

Revision der Ortsplanung

Richtplan Verkehr (Richtplan nach Art. 68 BauG) – Bericht mit Massnahmen

Mitwirkung



Der Richtplan Verkehr beinhaltet:

- Bericht zur Richtplanung
- Massnahmen
- Richtplankarte

Bern, 1. Dezember 2023

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Amsoldingen
Dorfstrasse 35
3633 Amsoldingen

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG
Güterstrasse 22a
3008 Bern

Bearbeitung

Martin Lutz
Rahel Kobel

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
1.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf.....	5
1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen	5
1.3 Grundlagen.....	7
1.4 Planungsprozess.....	7
1.5 Stellenwert, Bestandteile und Verbindlichkeit.....	9
1.6 Aufhebung von Plänen.....	9
2. Analysen Siedlung und Verkehr	10
2.1 Ist-Zustand.....	10
2.2 Unfallgeschehen	12
2.3 Handlungsbedarf	14
3. Verkehrskonzept	16
3.1 Ziele	16
3.2 Strategie	16
3.3 Grundsätze und Prinzipien	16
4. Netzbildung	18
4.1 Grundsätzliches zum Verkehrssystem	18
4.2 Motorisierter Individualverkehr.....	19
4.3 Öffentlicher Verkehr.....	20
4.4 Veloverkehr	20
4.5 Fussverkehr / Historische Verkehrswege	21
5. Massnahmen	22
5.1 Instrumentarium	22
5.2 Definition der Koordinationsstände	22
5.3 Definition der Umsetzungshorizonte	23
5.4 Massnahmenblätter	23
6. Planerische Beurteilung	28
6.1 Abstimmung kantonale Grundlagen.....	28
6.2 Abstimmung regionale Planungen.....	28
Genehmigungsvermerke	29
Anhang	30

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf

1.1.1 Richtplan Verkehr 2000

Bestehender kommunaler Richtplan Verkehr

Die Gemeinde Amsoldingen verfügt über einen behördenverbindlichen Richtplan Verkehr aus dem Jahr 2000 (Genehmigung am 17. April 2002). Der Richtplan Verkehr besteht aus der Richtplankarte im Massstab 1:5'000 und enthält unter anderem Aussagen zur Netzhierarchie der Strassen, zu sanierungsbedürftigen Strassenabschnitten, Anschlussbereiche für Neubaugebiete sowie zu Rad-, Wander- und Fusswegrouten.

1.1.2 Handlungsbedarf

Obwohl die Gemeinde Amsoldingen bereits über einen Richtplan Verkehr verfügt und dieser unter anderem Inhalte zum Fuss- und Veloverkehr ausweist, ist er mittlerweile veraltet und eine Überarbeitung im Rahmen der Revision der Ortsplanung bietet sich an. Damit er weiterhin als verlässliches Koordinations- und Führungsinstrument dienen kann, soll der Richtplan Verkehr im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision an die neuen ortsplanerischen und verkehrlichen Anforderungen gemäss übergeordneten Rahmenbedingungen angepasst werden.

Die Überarbeitung des Richtplans Verkehr beinhaltet im Wesentlichen:

- Die Überprüfung und Aktualisierung der Verkehrsnetze
- Die Integration der Buslinien
- Die Umsetzung der übergeordneten Rahmenbedingungen in die behördenverbindliche, kommunale Richtplanung
- Die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes und Massnahmen
- Die Berücksichtigung neuer Erfordernisse aus der laufenden Ortsplanungsrevision
- Die elektronische Aufarbeitung und Darstellung

1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

1.2.1 Kanton Bern

Kommunale Fuss- und Wandernetzplanung

*Sachplan
Wanderroutennetz*

Das Wanderwegnetz wird im kantonalen Sachplan Wanderroutennetz als Wanderweg, Berg- oder Alpinwandung aufgeführt. Zudem sind ihm Informationen über die Materialisierung der Wege sowie ihren Realisierungsstand zu entnehmen.

Strassengesetz (SG)

Die Gemeinden sind nach Art. 44 Abs. 2 Strassengesetz (SG) verpflichtet, die kommunalen Fuss- und Wanderwege zu planen. Dabei ist darzulegen, wie die Gemeinde ihrer Pflicht zur Sicherstellung der freien Begehbarkeit der Fuss- und Wanderwege nachkommt. Für die Wanderwege sind der kantonale Sachplan Wanderroutennetz und die Uferwege gemäss

Uferschutzplanung zu berücksichtigen. Den Gemeinden steht es frei, das Fuss- und Wanderwegnetz in der kommunalen Richt- oder Nutzungsplanung festzulegen. Bei Gemeinden, welche bereits über Richtpläne verfügen, dürfte die Richtplanvariante im Vordergrund stehen.

Kommunale Veloroutenplanung

Sachplan Veloverkehr

Im Sachplan Veloverkehr werden Veloalltags- und Freizeitrouten aufgeführt. Ihm sind weiter physische und qualitative Netzlücken sowie Velokorridore zur Prüfung von Vorrangrouten und Korridore zur Klärung der Linienführung zu entnehmen.

Strassengesetz (SG)

Für die Planung der kommunalen Velorouten sind die Gemeinden zuständig (vgl. Art. 47 Strassengesetz (SG)). Dabei sind der kantonale Sachplan Veloverkehr und allfällige regionale Velonetzplanungen zu berücksichtigen. Die kommunalen Velorouten sind schliesslich in der kommunalen Richt- oder Nutzungsplanung festzulegen.

1.2.2 Region Entwicklungsraum Thun (ERT)

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)

Absichten und Inhalte

Die Region Entwicklungsraum Thun (ERT) legt mit dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklungskonzept die Stossrichtungen für die zukünftige regionale Entwicklung fest. Das RGSK Thun-Oberland West (TOW) 2021¹ ist ein Richtplan und für die Behörden von Gemeinde, Region und Kanton verbindlich.

Massnahmen

Für die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr sind keine relevanten regionalen Massnahmen auf dem Gemeindegebiet von Amsoldingen zu berücksichtigen.

Regionale Velonetzplanung

Absichten und Inhalte

Die Förderung des Veloverkehrs ist ein wichtiges Ziel der regionalen Raum- und Verkehrsplanung. Mit der Velonetzplanung² der Region Entwicklungsraum Thun (ERT) besteht eine zusammenhängende Planung für den Veloverkehr. Er definiert für die ganze Region ein Netz von Direkt- und Komfortrou-ten, zeigt den Handlungsbedarf und bezeichnet die nötigen Massnahmen.

Massnahmen

Für die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr wurden nachfolgende, relevante Massnahmen auf Gemeindegebiet Amsoldingen berücksichtigt:

- Massnahme A26: Anpassung (Senkung) des Geschwindigkeitsregimes Amsoldingen–Thierachern (*vorwiegend ausserhalb des Gemeindegebiets Amsoldingen*)
- Massnahme KXP-4: Verankerung der E-Bike Pendlerroute zwischen Amsoldingen–Allmendingen–Thun (Kommunikationsmassnahme)

¹ Vom Kanton am 23. Dezember 2021 genehmigt.

² Version vom 3. September 2019.

1.3 Grundlagen

Folgende Grundlagen standen für die Erarbeitung des Richtplans Verkehr zur Verfügung:

1.3.1 Bund

- Karten und Geodaten des Geoportals

1.3.2 Kanton Bern

- Kantonale Strassengesetzgebung (SG und SV)
- Kantonale Baugesetzgebung (BauG und BauV)
- Sachplan Wanderroutennetz
- Sachplan Veloverkehr
- Karten und Geodaten des Geoportals

1.3.3 Region Entwicklungsraum Thun (ERT)

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (TOW) 2021
- Regionale Velonetzplanung Entwicklungsraum Thun (ERT) 2019

1.3.4 Gemeinde Amsoldingen

- Richtplan Verkehr 2000

1.4 Planungsprozess

Politische Organe

Planungsbehörde ist die Einwohnergemeinde Amsoldingen, vertreten durch den Gemeinderat. Zwischen- und Schlussergebnisse wurden jeweils vor den gesetzlich verschriebenen Verfahrensschritten (Mitwirkung, Vorprüfung, Beschlussfassung und Genehmigung) dem Gemeinderat zur Verabschiedung unterbreitet.

Projektausschuss

Für die Erarbeitung der Planungsakten resp. Der Durchführung des Planerlassverfahrens wurde ein Projektausschuss gebildet. Der Projektausschuss war das operative Projektorgan und verabschiedete die Ergebnisse zuhanden des Gemeinderats.

Zusammensetzung Projektausschuss

Stephan Gyger	Gemeinde Amsoldingen, Gemeindepräsident, Ressort Präsidiales
Mario Mester	Gemeinde Amsoldingen, Gemeinderat, Ressort Infrastruktur
Carla Durand	Gemeinde Amsoldingen, Gemeindeschreiberin
Martin Lutz	BHP Raumplan AG (Auftragnehmer), Projektleiter

1.4.1 Planerlassverfahren

Ordentliches Verfahren nach Art. 58 ff. BauG

Der Erlass, die Änderung oder Aufhebung von kommunalen Richtplanungen liegen in der Kompetenz des Gemeinderats. Die Neufassung des vorliegenden kommunalen Richtplans Verkehr wird im ordentlichen Planerlassverfahren nach Art. 58 ff. BauG durchgeführt. Das Verfahren beinhaltet die gesetzlich vorgeschriebenen Schritte der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der Beschlussfassung durch den Gemeinderat sowie der Genehmigung durch den Kanton.

