die folgenden Ziele:

1. Optimale **Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse** der Bevölkerung, ortsansässiger Betriebe sowie der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsarten. Dabei wird eine **umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl** und die **Minimierung der schädlichen Auswirkungen** des Verkehrs angestrebt.
2. Bereitstellen eines **effizienten Strassennetzes** sowie zusammenhängender und vernetzter, **attraktiver Fuss- und Veloverbindungen**. Verbessern der **Koexistenz** der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und -nutzungen auf Hauptachsen und Quartierstrassen (Abb. 13-15). Sicherstellen einer der Situation angepassten ruhigen Fahrweise mit möglichst **homogenem Geschwindigkeitsniveau**.
3. **Verbessern der Sicherheit** im Strassenverkehr im Allgemeinen und besonders auf Schulwegen und für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende. Beseitigung lokaler Gefahrenstellen.
4. **Reduktion der Trennwirkung** und **Verbesserung der Strassenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität** verkehrsorientierter Strassen. **Erhöhen der Wohnqualität** und ermöglichen von gefahrenarmem **Spielen von Kindern** auf verkehrsarmen, nutzungsorientierten Quartierstrassen. Einführung von Tempo 30 und Begegnungszonen mit einfachen aber zweckmässigen Mitteln.
5. **Reduktion** der negativen Folgen des Verkehrs wie **Lärm- und Luftbelastung**. Soweit möglich **Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr**. **Zweckmässige Erschliessung** bestehender und neuer Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung und Sport mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Hinweis: Die Zielsetzungen sind auf Richtplanebene noch relativ allgemein gehalten. Projektbezogen werden diese im Einzelfall konkretisiert.

Abb. 13-15: Fördern der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden





Abb. 16: Förderung sicherer Schulwegverbindungen

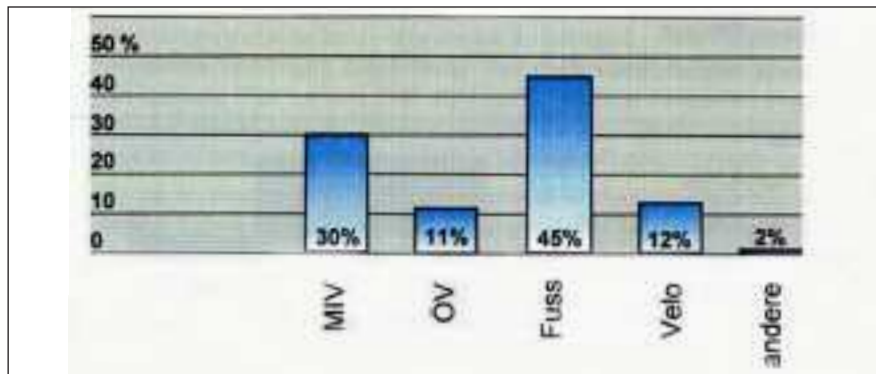


Abb. 17: Modal Split für Wege unter 5 km (entspricht 60% aller Wege) (Quelle: Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern; Hauptbericht, Juli 2005)

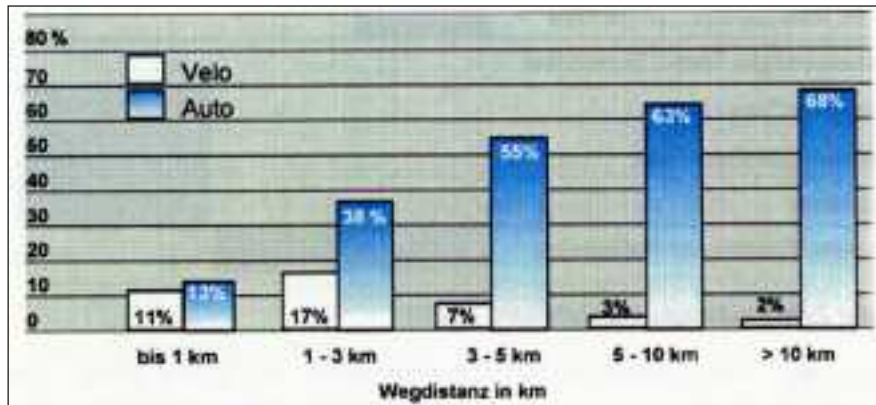


Abb. 18: Für kurze Strecken wird mehr Auto als Velo gefahren (Quelle: Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern; Hauptbericht, Juli 2005)

3.2 Ziele und Grundsätze für die einzelnen Bereiche des Verkehrs

3.2.1 Fussgängerverkehr

Die gute und sichere **Erreichbarkeit aller wichtigen Zielorte** innerhalb des Gemeindegebietes zu Fuss, ist ein wichtiger **Beitrag zur Förderung des zu Fuss Gehens**. Dies gilt insbesondere für die Schulwege (Abb. 16). **Attraktive Strassen- und Aussenräume** dienen auch der **Naherholung**. Die generelle **Verbesserung der Koexistenz** aller Verkehrsteilnehmenden auf Quartier- und Hauptstrassen fördert das zu Fuss Gehen und Velo Fahren.

3.2.2 Veloverkehr

Die Gemeinde Muri hat eine für das **Velo geeignete Topographie** und ein erhebliches **ungenutztes Velopotenzial**. Die Hälfte aller zurückgelegten Verkehrswege und 1/3 der mit dem Auto zurückgelegten Wegstrecken in der Schweiz betrifft **Strecken unter 5 km** (Abb. 17, 18). Diese können ideal mit dem Velo zurückgelegt werden. Dadurch werden Umwelt und Strasse entlastet sowie Gesundheit und Fitness verbessert. Die Förderung des Veloverkehrs ist ein wichtiges Anliegen des **Agglomerationsprogramms** der Region Bern.