Erarbeitungszeitraum

Entwurfsprozess

Der Richtplan Verkehr wurde vom Oktober 2022 bis März 2023 durch den eingesetzten Projektausschuss in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsbüro BHP Raumplan AG ausgearbeitet.

*Politische
Konsolidierung*

Der revidierte Richtplan Verkehr wurde am 5. September 2023 im Projektausschuss beraten und zuhanden des Gemeinderates verabschiedet. Der Gemeinderat hat das Planungsgeschäft am 15. Dezember 2023 beraten und zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedet.

Mitwirkung

Kapitel wird nach Vorliegen ergänzt.

Vorprüfung

Kapitel wird nach Vorliegen ergänzt.

Beschluss

Kapitel wird nach Vorliegen ergänzt.

1.5 Stellenwert, Bestandteile und Verbindlichkeit

Führungs- und Koordinationsinstrument

Der vorliegende Richtplan Verkehr ist ein raumplanerisches Führungs- und Koordinationsinstrument der Planungsbehörde. Es zeigt die grundlegenden Entwicklungsabsichten des Gesamtverkehrs (MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr) der Gemeinde Amsoldingen auf.

Bestandteile

Der Richtplan Verkehr besteht aus folgenden Teilen:

- Bericht zur Richtplanung
- Massnahmen
- Richtplankarte (separates Dokument)

Verbindlichkeit

Um den Stellenwert für die Gesamtverkehrsentwicklung zu stärken, erlässt der Gemeinderat als Planungsbehörde den Richtplan Verkehr als behördenverbindliches Instrument im Sinne eines Richtplans nach Art. 68 BauG.

Behördenverbindlich sind folgende Inhalte:

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| • Verkehrskonzept | Kapitel 3 |
| • Massnahmenblätter | Kapitel 5.4 |
| • Richtplankarte | separates Dokument |

Inkrafttreten

Der kommunale Richtplan Verkehr tritt mit der Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) in Kraft.

1.6 Aufhebung von Plänen

Kommunale Richtplanung

Der revidierte Richtplan Verkehr löst den bestehenden Richtplan Verkehr vom 17. April 2002 ab. Die Kompetenz zur Aufhebung der Richtpläne liegt beim beschlussfassenden Organ, in diesem Fall beim Gemeinderat.

2. Analysen Siedlung und Verkehr

2.1 Ist-Zustand

<i>Lage der Gemeinde</i>	Die Gemeinde Amsoldingen ist eine ländliche Dorfgemeinde mit 760 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 31. Dezember 2021). Im Massnahmenblatt C_02 des kantonalen Richtplans ist Amsoldingen den zentrumsnahen ländlichen Gemeinden zugeordnet und liegt in der Region Entwicklungsraum Thun (ERT). Das Gemeindegebiet liegt zwischen dem Glütschbachtal im Osten und dem Stocktal im Westen in einer Geländeebene mit dem Amsoldinger Hochmoor.
<i>Siedlungsgebiet</i>	In dieser Geländeebene erstreckt sich die Gemeinde Amsoldingen über 471 ha. Das Dorf selbst befindet sich mittig im Gemeindegebiet, südwestlich vom Dorf Allmendingen der Nachbargemeinde Thun. Über einen Grossteil des Gemeindegebietes verteilt, befinden sich verschiedene Hofgruppen und Einzelbauten ausserhalb der Bauzone. Amsoldingen ist ländlich geprägt und in der Gemeinde wird hauptsächlich gewohnt. Gewerbe ist nur vereinzelt in der Wohn- und Gewerbezone angesiedelt.
<i>Bildung</i>	Die Gemeinde Amsoldingen ist in den Schulbetrieb der Nachbargemeinde Thierachern integriert. Kindergarten sowie 1. und 2. Klasse werden in einem Aussenstandort in Amsoldingen angeboten. Ab der 3. Klasse findet der Unterricht in Thierachern statt.
<i>Wohnen und Arbeiten</i>	2.1.1 Siedlungsstruktur Das Dorf Amsoldingen ist grösstenteils als Mischzone (Wohn und Gewerbezone WG) ausgeschieden. Nebst den Mischzonen befindet sich entlang der Dorfstrasse eine Kernzone, welche zukünftig eine etwas dichtere Bebauung, im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen, ermöglichen soll. Hinzu kommen am nordöstlichen Dorfeingang von Amsoldingen zwei kleinere Wohnzonen. Reine Gewerbezone sind in Amsoldingen keine ausgeschieden, die bestehenden Gewerbe haben sich in den Mischzonen angesiedelt.
<i>Wichtige Zielorte</i>	Als wichtige Zielorte in Amsoldingen gelten die Gemeindeverwaltung und die Kirche, sowie die Käserei und die Brennerei an der Hurschgasse, allesamt im Ortskern befindlich. Hinzu kommen der Kindergarten sowie die Primarschule für die 1. und 2. Klasse, welche sich ebenfalls, gut erschlossen, im Ortskern an der Dorfstrasse befinden. Das Schloss Amsoldingen und das Naturschutzgebiet des Amsoldingers- und Uebeschieesee bilden weite wichtige Zielorte für die Naherholung.

2.1.2 Strassennetz

Die Gemeinde Amsoldingen ist über zwei Kantonsstrassen (Nr. 1106 und 1137), welche sich im Dorf zusammengeführt werden, an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Von den Kantonsstrassen erschliessen Gemeindestrassen das Dorf. Sie dienen der feingliedrigen Basiserschliessung (Sammelstrassen) und der Detailerschliessung (Erschliessungsstrasse). Das Strassennetz ist in der Netzkarte – Motorisierter Individualverkehr (Anhang 1) dargestellt.

2.1.3 Motorisierter Individualverkehr

Allgemeinde Situation

Temporegime

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr ist auf dem gesamten Gemeindegebiet sichergestellt. Innerorts gilt Tempo 50 (generell). Ausnahme bildet das Seegässli, der Eggenweg und Am Bach sowie die Quartiere Hurschgasse und Galgacker, welche mittels Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt sind. Ausserorts gilt grundsätzlich Tempo 80.

Parkierung

Parkierung für den motorisierten Individualverkehr ist bei den jeweiligen Zielorten vorhanden. Zusätzlich befinden sich zwei öffentliche Parkplätze, Kirchgemeinde- und Mehrzweckhallenanlagenparkplatz, im Gemeindegebiet.

2.1.4 Öffentlicher Verkehr

Verbindungen

Das Siedlungsgebiet von Amsoldingen ist mit der regionalen Buslinie Nr. 3 Heimberg – Alte Bernstrasse – Thun – Allmendingen – Blumenstein erschlossen und liegt in der ÖV-Güterklasse «E». Der Bus Nr. 3 bedient fünf Haltestellen (Steghalten, Kreuz, Kirche, Sandgrube und See) im Gemeindegebiet. Alle Haltestellen befinden sich auf der Fahrbahn. Das ÖV-Netz und die ÖV-Erschliessungsgüterklassen sind in der Netzkarte – Öffentlicher Verkehr im Anhang 2 abgebildet.



Abbildung 1 Netzplan des öffentlichen Verkehrs mit der Busverbindung Nr. 3 (braun)

Moonliner

Am Wochenende sind die Haltestellen Amsoldingen See, Amsoldingen Sandgrube, Amsoldingen Kirche und Amsoldingen Kreuz durch die Moonliner-Linie Nr. M27 Thun–Blumenstein nachts erschlossen.

Fahrzeiten

Die Buslinie Nr. 3 bedient die Haltestellen in Amsoldingen im Stundentakt und in den Morgen-, Mittag- und Abendstunden in einem Halbstundentakt. Die Fahrzeit von Thun nach Amsoldingen beträgt knappe 20 Minuten und von Amsoldingen nach Blumenstein gute 20 Minuten.

2.1.5 Veloverkehr

Veloverkehr lokal

Die Siedlungsstruktur und die Topographie der Gemeinde Amsoldingen bieten günstige Voraussetzungen für den kommunalen Veloverkehr. Es besteht ein flächendeckendes und übersichtliches Netz von Verbindungen auf und Abseits der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen (vgl. Netzkarte – Veloverkehr, Anhang 3). Der Veloverkehr innerorts verläuft auf der Strassenfahrbahn und wird als Mischverkehr geführt.

Überörtlicher, regionaler Alltagsveloverkehr

Es bestehen verschiedene Veloverbindungen für den überörtlichen / regionalen Alltagsveloverkehr:

- Als Verbindung nach Allmendingen–Thun dient die Kantonsstrasse Steghalten. Der Veloverkehr wird als Mischverkehr ohne Velostreifen geführt.
- Als Verbindung nach Thierachern dient die Kantonsstrasse Steghaltenstrasse. Der Veloverkehr wird als Mischverkehr ohne Velostreifen geführt.
- Als Verbindung nach Höfen dient die Kantonsstrasse Chorherrengasse. Der Veloverkehr wird als Mischverkehr ohne Velostreifen geführt.
- Als Verbindung nach Zwieselberg dient die Kantonsstrasse Hirseren. Der Veloverkehr wird als Mischverkehr ohne Velostreifen geführt.

2.1.6 Fussverkehr und historische Verkehrswege

Fussverkehr

Für den Fussverkehr ist das bestehende Netz innerhalb des Siedlungsgebiets gut ausgebildet. Die Querungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger befinden sich an zweckdienlichen Stellen und alle wichtigen Zielorte der Gemeinde können problemlos erreicht werden. Die Gewährleistung der Schulwegsicherheit weist eine hohe Priorität auf und wird bei einer Veränderung der Schulwege überprüft und falls nötig verbessert. Das Fussverkehrsnetz mit den Querungsstellen sowie den wichtigen Zielorten, die Wanderrouten als auch das Netz der Historischen Verkehrswege ist in der Netzkarte – Fussverkehr / Hist. Verkehrswege im Anhang 4 bzw. in Anhang 5 Netzkarte – Fussverkehr Dorf ersichtlich.

Wanderrouten

Verschiedene kantonale Hauptwanderrouten führen auf Hart- als auch auf Naturbelag durch Amsoldingen. Sie erstrecken sich über das Gemeindegebiet und verlaufen auch durch das Siedlungsgebiet. Verschiedene alternative Wanderrouten wurden bereits geprüft und verworfen (vgl. Kap. 4.5).

Historische Verkehrswege

Im Gemeindegebiet von Amsoldingen verlaufen verschiedene historische Verkehrswege mit sowie ohne Substanz von regionaler und lokaler Bedeutung.

2.2 Unfallgeschehen

Das Unfallgeschehen auf dem Gemeindegebiet von Amsoldingen der letzten zehn Jahre konzentriert sich auf eine Gefahrenstelle und weitere Unfälle entlang der Dorfstrasse und der Hurschgasse.

Gefahrenstelle Steghalten

Auf der Kantonsstrasse Steghalten am nördlichen Dorfeingang von Amsoldingen ereigneten sich regelmässig Unfälle mit Personenschäden (leichte bis schwere Verletzungen). Auf dem Strassenabschnitt gilt eine

Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die kurvige und steile Streckenführung ist, im Zusammenhang mit dem bestehenden Temporegime, anspruchsvoll und es besteht eine erhöhte Unfallgefahr. Die Unfallstatistik der vergangenen zehn Jahren weist an dieser Gefahrenstelle im Durchschnitt rund einen Unfall in zwei Jahren aus, mehrheitlich in den Kurvenbereichen der Strecke. Es handelt sich dabei um Schleuder- oder Selbststunfälle ohne Beteiligung von Zufussgehenden oder Velofahrenden.

Unfalltyp - Type d'accident - Tipo d'incident

0	Schleuder- oder Selbstunfall	0	Déráp. ou perte de maîtrise
1	Überholunf., Fahrstreifenw.	1	Dépas. ou chang. de voie
2	Auffahrunfall	2	Tamponnement
3	Abbiegeunfall	3	Acc. en quittant une route
4	Einbiegeunfall	4	Acc. en s'eng. sur une route
5	Überqueren der Fahrbahn	5	Acc. en traversant une route
6	Frontalkollision	6	Collision frontale
7	Parkierunfall	7	Acc. en parquant
8	Fussgängerunfall	8	Acc. impliquant des piétons
9	Tierunfall	9	Acc. impliquant des animaux
00	Andere	00	Autres



Abbildung 2 Ausschnitt Steghalten aus der Karte der Unfallstatistik mit Personenschäden (swisstopo)

Weitere Unfälle

Weitere sechs Unfälle ereigneten sich in den letzten zehn Jahren auf der Dorfstrasse, Seegässli und der Hurschgasse. Insgesamt vier waren Schleuder- oder Selbstunfälle davon zwei mit Fahrradbeteiligung und Schwerverletzten und zwei ohne Fahrradbeteiligung und Leichtverletzten. Die beiden weiteren Unfälle waren ein Auffahrunfall mit Leichtverletzten und Motorradbeteiligung sowie ein Fussgängerunfall mit Getötetem und Fahrradbeteiligung an der Fussgängerquerung vor der Gemeindeverwaltung.



Abbildung 3 ausschnitt Dorzentrum aus der Karte der Unfallstatistik mit Personenschäden (swisstopo)

2.3 Handlungsbedarf

Aus der oben dargelegten Ausgangslage lassen sich die folgend ausgeführten Schwachstellen und der entsprechende Handlungsbedarf ableiten.

2.3.1 Schwachstellen und Handlungsbedarf MIV

*Gefahrenstelle
Steghalten*

Die Gewährleistung der allgemeinen Verkehrssicherheit auf dem steilen Abschnitt der Kantonsstrasse «Steghalten» im Bereich der Gefahrenstelle (vgl. Kap. 2.2) insbesondere im Hinblick auf die regionale Massnahme KXP-4 (Kommunikationsmassnahme zur Verankerung der E-Bike Pendlerroute zwischen Amsoldingen–Allmendingen–Thun) ist besondere Beachtung zu schenken.

*Erschliessung potenzieller
Siedlungserweiterungen*

Werden potenzielle Siedlungserweiterungen der Bauzone zugeführt, so sind die Anschlusspunkte zu definieren und die Dimensionierungsgrösse der Erschliessungsstrassen zu bestimmen / zu überprüfen.

«Seegässli» ausserorts

Auf der Verbindungsstrasse «Seegässli» verläuft eine Wanderoute. Der Verkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Innerhalb des Siedlungsgebiets wurde eine Tempo-30-Zone umgesetzt und somit die Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn insb. für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Ausserhalb des Siedlungsgebiets von/nach Uebeschi gilt heute die Höchstgeschwindigkeit ausserorts 80 km/h. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausserorts insb. für den Fuss- und Veloverkehr, soll die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit mittels eines Gutachtens geprüft/umgesetzt werden. Auf Höhe Seegässli 14b befindet sich der Hydrant Nr. 1 neben der Fahrbahn, welcher wiederholt zu Unfällen geführt hat. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte im Rahmen der generellen Wasserversorgungsplanung GWP eine Verlegung geprüft werden.

2.3.2 Schwachstellen und Handlungsbedarf ÖV

Lokales Busangebot

Der öffentliche Verkehr der zentrumsnahen ländlichen Gemeinde Amsoldingen verläuft in erster Linie auf der Achse Heimberg – Alte Bernstrasse – Thun – Allmendingen – Blumenstein und ist aufgrund der Direktverbindungen bis in die jeweiligen Ortszentren genügend. Auch die ÖV-Güterklasse «E» ist genügend und sollte für die Gemeindeentwicklung zumindest erhalten werden. Die Erhaltung und allfällige Optimierung des lokalen Busangebots stellt somit eine Daueraufgabe dar.

2.3.3 Schwachstellen und Handlungsbedarf Veloverkehr

Veloverkehr innerorts

Der Veloverkehr innerorts verkehrt ohne entsprechende Markierungen auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Bei einem Verkehrsregime von innerorts 50 km/h kann diese Koexistenz insbesondere für jüngere Verkehrsteilnehmende ein Risiko darstellen. Seit Januar 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Velofahren, wenn weder separate Radwege noch Velostreifen vorhanden sind (Art. 41. Abs. 4 VRV). Sie müssen dort ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Fussgänger/innen Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren. Die Benützung der Fahrbahn durch velofahrende Kinder bis 12 Jahre ist weiterhin zulässig. Diese neue Gesetzgebung entschärft die bestehende Situation auf den Fahrbahnen innerorts, schafft jedoch gleichzeitig eine neue Koexistenz von Velo- und Fussverkehr auf den Trottoirs.

Veloverkehr ausserorts

Auf dem steilen Abschnitt der Kantonsstrasse «Steghalten» im Bereich der Gefahrenstelle (vgl. Kap. 2.2) ist der sicheren Veloverbindung im Hinblick auf die regionale Massnahme KXP-4 (Kommunikationsmassnahme zur Verankerung der E-Bike Pendlerroute zwischen Amsoldingen–Allmendingen–Thun) besondere Beachtung zu schenken.

Netzbildung und Infrastruktur

Netzlücken ergeben sich keine. Daher sind auch keine kommunalen Velo-Ergänzungsrouten erforderlich. Das Angebot von bedarfsgerechten und attraktiven Veloabstellanlagen bei wichtigen Zielorten wie bspw. der Mehrzweckhalle, den Schulen oder der Verwaltung sollte erhalten und wo nötig verbessert werden.

2.3.4 Schwachstellen und Handlungsbedarf Fussverkehr

Entsiegelung der Wanderwege

Verschiedene kantonale Hauptwanderrouten ausserhalb des Siedlungsgebiets verlaufen auf Hartbelag. Gemäss Sachplan Wanderroutennetz sollen Wanderrouten wo möglich über wanderfreundliche, hartbelagsfreie Wege führen wobei ausserhalb des Siedlungsgebiets ein Anteil Naturbelag von 90% angestrebt wird.

Fortführung Wanderweg / Trampelpfad

Entlang der Chorherrengasse (Kantonsstrasse mit Wanderroute) zwischen den Bushaltestellen «Sandgrube» und «See» fehlt eine sichere Verbindung für den Fussverkehr. Mittels eines separaten Trampelpfades entlang der Kantonsstrasse soll die Verkehrssicherheit verbessert und die Netzlücke geschlossen werden. Dabei sind der Kulturlandschutz (östlich der Kantonsstrasse) und der Moorlandschutz (westlich der Kantonsstrasse) bei der Planung/Projektierung zu berücksichtigen.

3. Verkehrskonzept

3.1 Ziele

Mit dem kommunalen Richtplan Verkehr werden folgende Ziele angestrebt:

- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Schulwegsicherheit gewährleisten und verbessern
- Öffentlicher Verkehr stärken und fördern
- Fuss- und Veloverkehr stärken und fördern
- Kommunale Fusswege erhalten und sichern
- Kantonale und regionale Velorouten anbinden
- Sichere, direkte und kohärente Fuss- und Radwege fördern
- Leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur gewährleisten
- Siedlungsverträgliche Erschliessung sicherstellen
- Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhalten und verbessern
- Lärm- und Luftbelastungen reduzieren

3.2 Strategie

Die bewährte 3-V-Strategie (vermeiden, verlagern und verträglich gestalten) wird neu um die Vernetzung ergänzt und auf eine **4-V-Strategie** ausgebaut.