Velo Fahren kann vor allem mit **attraktiven und sicheren innerörtlichen Radverbindungen** und übergeordneten Routen gefördert werden. Wichtig ist auch, dass **genügend geeignete Abstellflächen** in zentralen Bike& Ride-Anlagen sowie bei wichtigen Zielen von Einkauf, Freizeit und Erholung zur Verfügung stehen.

3.2.3 Öffentlicher Verkehr

Ein gut **ausgebauter Öffentlicher Verkehr** dient der Gewährleistung der Grundversorgung und deckt die **Mobilitätsbedürfnisse** nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender ab.

Das Bereitstellen einer ausreichenden Anzahl **zweckmässig angeordneter Veloabstellplätze** in dezentralen Bike&Ride-Anlagen bei ÖV-Haltestellen

und einer zentralen Bike&Rail-Anlage beim Bahnhof Gümligen fördert die kombinierte Mobilität und entlastet das, in Spitzenstunden überlastete, städtische Strassennetz.

3.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Das Auto hat in ländlichen Gebieten mit ungenügender Grunderschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln grosse Vorteile. In städtischen Gebieten hingegen stösst dessen beliebige Benutzung an Kapazitäts-, Lärmschutz- und Luftschadstoffgrenzen. Wer statt mit dem Auto per ÖV, Velo oder zu Fuss sein Ziel erreicht, entlastet die Strassen und trägt dazu bei, dass das Verkehrssystem für betrieblich notwendige Fahrten und den strassengebundenen Öffentlichen Verkehr funktionsfähig bleibt (Abb. 19).

Ein situationsgerechtes Geschwindigkeitsregime auf Quartier- und Hauptstrassen verbessert die Verkehrssicherheit und Wohnqualität und reduziert Luftschadstoff- und Lärmimmissionen. Zweckmässige Parkplatz- und Gebührenkonzepte fördern eine sinnvolle Benutzung des Autos.

Negative Auswirkungen minimieren, Zielkonflikte bereinigen

Die hohe Verkehrs- und Bevölkerungsdichte führt in den Agglomerationen zu vielen **Verträglichkeitskonflikten** (Unfälle, Trennwirkung von Hauptachsen, Überschreitungen von Umweltgrenzwerten) und zu einem hohen Gefahrenpotenzial. Es sind Lösungen gefragt, mit denen diese **Konflikte reduziert** werden können und die funktional und gestalterisch befriedigen.

Mit Projekten nach dem sogenannten **“Berner Modell”** kann anstelle der bisherigen **Dominanz** des Motorfahrzeugverkehrs eine **“Koexistenz”** der verschiedenen Verkehrsträger und Nutzungen erreicht werden (z.B. Sanierung Bernstrasse Zollikofen, Seftigenstrasse Wabern, Ortsdurchfahrt Schönbühl, Ortsdurchfahrt Köniz u.a., Abb. 20-22).

Die wichtigsten Elemente des “Berner Modells” sind: **Verstetigung** des Verkehrsflusses, **Durchlässigkeit** des Verkehrssystems für alle Verkehrsarten optimieren, **Verträglichkeitskonflikte abbauen**, **Siedlungsqualität erhöhen**, **partizipativer Planungsprozess** und **Verkehrsmanagement**.



Abb. 19: Der strassengebundene Öffentliche Verkehr muss funktionsfähig bleiben



Abb. 20: Umgestaltete Ortsdurchfahrt Köniz



Abb. 21: Koexistenz Seftigenstrasse Wabern



Abb. 22: Koexistenz Ortsdurchfahrt Schönbühl



Abb. 23: Das Netz der Wanderwege muss nicht weiter ausgebaut werden



Abb. 24: Begegnungszone Pelikanweg



Abb. 25: In sämtlichen Quartieren soll Tempo 30 eingeführt werden.

4 Teilkonzepte

4.1 Teilkonzept Fussgängerverkehr

Das Fusswegnetz basiert auf dem bestehenden Netz übergeordneter Wanderwege und wird durch ein Netz von ortsinternen und gemeindeübergreifenden Fusswegverbindungen ergänzt. Diese verlaufen je nach Situation auf eigenen Wegen oder auf Trottoirs (z.B. entlang stark befahrener Strassen).

Auf verkehrsberuhigten Quartierstrassen (Tempo 30 Zonen) sind Trottoirs nicht zwingend nötig und zu Fuss Gehende bewegen sich in Koexistenz mit den anderen Verkehrsarten auf der Strasse. In Begegnungszonen (Tempo 20) geniessen zu Fuss Gehende grundsätzlich Vortritt auf der Strasse (Abb. 24).

Ziel des Fusswegnetzes ist es, alle wichtigen Zielpunkte mit möglichst direkten, attraktiven und sicheren Verbindungen zu erschliessen.

Wanderwege

Das Netz der Wanderwege (gemäss kantonalem Richtplan) muss nicht weiter ausgebaut werden (Abb. 23). Es ist aber auf die Erhaltung des bestehenden Netzes zu achten (z.B. kein weiterer Einbau von Hartbelägen). Es besteht gemäss Art. 7 des Fuss- und Wanderwegnetzes (FWG) eine Ersatzpflicht, insbesondere wenn grössere Strecken mit einem Hartbelag versehen werden.

Verbindungen zu Nachbargemeinden

Folgende Verbindung zur Nachbargemeinde soll erstellt bzw. ausgebaut werden: Muri bei Bern - Allmendingen, parallel zur Staatsstrasse.

Ortsinterne Fusswege

Das Fusswegnetz der Gemeinde soll mit folgenden Verbindungen (teilweise nur Abschnitte) ergänzt werden:

- Thunstrasse - Dunantstrasse
- Thoracker - Seidenberg
- Seidenberg- Aebnit

- Aebnit (Steinhübeli) - Gümligenfeld
- Weiherstrasse - Gümligenfeld

Sicherheit

Die Gemeinde Muri bei Bern will die Sicherheit auf den Strassen generell, d.h. nicht nur mit partiellen Massnahmen, zu Gunsten der FussgängerInnen erhöhen.