1. vermeiden (z.B. verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen)
2. verlagern (z.B. Angebotsverbesserung für ÖV und Velo)
3. verträglich gestalten (z.B. verkehrsberuhigte Zonen)
4. vernetzen (z.B. Veloroutenvernetzung und Bike+Ride)

3.3 Grundsätze und Prinzipien

Auf Gemeindeebene ergeben sich folgende strategische Handlungsansätze:

A Bündelung und Beruhigung (Achsen-Kammern-Prinzip)

- A1 Bündelung des regionalen, überörtlichen und/oder quartierfremden Verkehrs auf die Hauptachsen (Hauptverkehrs- und/oder Verbindungsstrassen).
- A2 Vermeidung des quartierfremden motorisierten Verkehrs durch Bildung von zusammenhängenden verkehrsberuhigten Kammern unter Einbezug der Sammelstrassen.

B Niedriggeschwindigkeitsansatz

- B1 Reduktion und Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten sowie Verstetigung des Verkehrsablaufs auf ein siedlungsverträgliches Mass.
- B2 Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende insb. der Schüler*innen, Reduktion der Unfallschwere und Verminderung der Umweltbelastungen (Lärm und Luft).

C Koexistenzprinzip

- C1 Verbesserung der Koexistenzbedingungen unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten und gegenseitiger Rücksichtnahme.
- C2 Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) sowie kontinuierliche Verbesserung der Schulwegsicherheit.
- C3 Zielgerichtete und wirtschaftliche Optimierung des Angebots der regionalen Buserschliessung sowie Sicherstellung der Verknüpfungspunkte und Verbesserung der intermodalen Schnittstellen Fuss-/Veloverkehr-ÖV.
- C4 Konsequenter Einbezug der Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs in allen Strassenbauprojekten, um Netzlücken zu schliessen sowie Konfliktpunkte und Schwachstellen zu beheben.
- C5 Bedarfsgerechtes Angebot von Bike+Ride-Anlagen bereitstellen und bewirtschaften.

D Integrationsansatz

- D1 Prioritäre Siedlungsentwicklung an den mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten.
- D2 Abstimmung der Erschliessung von neuen Bauzonen und längerfristigen Entwicklungsgebieten mit der Struktur des Strassennetzes und mit den Routennetzen für den Langsamverkehr.
- D3 Integration der Strassenräume von verkehrsorientierten Strassen in das Ortsbild unter Berücksichtigung des siedlungscharakteristischen Zusammenhanges des Dorfes Amsoldingen.
- D4 Aufwertung und Erhöhung der Attraktivität des Strassenraumes als Aufenthaltsraum insbesondere im Dorfkern.

4. Netzbildung

4.1 Grundsätzliches zum Verkehrssystem

Funktion des Verkehrssystems

Bedingt durch die räumliche Trennung der Tätigkeiten Wohnen, Arbeiten, Konsum und Freizeit stellt das Verkehrssystem (als Gesamtheit aller Transportanlagen und Transportmittel) die Mobilität von Menschen und Gütern sicher.

Verkehrsplanerische Funktion	Rechtliche Definition	Strassentypisierung
Erschliessen	Detailerschliessung (Art. 106 Abs. 2 Bst. b BauG)	Erschliessungsstrasse (ES)
Sammeln	Basiserschliessung (Art. 106 Abs. 2 Bst. a BauG)	Sammelstrasse (SS)
Verbinden		Verbindungsstrasse (VS), Hauptverkehrsstrasse (HVS)
Durchleiten		Hochleistungsstrasse (HLS)

Verkehrsplanerische Funktion

Ein Verkehrssystem zeichnet sich durch die folgenden vier typischen Aufgaben (verkehrsplanerische Funktion) aus:

1. Aufgabe = Erschliessen

Jede menschliche Tätigkeit, die sich auf einer bestimmten Fläche abspielt, setzt voraus, dass diese Fläche erschlossen ist. Dies bedeutet, dass sie für Menschen und Güter erreichbar ist und von ihnen auch wieder verlassen werden kann. Diese Aufgabe der Erschliessung im Siedlungsgebiet übernimmt grundsätzlich die Erschliessungsstrasse. Von dieser Detailerschliessung erfolgen schliesslich die Hauszufahrt und Hausanschlüsse.

2. Aufgabe = Sammeln

Die Aufgabe zur Abnahme des gebündelten Quartierverkehrs im Siedlungsgebiet übernimmt die Sammelstrasse. Die einzelnen Transportwünsche werden dabei gesammelt und gemeinsam durchgeführt.

3. Aufgabe = Verbinden

Verbindungsstrassen sind vorwiegend untergeordnete Strassen, die inner- und ausserhalb besiedelter Gebiete das übergeordnete Netz von Hauptverkehrsstrassen und allenfalls Hochleistungsstrassen ergänzen. Hauptverkehrsstrassen führen in der Regel zu grösseren Zielorten (bspw. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Zentren, Autobahnanschlüssen etc.) und verbinden diese untereinander.

4. Aufgabe = Durchleiten

Überörtliche und überregionale Transporte, die mit einem betrachteten Raum grossmehrheitlich nichts zu tun haben, sind auf möglichst wenig störende Art und Weise zu bündeln und durchzuleiten.

Rechtliche Definition

Jede Strasse hat entsprechend ihrer Aufgabe und Nutzung eigene Hauptmerkmale. Dabei wird grundsätzlich in Strassen zur «Basiserschliessung» und zur «Detailerschliessung» unterschieden.

Basiserschliessung

Strassen der **Basiserschliessung** (Art. 106 Abs. 2 Bst. a BauG) bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen rasche, sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese verkehrsorientierten Strassen sind auf die Anforderungen der Motorfahrzeuge auszurichten; die Trassierungselemente müssen den Normen entsprechen und die Normalprofile sind über lange Strecken durchzuhalten. Velos, Fussgänger*innen und Fuhrwerke sollten möglichst abgetrennt und geschützt geführt werden. Dazu sind eigentliche Fuss- und Radwegnetze unerlässlich und mit gleicher Sorgfalt zu entwerfen.

Detailerschliessung

Strassen der **Detailerschliessung** (Art. 106 Abs. 2 Bst. b BauG) hingegen bilden die lokalen Netze und stehen allen Verkehrsteilnehmenden für Erschliessungszwecke zur Verfügung. Auf den siedlungsorientierten Strassen sind neben Fahren auch Anhalten, Wenden, Güterumschlag usw. aber auch Velofahren und Zufussgehen zulässig. Die Geschwindigkeiten müssen tief sein; es dürfen minimale Ausbaugrössen verwendet werden und die Normen sind mit Vernunft anzuwenden. Jeder Benutzer muss sofort spüren, dass er sich auf einer Strasse der Detailerschliessung bewegt.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Das Strassennetz der Gemeinde Amsoldingen wird in die folgende Netzhierarchie mit unterschiedlichen Strassentypen unterteilt.

Netzhierarchie und Strassentypen

Stufe	Strassentypisierung	Beispiel
1	Hauptverkehrsstrasse (HVS)	Kantonsstrassen der Kat. A bis C
2	Verbindungsstrasse (VS)	Gemeindetrassen für die (über-)kommunale Erschliessung
3	Sammelstrasse (SS)	Gemeindestrassen für das Sammeln des Quartierverkehrs
4	Erschliessungsstrasse (ES)	Gemeindestrassen, Privatstrassen
5	Flur- und Forstweg (FW)	Gemeindestrassen, Privatstrassen

Die Netzkarte – Motorisierter Individualverkehr (Anhang 1) hält die Ausgestaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur für den Gesamtverkehr (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, land- oder forstwirtschaftlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr) fest.

Verkehrsnetz

Das Strassennetz stellt die Durchleitung, Verbindung, Sammlung und Erschliessung mit unterschiedlichen Strassentypen sicher. Die Durchleitung, Verbindung und Sammlung sind ausreichend sichergestellt. Auch sind weitgehend alle Parzellen auf Gemeindegebiet zweckdienlich erschlossen. Wo Entwicklungen anstehen, ist die Detailerschliessung gemäss den entsprechenden Planungen zweckmässig sicherzustellen.

Verkehrssicherheit

Für eine hohe Verkehrssicherheit im Strassenverkehr ist eine der Funktion und Situation angepasstes Temporegime unerlässlich. Die unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten sind in der Netzkarte vermerkt, darunter verschiedene Tempo-30-Zonen. Die Verkehrssicherheit lässt sich auch durch Pfortnersituationen, Knotengestaltung oder Fahrbahngestaltung beeinflussen.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Die Netzkarte – Öffentlicher Verkehr (Anhang 2) hält das Angebot des öffentlichen Verkehrs und deren Erschliessungsgüterklasse auf dem Gemeindegebiet fest.

Verkehrsnetz

Amsoldingen weist im Siedlungsgebiet lediglich die ÖV- Erschliessungsgüterklasse «E» auf. Die Buslinie Nr. 3 verkehrt zu den Stosszeiten morgens, mittags und abends halbstündlich ansonsten in einem Stundentakt.

Verkehrssicherheit

Für die kombinierte Mobilität sind Bushaltestellen attraktiv und sicher auszugestalten, beispielsweise durch eine Überdachung des Wartebereichs, Sitzgelegenheiten oder Veloabstellanlagen. Bushaltestellen sind weiter so auszugestalten, dass die sichere Anbindung an das Fusswegnetz gelingt. Dies beinhaltet insbesondere Trottoirverbindungen bis zu den Haltestellen oder sichere Fussgängerquerungen mit Mittelinseln.

4.4 Veloverkehr

Die Netzkarte – Veloverkehr (Anhang 4) hält das kantonale und regionale Angebot für den Veloverkehr auf dem Gemeindegebiet fest.

*Verkehrsnetz /
Ausstattungen*

Für den Veloverkehr sind kommunale sowie überkommunale Verbindungen im Mischverkehr vorhanden. Eine attraktive, sichere und durchgehende Veloinfrastruktur ist zu fördern. Dazu gehören attraktive Veloabstellplätze bei wichtigen Zielorten wie bspw. bei der Mehrzweckhalle, den Schulen oder der Verwaltung.

Verkehrssicherheit

Maximale Verkehrssicherheit gelingt vorwiegend lediglich durch eine getrennte Verkehrsführung. Wo eine bauliche Trennung (separater Radweg etc.) nicht möglich oder nicht zweckmässig ist, ist durch Signalisierung und Markierung auf den Mischverkehr aufmerksam zu machen und so die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Im Dorfkern ist für Velofahrende bis zum Alter von 12 Jahren die Nutzung der Fussverkehrs-Infrastruktur zulässig.

4.5 Fussverkehr / Historische Verkehrswege

Die Netzkarte – Fussverkehr / Historische Verkehrswege des gesamten Gemeindegebiets (Anhang 4) sowie die Netzkarte – Fussverkehr Dorf (Anhang 5) halten das Angebot für den Fussverkehr auf dem Gemeindegebiet fest.

Verkehrsnetz

Für ein attraktives Fusswegnetz sind im Siedlungsgebiet sichere, zusammenhängende und direkte Fusswegverbindungen durch den Siedlungskörper sicherzustellen, vor allem zu den allgemeinen Zielorten und insbesondere zu den Schulanlagen.

Verkehrssicherheit

Für den Fussverkehr sind im Bereich des Siedlungsgebiets entlang von Sammel-, Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen wo immer möglich von der Fahrbahn baulich getrennte Trottoirs anzubringen, insbesondere entlang der Schulwege. Fussgängerquerungsstellen sind zwingend gemäss den entsprechenden Normen auszugestalten.

Prüfung alternativer Wanderrouten

Um den Anteil der auf Hartbelag geführten Wanderrouten zu verringern, wurden in Zusammenarbeit mit den Berner Wanderwegen verschiedene alternative Verbindungen (insgesamt vier Varianten) erarbeitet:

- Variante 1: Verlängerung Trottoir von Allmendingen mit Trampelpfad bis zum Weg im Steghaltenstutz
- Variante 2: Steghalte über Bossmatt bis Egge, danach entlang Mülibach zur Kirche
- Variante 3: Von der Obermatt gegen Holinde
- Variante 4: Verlegung Wanderweg Seegässli auf das Gemeindegebiet von Stocken-Höfen und Uebeschi über das Gebiet Seebüel

Bei der Prüfung der ausgearbeiteten Varianten zeigte sich jedoch, dass aus folgenden Gründen keine der vier Varianten umgesetzt werden kann:

- Variante 1: Der Anschluss an ein bestehendes Netz (Anfang / Ende eines Weges nach Allmendingen) ist nicht gegeben und nach Rücksprache mit diversen Gemeinderäten der Stadt Thun in Zukunft auch nicht angedacht.
- Variante 2: Die Variante 2 ist aufgrund der Biberaktivitäten und der damit in verbindungstehenden Einsturzgefahren entlang des Mülibachs in diesem Raum nicht umsetzbar.
- Variante 3: Die topographischen Verhältnisse sind ungeeignet.
- Variante 4: Diese Verlegung ist aufgrund des Betretungsverbot des Waffenplatzes an Wochentagen nicht möglich. Eine Aufhebung des Betretungsverbot in diesem Gebiet ist, nach Rücksprache mit der Armasuisse und dem Waffenplatz bei Biberbegehungen, nicht vorgesehen und wäre nur schwer umsetzbar.

5. Massnahmen

Das Verkehrskonzept fliesst in die Richtplankarte und die Massnahmenblätter (MB) ein. Diese bilden die planerische Grundlage für die schrittweise Umsetzung.

5.1 Instrumentarium

Die Massnahmenblätter sind behördenverbindliche Bestandteile des Richtplans Verkehr. Sie weisen unterschiedliche Koordinationsstände auf (siehe Erläuterungen im nachfolgenden Kapitel) und enthalten Angaben zu Ausgangslage, Zielsetzung, zu treffende Massnahmen, Zuständigkeiten sowie Hinweise zur Umsetzung.

5.2 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände (KS) haben folgende Bedeutung:

Vororientierung (VO)

Es handelt sich um die tiefste Verbindlichkeitsstufe. Die Vororientierung weist auf eine Idee hin, welche den Zielen und Grundsätzen des Richtplans Verkehr entspricht. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind noch nicht abschätzbar oder lassen sich noch nicht aufzeigen. Es besteht eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind vertiefende planerische Anstrengungen nötig.

Zwischenergebnis (ZE)

Ein Zwischenergebnis zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits erste konsolidierte Resultate vorliegen, auf denen weiter aufgebaut werden kann. Ein Zwischenergebnis liegt insbesondere 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 (Abstimmungsanweisung). Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.

Festsetzung (FS)

Eine Festsetzung liegt dann vor, wenn die Koordination unter den verschiedenen Interessen erfolgreich zum Abschluss gebracht werden konnte. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe. Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren.

5.3 Definition der Umsetzungshorizonte

Die im Richtplan Verkehr bezeichneten Massnahmen sind nach Priorität differenziert. Die Priorisierung ist nicht abschliessend, zeigt aber die derzeitige planungspolitische Schwerpunktbildung der Gemeinde auf.

- | | |
|----------|--|
| 1. Prio. | 1. Priorität haben Massnahmen, für die eine <u>kurzfristige</u> Realisierung innerhalb von fünf Jahren (Horizont 2024–2028) angestrebt wird. |
| 2. Prio. | 2. Priorität haben Massnahmen, deren Realisierung <u>mittelfristig</u> innerhalb von fünf bis zehn Jahren (Horizont 2029–2033) durchgeführt werden sollen. |
| 3. Prio. | 3. Priorität haben Massnahmen, die aus heutiger Sicht <u>langfristige</u> Entwicklungsabsichten darstellen, welche ab zehn Jahren (ab 2034) näher geprüft werden sollen. |
| DA | Massnahmen, welche eine Daueraufgabe für die Gemeinde darstellen, werden in der Prioritätenspalte mittels der Abkürzung «DA» bezeichnet. |
| * | Die Massnahmen führen die wichtigsten Beteiligten auf, wobei die federführende Beteiligte mit einem * gekennzeichnet sind. |

5.4 Massnahmenblätter

Der Richtplan Verkehr enthält insgesamt vier Massnahmenblätter mit einer unterschiedlichen Anzahl an einzelnen Massnahmen, wobei sich das Massnahmenblatt V-4 auf das Controlling bezieht:

- | | |
|-----|--|
| V-1 | Motorisierter Individualverkehr |
| V-2 | Öffentlicher Verkehr |
| V-3 | Fuss- und Veloverkehr / Historische Verkehrswege |
| V-4 | Periodische Überprüfung und Überarbeitung |

Massnahmenblatt		Motorisierter Individualverkehr			V-1
Ausgangslage		Die Gemeinde Amsoldingen ist über zwei Kantonsstrassen (Nr. 1106 und 1137), welche sich im Dorf zusammengeführt werden, an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Von den Kantonsstrassen erschliessen Gemeindestrassen das Dorf. Sie dienen der feingliedrigen Basiserschliessung (Sammelstrassen) und der Detailerschliessung (Erschliessungsstrasse). Das feinmaschige Netz an Flur- oder Forstwegen erschliessen das Gemeindegebiet ausserhalb der Bauzonen.			
Ziele		<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen • Schulwegsicherheit gewährleisten und verbessern • Leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur gewährleisten • Siedlungsverträgliche Erschliessung sicherstellen • Lärm- und Luftbelastungen reduzieren 			
Massnahmen					
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Prio.	KS	
V-1.1	Laufende Prüfung der Verkehrssicherheit auf den Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Erschliessungsstrassen. Bei Bedarf Einleitung von weiterführenden Untersuchungen und Massnahmen.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • TBA OIK I 	DA	FS	
V-1.2	Abschluss von Infrastrukturverträgen bei der Detailerschliessung von unüberbauten Bauzonen (Regelbauzonen, Zonen mit Planungspflicht, Überbauungsordnungen).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Grundeigentümer 	DA	FS	
V-1.3	Erschliessung des potenziellen Siedlungserweiterungsgebiets SE-W.1 «Boss matt» ab dem «Riedliweg».	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Grundeigentümer 	1	FS	
V-1.4	Prüfung zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Verbindungsstrasse «Seegässli» ausserorts von/nach Uebeschi.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Gemeinde Uebeschi 	2	VO	
Hinweise zur Umsetzung					
Abhängigkeiten:		<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblatt V-2 und V-3 			
Grundlagen:		<ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Strassennetzplan 2014-2029 			
Abstimmungsanweisungen:		<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmen auf der Kantonsstrasse sind mit dem Tiefbauamt Oberingenieurkreis I (TBA OIK I) des Kantons Bern abzustimmen • Anträge für bauliche und gestalterische Massnahmen auf Kantonsstrassen erfolgen über die Gemeinde an das TBA OIK I 			