Grundsätzlich soll die **Koexistenz** aller Verkehrsteilnehmenden auf Hauptachsen und Quartierstrassen verbessert werden. Nach den positiven Erfahrungen mit der Einführung von Tempo 30 in vier Quartieren soll in sämtlichen Quartieren Tempo 30 eingeführt werden (Abb. 25). Folgende flankierende Massnahmen gehören dazu:

- Schaffung von **Torsituationen** an den Quartiergrenzen (Abb. 26)
- Generelle Einführung des **Rechtsvortritts** in den Quartierstrassen
- Spezielle **Farbgestaltungen** im Bereich von Kindergärten und Schulanlagen (Abb. 28)
- Umgestalten von exponierten Knotenpunkten und wichtigen Gefahrenstellen.

Fussgängerübergänge

Querungsstellen von Fusswegrouten mit übergeordneten Achsen bedürfen besonderer Sorgfalt. Dies sind oft Konfliktstellen oder sogar Unfallschwerpunkte. Fussgängerquerungen des Basisnetzes sollten entweder in der Form von geschützten Fussgängerstreifen mit Mittelinseln oder flächigen Querungen erfolgen.

In den Quartieren haben sich in der Regel flächige Querungen entlang disperser Wunschlinien eingespielt. In Tempo 30 Zonen sind deshalb in den gesetzlichen Vorgaben Fussgängerstreifen nicht mehr vorgesehen. Es dürfen nur noch vor Kindergärten, Schulhäusern und Altersheimen usw. Fussgängerstreifen aufgemalt werden, sofern diese effektiv auch benutzt werden (Abb. 27).



Abb. 26: Eingangstor zur Tempo 30 Zone Moosstrasse



Abb. 27: Fussgängerstreifen nur dort, wo sie auch effektiv benutzt werden



Abb. 28: Farbgestaltung vor dem Schulhaus Seidenberg



Abb. 29: Kernfahrbahn auf der Thunstrasse

Abb. 30: Koexistenz zwischen zu Fuss gehenden und Velo fahrenden



4.2 Teilkonzept Veloverkehr

Velonetz

Kantonale Velorouten bilden das Rückgrat des Veloroutennetzes. Sie stellen die direktesten Verbindungen her und verlaufen in der Regel auf oder entlang der Kantonsstrassen (Abb. 29). Der Kanton legt in seinem Richtplan Veloverkehr die kantonalen Velorouten fest.

Kommunale Velorouten und -verbindungen sollen das kantonale Netz ergänzen und verdichten. Sie laufen in der Regel auf oder entlang von Gemeindestrassen. Die Gemeinde plant dieses kommunale Netz.

Regionale Routen

Zur Ergänzung des regionalen Velonetzes sind insbesondere folgende Strecken oder Abschnitte auszubauen, bzw. zu realisieren:

- Verbindung entlang der Aare (in Zusammenarbeit mit dem Verein Region Bern (VRB))
- Verbindung Haldenquartier - Auguetbrücke - Gemeinde Belp

Mit diesen beiden Massnahmen kann die **Verbindungs-lücke** im Kantonalen Richtplan Veloverkehr mit der Gemeinde Belp geschlossen werden.

Wo **Konflikte** zwischen zu **Fuss Gehenden und Velo Fahrenden** auftreten, sind diese mit Hilfe **verkehrsorganisatorischer oder baulicher Massnahmen** zu **entschärfen** (Abb. 30).

Kommunale Ergänzungsrouten

Zur Vervollständigung des kommunalen Netzes sind folgende Veloverbindungen zu erstellen, bzw. auszubauen:

- Busendstation Elfenau - Mettlenquartier
- Thoracker - Seidenberg
- Weiherstrasse - Gümligenfeld

Sicherheit

Die Gemeinde Muri bei Bern will die Sicherheit auf den Strassen generell, d.h. nicht nur mit partiellen Massnahmen, zu Gunsten der Velo Fahrenden erhöhen. Nach den positiven Erfahrungen mit der Einführung von Tempo 30

in vier Quartieren, soll in den nachfolgend aufgeführten Quartieren ebenfalls Tempo 30 eingeführt werden:

- Mettlenquartier
- Kräyigen- bzw. Haldenquartier
- Sonnenfeld
- Dorf (inkl. Walchgebiet)
- Thoracker

Abstellplätze

An allen wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Abb. 31), bei den Schulhäusern sowie bei den Sport- und Freizeitanlagen ist die Anzahl, Qualität und die Sicherheit der Veloabstellplätze zu überprüfen und nötigenfalls zu verbessern. Wichtig ist, dass auch bei privaten Bauvorhaben die in der kant. Bauverordnung vorgesehene Anzahl Veloabstellplätze erstellt werden.



Abb. 31: Sichere und attraktive Bike&Rail Plätze an der Worbstrasse

4.3 Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Liniennetz Öffentlicher Verkehr

Das Liniennetz des Öffentlichen Verkehrs ist zu ergänzen bzw. zu verbessern. Einerseits sollen die bestehenden Linien mittels betrieblicher Massnahmen wie **Fahrplanverdichtungen** attraktiver ausgestaltet werden (Abb. 32). Andererseits sollen bestehende Netzlücken geschlossen werden.

Auf die Einführung von **Ortsbuslinien** zur Erschliessung von peripheren Wohngebieten wird **verzichtet**. Der Nutzen eines solchen ÖV-Angebotes für derartige Siedlungsteile steht in einem ungünstigen Verhältnis zu den Kosten. Bei ungenügender Auslastung ist auch der ökologische Nutzen eher fragwürdig. Die **Schaffung neuen Wohnraums** in erheblichem Ausmass ist deshalb auf **Gebiete mit bereits hoher ÖV-Erschliessungsqualität** beschränkt.