Massnahmenblatt		Öffentlicher Verkehr			V-2
Ausgangslage	Das Siedlungsgebiet von Amsoldingen ist mit der regionalen Buslinie Nr. 3 Heimberg – Alte Bernstrasse – Thun – Allmendingen – Blumenstein erschlossen und liegt in der ÖV-Güterklasse «E». Der Bus Nr. 3 bedient fünf Haltestellen (Steghalten, Kreuz, Kirche, Sandgrube und See) im Gemeindegebiet. Alle Haltestellen befinden sich auf der Fahrbahn. Das übrige Siedlungsgebiet ist nicht durch den ÖV erschlossen.				
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen • Öffentlicher Verkehr stärken und fördern • Leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur gewährleisten • Siedlungsverträgliche Erschliessung sicherstellen • Lärm- und Luftbelastungen reduzieren 				
Massnahmen					
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Prio.	KS	
V-2.1	Erhaltung und allfällige Optimierung des lokalen Busangebots.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • RVK5 • AÖV 	DA	FS	
Hinweise zur Umsetzung					
Abhängigkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblatt V-1 und V-3 				
Grundlagen:	<ul style="list-style-type: none"> • Regionales Angebotskonzept 2022-2025 				
Abstimmungsanweisungen:	<ul style="list-style-type: none"> • Anträge für Verbesserungen des lokalen Busangebots erfolgen über die Gemeinde an die regionale Verkehrskonferenz RVK5 • Massnahmen auf der Kantonsstrasse sind mit dem Tiefbauamt Oberingenieurkreis I (TBA OIK I) des Kantons Bern abzustimmen • Anträge für bauliche und gestalterische Massnahmen auf Kantonsstrassen erfolgen über die Gemeinde an das TBA OIK I 				

Massnahmenblatt		Fuss- und Veloverkehr / Historische Verkehrswege			V-3
Ausgangslage		Die Siedlungsstruktur und die Topographie der Gemeinde Amsoldingen bieten günstige Voraussetzungen für den kommunalen Veloverkehr. Das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet ist gut ausgebildet. Auf kantonaler und regionaler Ebene besteht bereits ein flächendeckendes Wander- und Veloroutennetz. Aufgrund der kantonalen Strassengesetzgebung sind die Gemeinden verpflichtet die kommunalen Fuss- und Wanderwege sowie kommunalen Velorouten zu planen, zu bauen und zu unterhalten.			
Ziele		<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen • Schulwegsicherheit gewährleisten und verbessern • Fuss- und Veloverkehr stärken und fördern • Kommunale Fusswege erhalten und sichern • Kantonale und regionale Velorouten anbinden • Sichere, direkte und kohärente Fuss- und Radwege fördern • Lärm- und Luftbelastungen reduzieren 			
Massnahmen					
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Prio.	KS	
V-3.1	Unterhalt und laufende Prüfung der Verkehrssicherheit der kommunalen Fusswege inkl. Schulwegsicherheit.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • TBA OIK I 	DA	FS	
V-3.2	Planerische Festlegung der kommunalen Fusswege sowie allfälliger kommunaler Velorouten in der kommunalen Richtplanung.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	DA	FS	
V-3.3	Darstellung der historischen Verkehrswege in der kommunalen Richtplanung. Festlegung der Objekte von regionaler/lokaler Bedeutung mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» in der kommunalen Nutzungsplanung.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	DA	FS	
V-3.4	Verbesserung von bedarfsgerechten und attraktiven Bike+Ride-Anlagen (bspw. gedeckte Veloabstellanlage) bei den Bushaltestellen «Kreuz» und «Kirche» im Rahmen von umliegenden Bautätigkeiten.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Grundeigentümer 	3	VO	
V-3.5	Schliessung der Fusswegnetzlücke entlang der Chorherrengasse (Kantonsstrasse mit Wanderroute) zwischen den Bushaltestellen «Sandgrube» und «See» mittels eines Trampelpfades unter Berücksichtigung des Kulturlandschutzes und des Moorlandschaftsschutzes.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • TBA OIK I • Grundeigentümer 	2	ZE	
Hinweise zur Umsetzung					
Abhängigkeiten:		<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblatt V-1 und V-2 			
Grundlagen:		<ul style="list-style-type: none"> • Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) • Kantonaler Sachplan Veloverkehr 2014 • Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz 2012 • Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept TOW 2021 • Regionale Velonetzplanung ERT 2019 			

Massnahmenblatt	Periodische Überprüfung und Überarbeitung		V-4
Ausgangslage	Der Richtplan Verkehr von Amsoldingen ist ein behördenverbindliches Instrument mit einem Planungshorizont von 5 bis 15 Jahren. Innerhalb dieser Zeit können sich die planerischen Verhältnisse verändern, ergeben sich neue Aufgaben oder es ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich. Damit die Planungsbehörde rechtzeitig auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren kann, ist eine periodische Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung des Richtplans Verkehr erforderlich.		
Ziele	Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Verkehr erfolgt nach den festgelegten Prioritäten und Koordinationsständen. Mit der periodischen Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung wird sichergestellt, dass der Richtplan Verkehr aktuell bleibt und seine Wirksamkeit als politisches Führungs- und Koordinationsinstrument behält.		
Massnahmen			
Beschrieb		Prio.	KS
<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung von allfälligen Abweichungen gegenüber den Zielen und Grundsätzen der kommunalen Gesamtverkehrsentwicklung. • Regelmässige Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung (Aktualität der Massnahmen), insbesondere der Massnahmen, der Priorisierung und Koordinationsstände. • Regelmässige Überprüfung der Umsetzung der Massnahmen. 		DA	FS
Hinweise zur Umsetzung			
Abhängigkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> • Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept TOW 2021 • Regionale Velonetzplanung ERT 2019 		
Grundlagen:	<ul style="list-style-type: none"> • Übergeordnete Planungen sowie Gesetzgebungen 		
Abstimmungsanweisungen:	<ul style="list-style-type: none"> • Erste Überprüfung in ca. 6 Jahren nach der Genehmigung des Richtplans Verkehr • Gesamthafte Überprüfung und allenfalls Überarbeitung i.d.R. alle 10 Jahre 		

6. Planerische Beurteilung

6.1 Abstimmung kantonale Grundlagen

Richtplan / Strassengesetzgebung

Die Revision des Richtplan Verkehr wurde auf die übergeordneten Grundlagen des Kantons abgestimmt und falls erforderlich wurde die Interessensabwägungen dargelegt. Die übergeordneten kantonalen Planungen, wie der Sachplan Wanderrouthenetz / Historische Verkehrswege und der Sachplan Veloverkehr wurden bei der Planung berücksichtigt. Gegenüber dem kantonalen Richtplan 2030 (genehmigt am 4. Mai 2016) ergeben sich keine Abweichungen und die übergeordnete kantonale Strassengesetzgebung wurde entsprechend umgesetzt.

6.2 Abstimmung regionale Planungen

6.2.1 RGSK Thun- Oberland West

Regionale Strassenbauvorhaben

Die Inhalte des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Thun-Oberland West 2021 wurden auf kommunaler Ebene geprüft und die Stossrichtungen mit dem kommunalen Richtplan Verkehr berücksichtigt.

6.2.2 Velonetzplan Entwicklungsraum Thun

Regionale Velorouten, Massnahmen und Handlungsbedarf

Die Inhalte der regionalen Velonetzplanung ERT werden auf kommunaler Ebene mit dem Richtplan Verkehr berücksichtigt. Regionale Velorouten werden hinweisend dargestellt. Auf die Wiederholung der regionalen Massnahmen und des Handlungsbedarfs im kommunalen Richtplan Verkehr wird verzichtet.

Genehmigungsvermerke

Mit der Genehmigung des kommunalen Richtplans Verkehr (Richtplan nach Art. 68 BauG) entfalten folgende Teile eine behördenverbindliche Wirkung.

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| • Verkehrskonzept | Kapitel 3 |
| • Massnahmenblätter | Kapitel 5.4 |
| • Richtplankarte | separates Dokument |

Öffentliche Mitwirkung vom bis

Kantonale Vorprüfung vom

Beschlossen durch den Gemeinderat am

Der Präsident

Der Gemeindeschreiber

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Amsoldingen, den

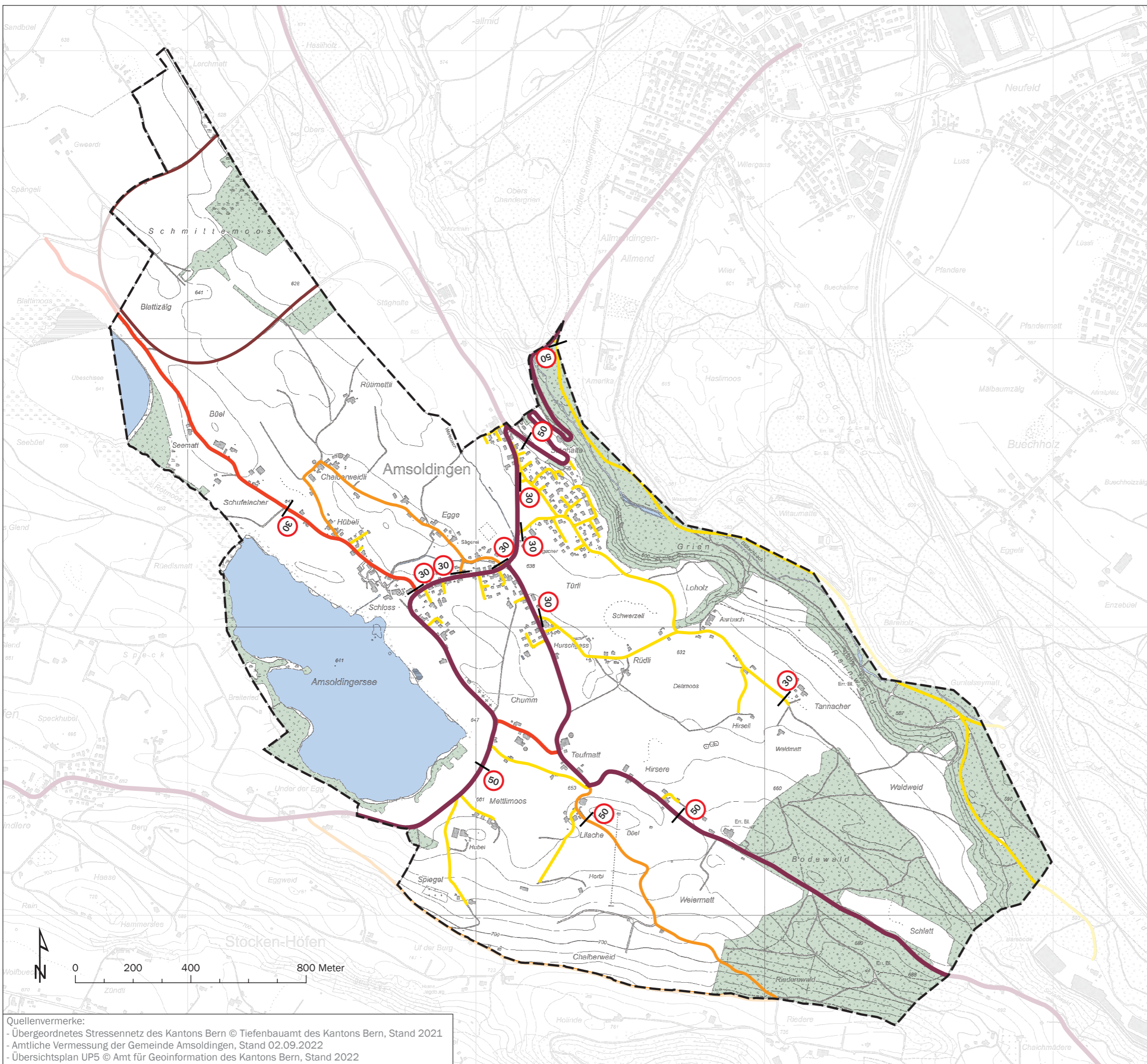
Der Gemeindeschreiber

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am

Anhang

- Anhang 1 Netzkarte – Motorisierter Individualverkehr**
- Anhang 2 Netzkarte – Öffentlicher Verkehr**
- Anhang 3 Netzkarte – Veloverkehr**
- Anhang 4 Netzkarte – Fussverkehr / Hist. Verkehrswege**
- Anhang 5 Netzkarte – Fussverkehr Dorf**

Netzkarte –
Motorisierter Individualverkehr



Legende

Netzhierarchie

- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse (VS)
- Sammelstrasse (SS)
- Erschliessungsstrasse (ES)
- Flur- oder Forstweg

Hinweise

- Wasserfläche
- Wald
- Gemeindegrenze
- Panzerpiste

Masstab 1:13'000

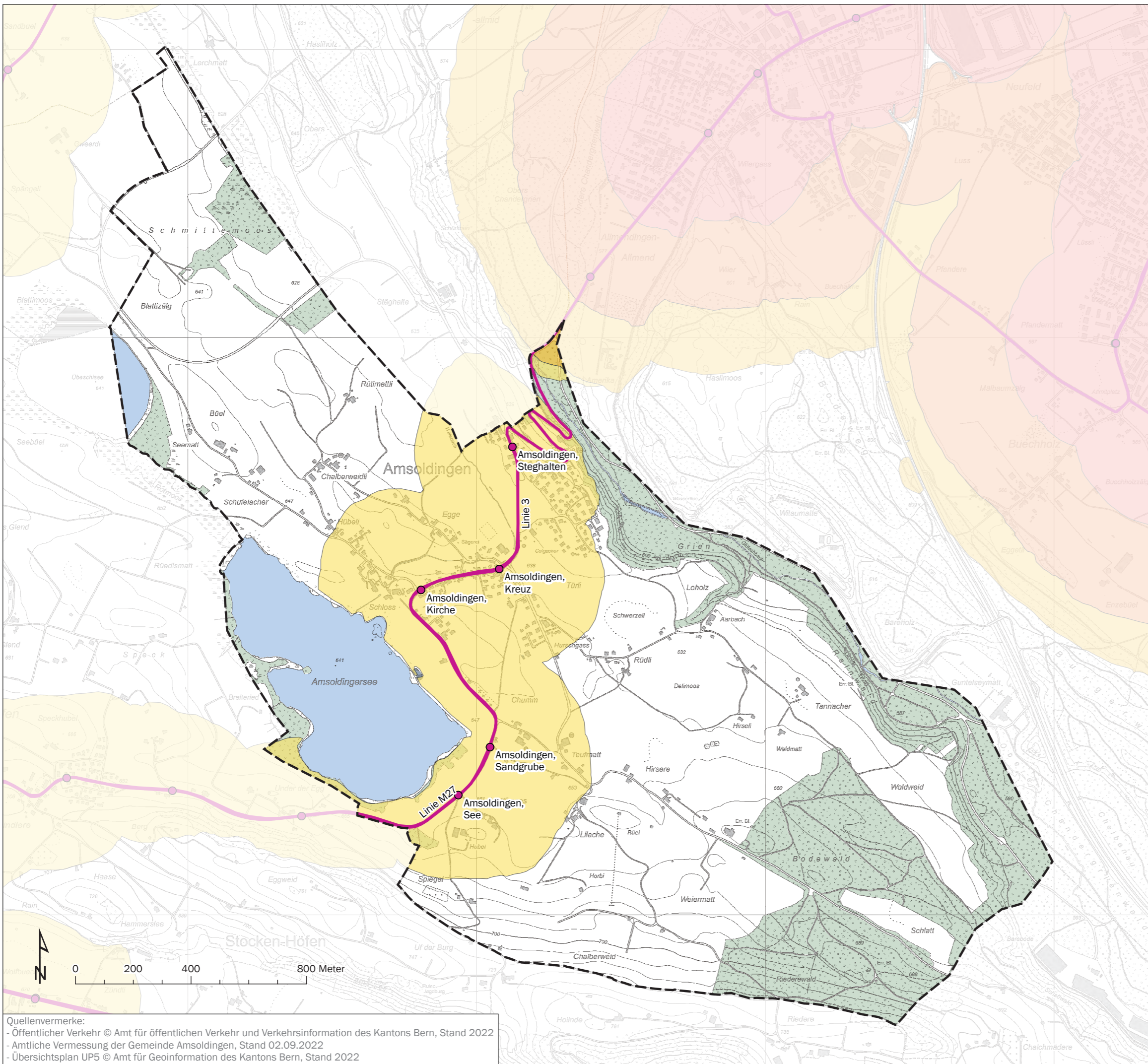
Bern, 1. Dezember 2023

2230_Amsoldingen_OPR – ml/mo/gs

BHP Raumplan AG • Güterstrasse 22a • 3008 Bern
T 031 388 60 60 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch

Quellenvermerke:
- Übergeordnetes Stressennetz des Kantons Bern © Tiefenbauamt des Kantons Bern, Stand 2021
- Amtliche Vermessung der Gemeinde Amsoldingen, Stand 02.09.2022
- Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2022