Angebotsoptimierung auf dem bestehenden Netz

Folgende Angebotsoptimierungen sollen angestrebt werden:

Abb. 32: Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs steigern, z.B. Fahrplanverdichtung RBS-Linie G am Abend

| G Muri b. Bern | | | RBS |
|------------------------------|----------------------|--------------------|-------------------------------|
| Abfahrten nach Bern Zytlogge | | | |
| gültig ab 10. Dezember 2008 | | | |
| Montag - Freitag | Sonntag | Sonn- und Feiertag | Abfahrtsintervalle in Minuten |
| 5 20 | 5 20 | 5 | |
| 6 05 15 25 35 45 55 | 6 05 25 55 | 6 05 35 | |
| 7 05 15 25 35 45 55 | 7 15 35 45 55 | 7 05 35 | |
| 8 05 15 25 35 45 55 | 8 05 15 25 35 45 55 | 8 05 35 55 | |
| 9 05 15 25 35 45 55 | 9 05 15 25 35 45 55 | 9 15 35 55 | |
| 10 05 15 25 35 45 55 | 10 05 15 25 35 45 55 | 10 15 35 55 | |
| 11 05 15 25 35 45 55 | 11 05 15 25 35 45 55 | 11 15 35 55 | |
| 12 05 15 25 35 45 55 | 12 05 15 25 35 45 55 | 12 15 35 55 | |
| 13 05 15 25 35 45 55 | 13 05 15 25 35 45 55 | 13 15 35 55 | |
| 14 05 15 25 35 45 55 | 14 05 15 25 35 45 55 | 14 15 35 55 | |
| 15 05 15 25 35 45 55 | 15 05 15 25 35 45 55 | 15 15 35 55 | |
| 16 05 15 25 35 45 55 | 16 05 15 35 55 | 16 15 35 55 | |
| 17 05 15 25 35 45 55 | 17 15 35 55 | 17 15 35 55 | |
| 18 05 15 25 35 45 55 | 18 15 35 55 | 18 15 35 55 | |
| 19 05 15 35 | 19 15 35 | 19 15 35 | |
| 20 00 25 55 | 20 00 25 55 | 20 00 25 55 | |
| 21 20 55 | 21 20 55 | 21 20 55 | |
| 22 20 55 | 22 20 55 | 22 20 55 | |
| 23 20 55 | 23 20 55 | 23 20 | |
| 0 | 0 | 0 | |

Freitag: 1. und 2. Liniens. Freitag: Dänikon, Aeschi, Mörstlen, 1. August 20. und 25. Dezember. Günstigste Abfahrtszeit: Freitag/Sonntag. Günstigste Abfahrtszeit: Freitag/Sonntag.

Reguliert durch Bern-Stadt am Montag 1. Juni 2008. Informationen: 031 633 22 22. RBS Bus 1. Klasse/2. Klasse.



Abb. 33: Fahrplanverdichtung RBS-Linie 40 an Sonn- und allg. Feiertagen



Abb. 34: Die wichtige "interne Verbindung" zwischen den Dorfteilen Muri und Gümligen übernimmt die RBS-Linie G



Abb. 35: Bahnhof Gümligen - wichtigster Knotenpunkt des Öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Muri bei Bern

SBB- Verbindung Gümligen - Bern

Mit höchster Priorität ist eine Verdichtung des Taktfahrplanes der Verbindung Gümligen - Bern anzustreben. Im Vordergrund steht dabei die Einführung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn.

Regionallinien des RBS

Das Angebot soll entsprechend den Fahrgastbedürfnissen verdichtet werden:

- RBS-Linie 40: Fahrplanverdichtung an Sonn- und allg. Feiertagen (Abb. 33).
- RBS-Linie 44: Verkürzung der Intervalle, insbesondere zur Verbesserung der Erschliessung des Gümligenfeldes.
- RBS-Linie G: Fahrplanverdichtung am Abend.

Netzausbauten

Ausbau der Linie G

Die Linie G des RBS erfüllt eine wichtige Funktion als "**interne Verbindung**" zwischen den Dorfteilen Muri bei Bern und Gümligen (Abb. 34) und **entlastet** die Gemeinde von zusätzlichem **Durchgangsverkehr** aus dem Gebiet Worb / Rüfenacht.

Im Weiteren stellt die Linie G eine wichtige Verbindung in die Stadt Bern dar. Mittelfristig kann die Attraktivität der Linie durch die Schaffung einer direkten Verbindung zum Berner Hauptbahnhof und ev. als **Durchmesserlinie ins Fischermätteli** im Zuge von Tram Bern West erheblich gesteigert werden. Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, sind somit folgende zukunftsgerichtete Investitionen zu unterstützen:

- Verlängerung der Linie bis zum Bahnhof Bern und wenn möglich Schaffung einer Durchmesserlinie
- Wiederherstellung der Haltestelle Krone
- Bau einer Wendeschleife im Bereich Siloah

Modernisierung des Bahnhofs Gümligen

Der Bahnhof Gümligen ist der **wichtigste Knotenpunkt** des Öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Muri bei Bern (Abb. 35). Er wird in Zukunft noch

weiter **an Bedeutung gewinnen**. Damit das Ziel, einen möglichst grossen Anteil des (Pendler-) Verkehrs auf den ÖV umzulagern, erreicht werden kann, sind im und um den Bahnhof die **Infrastrukturanlagen zu modernisieren**. Der behindertengerechten Bauweise ist die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Im Vordergrund stehen für die Gemeinde folgende Massnahmen:

- Behindertengerechter Zugang zum Mittelperron
- Erhöhung des Mittelperrons
- Anpassung / Ersatz der Perronmöblierung
- Ersatz der Perronbeleuchtung
- Sanierung der Personenunterführung (Abb. 36)
- Ausreichende, sichere und attraktive Bike&Rail-Abstellplätze

Im Übrigen unterstützt die Gemeinde die Bestrebungen der SBB, das nord-östliche **Bahnareal attraktiver** zu gestalten und besser zu nutzen. Im Bereich Schulhausstrasse - Bahnhof - Mattenhof ist zudem - zusammen mit den RBS - eine **Begegnungszone** zu prüfen (Abb. 37).

Erschliessung des Gümligenfelds

Die Buserschliessung des Gümligenfelds ist zu verbessern. Die Anbindung an den Bahnhof Gümligen könnte sowohl mit der Linie 40 als auch mit der Linie 44 sichergestellt werden. Die Vorarbeiten im Bereich des Bahnhofplatzes Süd sind im Rahmen der Sanierung der Worbstrasse geleistet worden.



Abb. 36: Die Personenunterführung soll saniert werden

Abb. 37: Das nördliche Bahnareal soll attraktiver gestaltet werden



Abb. 38: In der Gemeinde Muri bei Bern werden innerorts folgende Strassentypen unterschieden

| Strassentyp | Hauptachse im Siedlungsgebiet | Ortsverbindungsstrasse, Sammelstrasse | Quartierstrasse |
|---|---|--|---|
| Ausrichtung | verkehrsorientierte Strasse | | siedlungsorientierte Strasse |
| Richtgeschwindigkeit | 30-50 km/h 1) | 30-40 km/h 2) | 20-30 km/h |
| Massgebender Begegnungsfall | Bus / LKW / PW | LKW / PW / Velo | PW / Velo / FussgängerIn |
| potenzielle Fahrbahnbreite | <ul style="list-style-type: none"> • gemäss VSS- Norm, je nach Verkehrsbelastung örtliche Verengungen möglich | <ul style="list-style-type: none"> • 4,5 - 5 m • örtliche Verengungen bis 3 m möglich • Kreuzungsbereiche bis 5,5 m | <ul style="list-style-type: none"> • 3,5 - 5 m • örtliche Verengungen bis 3 m • Kreuzungsbereiche bis 5 m |
| Massnahmen (organisatorisch, technisch) | <ul style="list-style-type: none"> • keine kapazitätserhöhenden Massnahmen • Velostreifen, Trottoirs • Überquerungshilfen (Mittelinseln) | <ul style="list-style-type: none"> • separate Fussgängerführung • Überquerungshilfen • Querschnittsverengungen, z.B. mittels wechselseitiger Parkierung | <ul style="list-style-type: none"> • Priorität für den Langsamverkehr • Verbesserung von Sicherheit und "Wohnlichkeit" • bauliche Massnahmen zur Sicherung des Geschwindigkeitsniveaus |
| Gestaltungsprinzipien | <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Trennwirkung, Verbesserung der Koexistenz • Verbessern Aufenthaltsqualität | <ul style="list-style-type: none"> • Rhythmisierung / Raumbildung des Strassenraumes zur Unterbrechung langer, gerader Fluchten | <ul style="list-style-type: none"> • Torbildung bei den Quartierzugängen • fussgänger- und bewohnerfreundliche Gestaltung |

1) Grundsätzlich 50 km/h, sektoriell ggf. tiefer (30 km/h)

2) Grundsätzlich 40 km/h, Ausnahmen bei speziellen Verhältnissen

3) VSS: Verband Schweizer Strassenfachleute

4.4 Teilkonzept motorisierter Individualverkehr

Strassennetz

Das Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr und die notwendigen Ergänzungen und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind in der Abbildung 4 dargestellt. Der Gemeinderat von Muri bei Bern hat die Strassenhierarchie bzw. die vorgesehenen Höchstgeschwindigkeiten grundsätzlich folgendermassen festgelegt:

- Kantonsstrassen → Tempo 50
- Ortsverbindungs- und Sammelstrassen → Tempo 40
- Quartierstrassen → Tempo 30 und 20

Die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten sind z.T. deutlich tiefer. So kann in Spitzenzeiten auf der Thun- oder Worbstrasse von einer Betriebsgeschwindigkeit von ca. 30 km/h ausgegangen werden.

Strassenraumgestaltung

Die Gestaltung der Strassen wird in der nebenstehenden Tabelle definiert (Abb. 38). Zusammen mit der Abbildung am Ende dieses Kapitels, welche die Zuordnung zu einem bestimmten Strassentyp festlegt, ist der generelle Gestaltungsrahmen für das Strassennetz definiert. Die in der Tabelle aufgeführten Gestaltungsprinzipien müssen jeweils den spezifischen örtlichen Möglichkeiten angepasst werden und sind, insbesondere mit den Massnahmen zur Verkehrssicherheit und -beruhigung, zu koordinieren.

Grundsätzlich soll eine **ansprechende Gestaltung des Strassenraumes** dazu beitragen, dass ein **den Verhältnissen angepasstes Geschwindigkeitsverhalten**, eine hohe **Verkehrssicherheit und Koexistenz** aller Verkehrsteilnehmenden sowie eine **hohe Aufenthaltsqualität** erreicht wird.

Auf die kostenintensive, besondere Ausgestaltung beispielsweise von "Dorfplätzen" soll verzichtet werden. Statt dessen wird angestrebt, mittels sorgfältiger Gestaltung wichtiger Orte, wo sich regelmässig viele Menschen aufhalten (z.B. Bahnhofumfeld Gümligen), eine hohe Aufenthaltsqualität und damit auch eine Aufwertung und identitätstiftende Wirkung dieser Orte herbeizuführen. Teilweise kann dies mittels Signalisieren von Begegnungszonen unterstützt werden. Die Ausgestaltung derartiger Orte hat in enger Koordination mit der Umsetzung des Richtplan Landschaft zu erfolgen.

Verkehrsberuhigung

In der Gemeinde Muri bei Bern sollen alle Wohnquartiere zu verkehrsberuhigten Tempo 30 Zonen umgestaltet werden. Es ist eine etappenweise Realisierung vorgesehen unter Berücksichtigung der Erfahrungen in den bereits realisierten Quartieren.

In verkehrsberuhigten Wohngebieten (Tempo 30 Zonen) und auf den zu beruhigenden Ortsverbindungs- und Sammelstrassen (grundsätzlich Tempo 40 Strecken) soll mit baulichen und gestalterischen Massnahmen den Verkehrsteilnehmenden die vorgeschriebene Maximalgeschwindigkeit bewusst gemacht werden, so dass diese dementsprechend gut eingehalten wird (Abb. 39).

In zentralen Gebieten mit hohem Fussgängerverkehr und vielen konfliktträchtigen Verkehrsabläufen (Kundenparkplätze, Anlieferung, Veloverkehr, Fussgängerquerungen etc.) und in Wohnquartieren mit grosser Kinderdichte soll die Einführung zweckmässig ausgestalteter Begegnungszonen mit Fussgängervortritt geprüft werden (siehe Kapitel 5).

Durchgangsverkehr

Staus in Spitzenstunden auf dem zunehmend überlasteten übergeordneten Strassennetz - insbesondere auf der Autobahn A6 - führen dazu, dass die Hauptachsen im Siedlungsgebiet (Worbstrasse, Thunstrasse) als "Schleichwege" nach und von Bern verwendet werden.

Zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt, der Regionalen Verkehrskonferenz 4 (RVK 4) und dem Verein Region Bern sind gemeinsame Lösungen zu erarbeiten. Im Vordergrund stehen dabei Lichtsignal-Pförtneranlagen - z.B. bei der Autobahnausfahrt Muri bei Bern-, welche sicherstellen, dass der ÖV (Blaues Bähnli, RBS-Busse) durch die beiden Ortsteile Muri bei Bern und Gümligen seinen Betrieb ungehindert abwickeln kann (Abb. 40).

Schwerverkehr

Der Schwerverkehr soll möglichst direkt auf das übergeordnete Verkehrsnetz (T10, A6) geleitet werden. Die Tannacker- und Feldstrasse sollen auch nach dem bereits realisierten Absenken der HACO-Unterführung weiterhin vom Schwerverkehr entlastet bleiben (Ausnahme Zubringerdienst).



Abb. 39: Bauliche Massnahme zur Verkehrsberuhigung auf dem Buchenweg

Abb. 40: Beispiel einer Lichtsignal-Pförtneranlage mit Bevorzugung ÖV



Ruhender Verkehr

Die Parkierung auf öffentlichem Grund ist im Jahr 2005 mit einem entsprechenden Reglement (Grosser Gemeinderat) und einer dazugehörenden Verordnung (Gemeinderat) geregelt worden. Die Parkplatzbewirtschaftung wird grundsätzlich weitergeführt - allenfalls mit geringfügigen Anpassungen des bisherigen Systems. Ein besonderes Augenmerk gilt den Erholungsgebieten mit überregionaler Bedeutung (z.B. Dentenberg, Aareraum).

5 Übergreifende Massnahmen

Massnahmen im Bereich Verkehrsberuhigung und -sicherheit im Quartier sind hier zusammenfassend noch einmal erwähnt, da sie Teilkonzept übergreifend umzusetzen sind. Die weitgehend flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf Quartierstrassen soll in einer ersten Phase mit möglichst geringem Aufwand erfolgen, damit diese möglichst rasch in der ganzen Gemeinde umgesetzt werden kann. Ergänzend sollen später - beispielsweise im Rahmen von Belags- oder Werkleitungserneuerungen - weitergehende gestalterische oder verkehrsorganisatorische Massnahmen geprüft und umgesetzt werden.

Die übergreifenden Massnahmen sind in einem Situationsplan dargestellt (Abb. 41).

Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Koexistenz auf Hauptstrassen (Abb. 41)

Im Bereich der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Koexistenz auf Hauptstrassen besteht vor allem auf der Thunstrasse grosser Handlungsbedarf. Dieser umfasst auch den weitgehenden Ausbau der Linie-G auf Doppelspur. Da es sich hier um eine Kantonsstrasse handelt, liegt die Federführung für die im Jahre 2006 angelaufenen Vorabklärungen und Planungsarbeiten beim kantonalen Tiefbauamt. Die Gemeinde kann lediglich unterstützend wirken. Grundsätzlich wird eine Aufwertung dieser für Muri bei Bern wichtigen "Lebensader" und eine Optimierung der Betriebsabläufe sehr begrüsst. Eine Umsetzung der Massnahmen ist aufgrund der langen Vorlaufzeiten nicht vor 2011 zu erwarten.

Beispiele von Sanierungskonzepten nach dem sogenannten „Berner Modell“ in der Region Bern haben gezeigt, dass damit Ortsdurchfahrten erheblich aufgewertet und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in hohem Masse verbessert werden konnte. Dies hat beispielsweise auf der Seftigenstrasse in Wabern zu einer starken Aufwertung des Einkaufszentrums im Ortskern (Coop) und teilweise zu deutlichen Mehrumsätzen geführt. In Bevölkerungsumfragen konnte diese Attraktivitätssteigerung deutlich nachgewiesen werden. Nachdem die Worbstrasse im Ortskern von Gümligen nun weitgehend umgestaltet ist, muss die Umgestaltung und Sanierung der Thunstrasse im Ortskern von Muri bei Bern (ab Gemeindegrenze Egghölzli bis Kirche) unbedingt voran getrieben werden.

Massnahmen zur gestalterischen Aufwertung von zentralen Bereichen (Abb. 41)

Massnahmen zur gestalterischen Platzaufwertung sind auch im Bereich des Kreisels bis zum Restaurant Sternen inkl. dem Parkplatz der Gemeindeverwaltung und der RBS-Haltestelle zu prüfen. Hier besteht ein grosses Potenzial zur Aufwertung des Ortskerns und von identitätstiftenden Massnahmen.

Der zweite zentrale Bereich, wo ebenfalls ein erhebliches Potential brach liegt, befindet sich in der Umgebung des RBS-Bahnhofes Gümligen, des Vorgeländes zum Restaurant Mattenhof und der vorgesehenen angrenzenden Überbauung. Auch hier wird der öffentliche Aussenraum seiner Bedeutung an dieser zentralen Schnittstelle des öffentlichen und privaten Verkehrs in keiner Weise gerecht.

Massnahmen zur gestalterischen Aufwertung und Verkehrsberuhigung in Quartieren (Abb. 41)

Ergänzend zu den beiden zentralen Gebieten, sind dezentral über die verschiedenen Wohnquartiere verteilt Quartierbegegnungsorte herauszubilden. Es handelt sich dabei um wichtige Kreuzungsbereiche im Herzen von Wohnquartieren oder wichtige Fussgängerachsen (z.B. Nussbaumallee), welche ein erhebliches Aufwertungspotential aufweisen. Dabei ist es wichtig, dass derartige Projekte zu dezentralen Begegnungsorten von Bevölkerungsgruppen aktiv getragen werden. Nur so besteht die Gewähr, dass diese Bereiche ihr Potenzial als soziokulturelle Kristallisationspunkte im Quartier optimal entfalten können (siehe Abb. 42, 43 Beispiel Gotthelfstrasse im Breitenrain, Bern).

Optimierung Verkehrserschliessung Nussbaumallee/International School (Abb. 41)

Mit dem vorgesehenen Neubauprojekt der International School im Bereich der Siloah erhält die Nussbaumallee für den Fuss- und Veloverkehr erhöhte Bedeutung. Deshalb ist die zur Diskussion stehende Begegnungszone unbedingt voranzutreiben und vor Baubeginn der International School zu realisieren. Damit kann der erhöhte Fussgängerverkehr von der RBS-Haltestelle Siloah zur International School optimal bewältigt und die Verkehrssicherheit der verschiedenen Institutionen entlang der Nussbaumallee für

zu Fuss Gehende und insbesondere gehbehinderte Personen massiv erhöht werden (siehe Abb. 44, 45 Beispiele Begegnungszonen in Bern).

Neue Fussgängerrundwege

Zwecks Förderung der Naherholung (z.B. für behinderte, betagte Menschen, für den Hundespaziergang) werden in verschiedenen Quartieren Rundwege vorgeschlagen:

- Seidenberg-Naherholungsschlaufe
- Aebnit Richtung Gümligenfeld
- Tannacker-Unterführung-Hüenliwald-Aare
- Kirche Muri bei Bern-Aarebad

Diese Rundwege, resp. Ergänzungen des Fusswegnetzes, sind in enger Koordination mit dem Richtplan Landschaft zu planen und erstellen.



Abb. 42, 43 : Beispiel Quartierbegegnungsort Gotthelfstrasse im Breitenrain, Bern



Abb. 44, 45: Beispiele Begegnungszonen in Bern



6 Realisierung der Massnahmen

Realisierungsprogramm

Der Gemeinderat von Muri bei Bern beabsichtigt, in der laufenden Legislaturperiode die nachfolgenden Massnahmen zur Umsetzung des Richtplans Verkehr mit erster Priorität in Angriff zu nehmen. Dazu sind in der Finanzplanung bereits Mittel vorgesehen worden.

Bei den Massnahmen in zweiter Priorität stellt sich die Frage nach den Kosten. Eine einigermaßen zuverlässige Schätzung ist aber in dieser Planungsphase nicht möglich oder sinnvoll. Dazu müssten die einzelnen Massnahmen bedeutend detaillierter ausgearbeitet werden, was auf dieser generellen Planungsstufe wenig Sinn macht.

Vor der Realisierungsphase sind die Kosten zu ermitteln, damit diese in den Investitions- bzw. Finanzplan aufgenommen werden können. Es ist darauf zu achten, dass das Vorgehen für die jeweiligen Massnahmen stufengerecht abzustimmen ist, d.h. die Nachbargemeinden, der RBS, der Verein Region Bern und/oder die kantonalen Stellen rechtzeitig in die Verfahren einzubeziehen sind.

Punktuelle Massnahmen mit hoher Bedeutung für die Verbesserung der Verkehrsicherheit können allenfalls als Sofortmassnahme (SM) beschleunigt behandelt werden.

6.1 Massnahmen 1. Priorität (nach Jahren geordnet)

| Jahr | Massnahme | Bemerkungen |
|------|---|--|
| 2007 | Planung der restlichen Tempo 30 Zonen | |
| | 411/421 Öffnung der Fuss- und Radwegverbindung Weiherstrasse - Gümligenfeld | Gemäss ÜO ist ein Fuss- und Radweg vorgesehen. |
| | 441 Einführung der Tempo 40 Strecken | Als Übergangsbereiche zwischen dem übergeordneten Strassennetz und den Tempo 30 Zonen. |
| 2008 | 412 Nussbaumallee; Erstellung eines sep. Gehweges oder einer Begegnungszone | Mitwirkung mit Anwohnenden läuft. |
| | Einrichtung Tempo 30 Zonen | Quartiere, bei welchen keine Einsprachen vorliegen. |
| | Aebnitstrasse; Sanierung Trottoir, prov. Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Beleuchtung | Arbeiten erfolgen zusammen mit den Gemeindebetrieben. |
| | Multengutstrasse; Sanierung des Trottoirs und der Beleuchtung | Die Arbeiten erfolgen im Zusammenhang mit der Überbauung Multengut, 2. Etappe. |
| 2009 | Einrichtung Tempo 30 Zonen | Quartiere, bei welchen Einsprachen erfolgten. |
| | Aebnitstrasse; Umgestaltung der restlichen prov. erstellten Verkehrsberuhigungsmassnahmen | Einhaltung Höchstgeschwindigkeit durchsetzen, Unterhaltsaufwand reduzieren. |
| 2010 | Tannackerstrasse; Sanierung Trottoir und Beleuchtung | |
| | Tannenweg; Sanierung Beleuchtung | Arbeiten erfolgen koordiniert mit den Gemeindebetrieben. |
| | Sanierung Perronanlagen/Behindertengerechter Zugang, Aufwertung Personenunterführung Bahnhof Gümligen. Attraktivierung Bahnareal und angrenzende Gebiete (siehe Kap. 5) | Federführung SBB |

6.2 Massnahmen 2. Priorität (nach Teilkonzepten geordnet)

| Massnahmen im Teilkonzept | Beschrieb |
|--|---|
| Fussgängerverkehr | |
| 415 Fusswegverbindung Thunstrasse - Dunantstrasse | Im Rahmen der Überbauung Multengut (2. Etappe) ist der Fussweg durch die Überbauung zu erstellen und zu sichern. |
| 414 Fusswegverbindung Aebnit - Gümligenfeld | Mit diesem Projekt kann das Aebnitquartier effizient an das Gümligenfeld angebunden werden. |
| 413/422 Fuss- und Veloverbindung Thoracker- und Seidenbergquartier | Im Rahmen der Überbauung "Schürmatte" ist eine attraktive und sichere Quartierverbindung zu erstellen. |
| 416 Fusswegverbindung Seidenberg - Aebnit | Mit diesem Projekt könnte ein attraktiver Naherholungsraum geschaffen, bzw. erschlossen werden. |
| 417 Fusswegverbindung Muri bei Bern - Allmendingen | Im Rahmen der Umgestaltung der Autobahnausfahrt ist die Fusswegverbindung in den Naherholungsraum zu erstellen. |
| | |
| Massnahmen im Teilkonzept Veloverkehr | Beschrieb |
| 423 Radwegverbindung Haldenau - Auguetbrücke - Belp | Mit diesem Projekt kann eine wichtige regionale Netzlücke geschlossen werden. Vorgesehen ist die Verbreiterung des derzeitigen Fussweges. |
| 424 Radwegverbindung Thun - Bern | In enger Zusammenarbeit mit dem VRB ist zu prüfen, dank welcher Massnahmen der Fussweg entlang dem Aareufer für Velofahrer freigegeben werden kann. Der Wechsel vom rechten zum linken Aareufer könnte bei der Auguetbrücke statt finden. |
| 425 Veloverbindung Elfenau - Mettlenquartier | Es ist zu prüfen, ob die bestehende Wegverbindung Mettlenquartier - Elfenau ausgebaut werden könnte. |
| 426 Verbesserung Veloparkplatzsituation oberhalb des Aarebades | Im Zusammenhang mit dem Projekt Aare-Hochwasserschutz wird das Terrain als Baustelleninstallation benützt. Nach Bauabschluss ist mit geringen Kosten ein zweckmässiger Standard herzustellen. |
| 427 Verbesserung Veloparkplatzsituation Haltestelle Muri bei Bern | Der Veloeinstellraum ist oftmals überfüllt und genügt den heutigen Anforderungen eines Veloparkings nicht mehr. |
| | |
| Massnahmen im Teilkonzept öffentlicher Verkehr | Beschrieb |
| 431 Busverbindung ins Gümligenfeld | Mit der Überbauung des restlichen Baulandes im Gümligenfeld ist eine bessere Anbindung des Gümligenfeldes an den ÖV zu prüfen. Im Vordergrund stehen "Zusatzschlaufen" der Buslinien 40 bzw. 44. |

| Übergreifende Massnahmen | Beschrieb |
|--|--|
| Aufwertung Strassenraum, ev. Begegnungszonen | In enger Koordination mit der Umsetzung des Richtplanes Landschaft sollen zentrale Strassenräume mit erheblichem Publikumsverkehr oder identitätsstiftender Wirkung gestalterisch aufgewertet werden (Quartierbegegnungsorte, zentrale Bereiche, Abb. 41). Teilweise kann dies durch die Signalisation von Begegnungszonen unterstützt werden. |
| Sanierung Thunstrasse | Im Bereich der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Koexistenz auf Hauptstrassen besteht vor allem auf der Thunstrasse grosser Handlungsbedarf (Abb. 41). Dies umfasst auch den weitgehenden Ausbau der Linie-G auf Doppelspur. Da es sich hier um eine Kantonstrasse handelt, liegt die Federführung für die im Jahre 2006 angelaufenen Vorabklärungen und Planungsarbeiten beim kantonalen Tiefbauamt. Die Gemeinde kann lediglich unterstützend wirken. Grundsätzlich wird eine Aufwertung dieser, für Muri wichtigen "Lebensader" und eine Optimierung der Betriebsabläufe sehr begrüsst. Eine Umsetzung der Massnahmen ist aufgrund der langen Vorlaufzeiten nicht vor 2011 anzunehmen. |

7 Genehmigungsvermerke

Mitwirkung:

Vorprüfung:

BESCHLOSSEN DURCH DEN GEMEINDERAT AM:

Der Präsident:

Die Sekretärin:

Hans-Rudolf Saxer

Karin Pulfer

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Muri bei Bern,

Der Präsident:

Die Sekretärin:

Hans-Rudolf Saxer

Karin Pulfer

GENEHMIGT DURCH DAS AMT FÜR GEMEINDEN UND RAUMORDNUNG
DES KANTONS BERN

Bern, den