Netzkarte – Öffentlicher Verkehr



Legende

ÖV-Linien und ÖV-Haltestellen

- Bushaltestelle
- Buslinien 3 / M27

ÖV-Erschliessungsgüteklasse

- ÖV-Güteklasse D
- ÖV-Güteklasse E

Hinweise

- Wasserfläche
- Wald
- Gemeindegrenze

Masstab 1:13'000

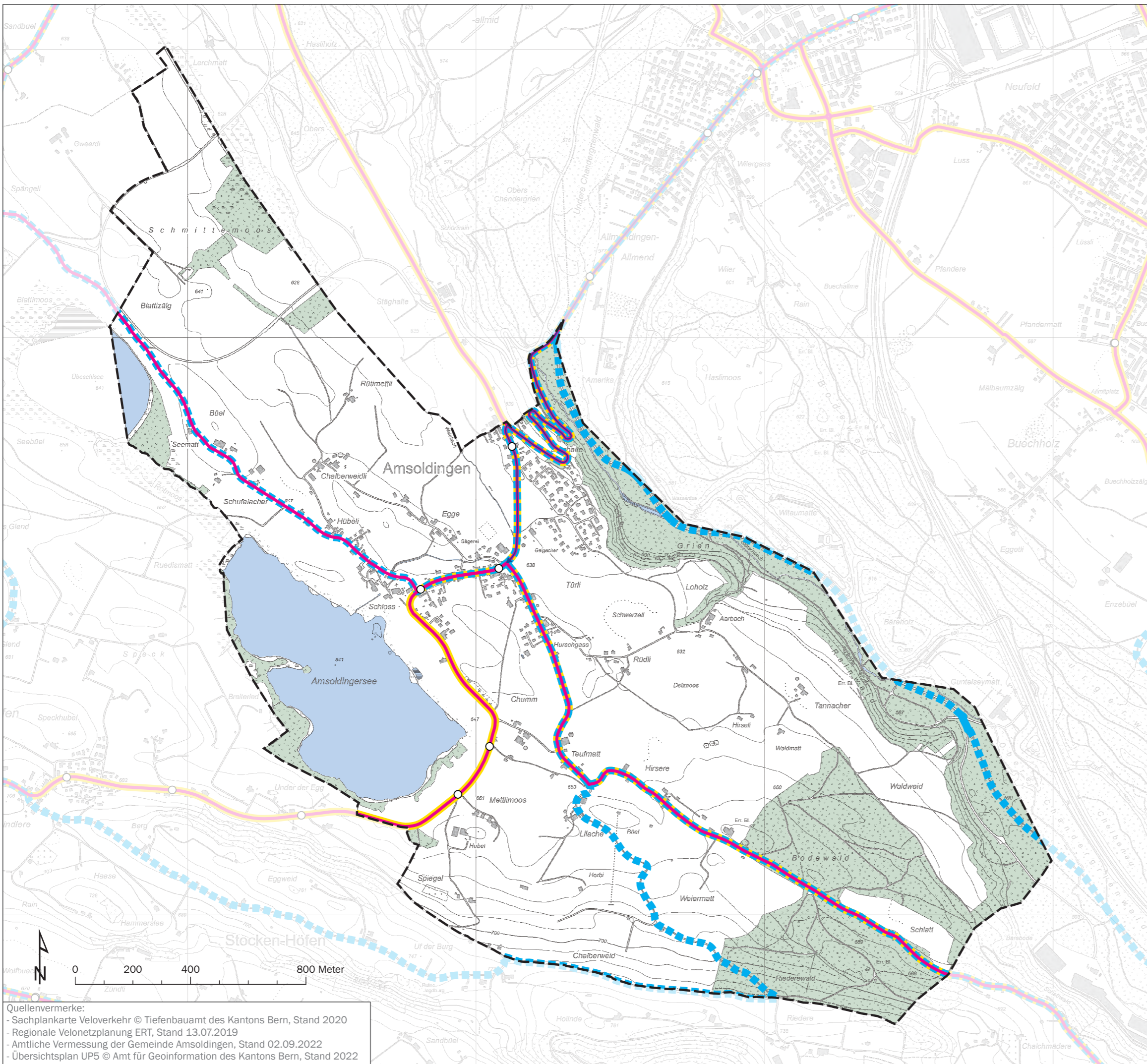
Bern, 1. Dezember 2023

2230_Amsoldingen_OPR - ml/mo/gs

BHP Raumplan AG • Güterstrasse 22a • 3008 Bern
T 031 388 60 60 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch

Quellenvermerke:
- Öffentlicher Verkehr © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrsinformation des Kantons Bern, Stand 2022
- Amtliche Vermessung der Gemeinde Amsoldingen, Stand 02.09.2022
- Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2022

Netzkarte – Veloverkehr



Legende

- ▬▬▬ Kantonale Freizeitroute
- ▬▬▬ Kantonale Alltagsroute (Hauptverbindung / Basisnetz)
- ▬▬▬ Regionales Alltagsnetz
- ↔ Regionale Massnahme auf dem Strassennetz (KXP4)

Hinweise

- Bushaltestelle
- Wasserfläche
- Wald
- Gemeindegrenze

Masstab 1:13'000

Bern, 1. Dezember 2023

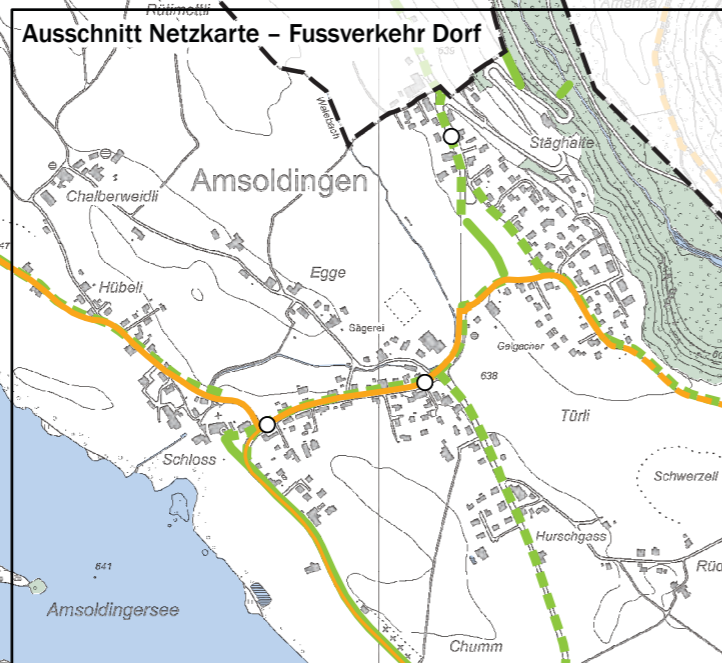
2230_Amsoldingen_OPR - ml/mo/gs

BHP Raumplan AG • Güterstrasse 22a • 3008 Bern
T 031 388 60 60 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch

Quellenvermerke:
 - Sachplankarte Veloverkehr © Tiefenbauamt des Kantons Bern, Stand 2020
 - Regionale Velonetzplanung ERT, Stand 13.07.2019
 - Amtliche Vermessung der Gemeinde Amsoldingen, Stand 02.09.2022
 - Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2022

0 200 400 800 Meter

Netzkarte –
Fussverkehr / Hist. Verkehrswege



Legende

- Kantonale Hauptwanderroute, Hartbelag
- Kantonale Hauptwanderroute, Naturbelag
- Kantonale Ergänzungsrute, Hartbelag
- Kantonale Ergänzungsrute, Naturbelag
- Hist. Verkehrsweg, Verlauf mit Substanz, regionale Bedeutung
- Hist. Verkehrsweg, historischer Verlauf, regionale Bedeutung
- Hist. Verkehrsweg, Verlauf mit Substanz, lokale Bedeutung
- Hist. Verkehrsweg, historischer Verlauf, lokale Bedeutung

Hinweise

- Bushaltestelle
- Wasserfläche
- Wald
- Gemeindegrenze

Massstab 1:13'000

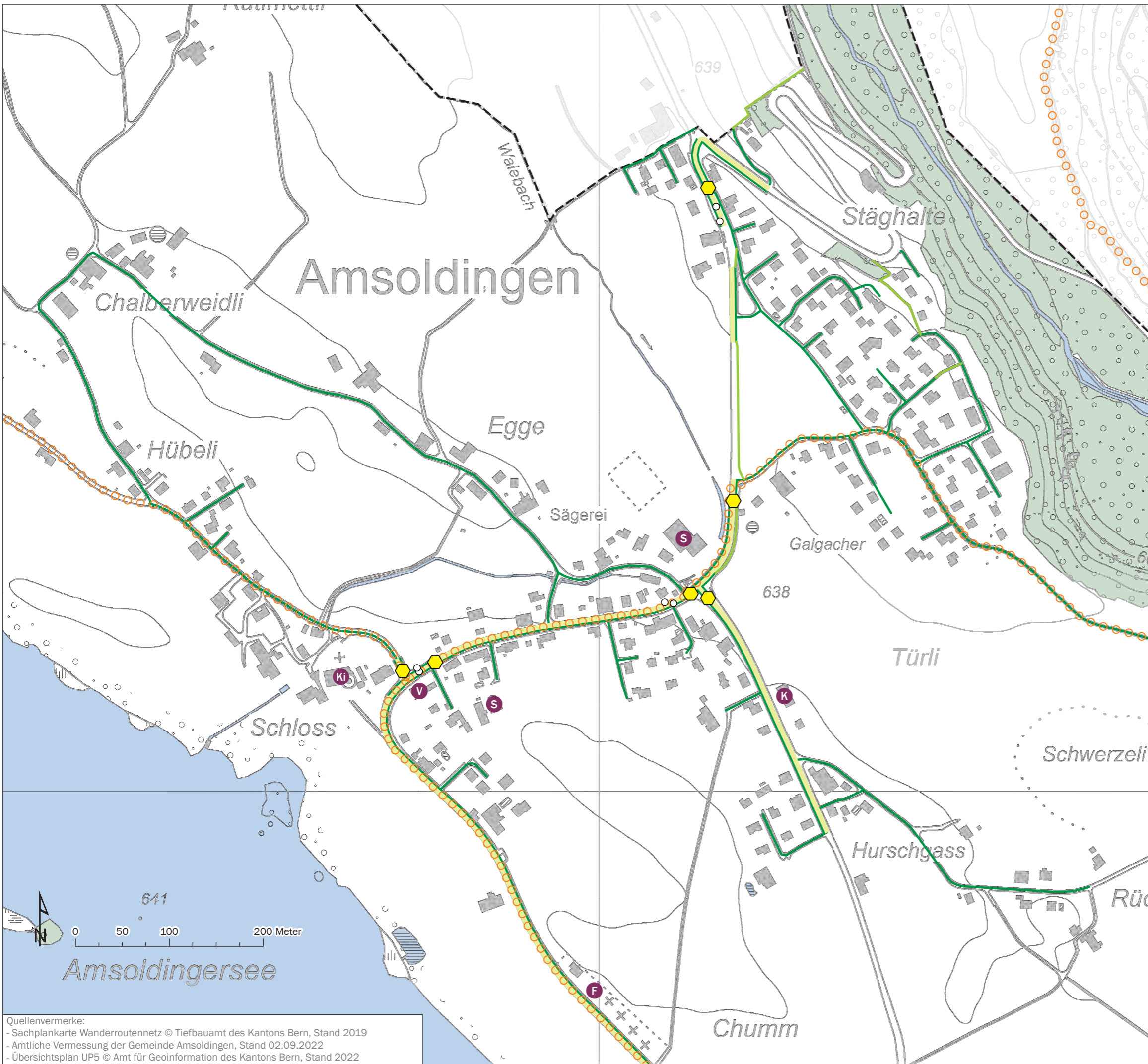
Bern, 1. Dezember 2023

2230_Amsoldingen_OPR - ml/mo/gs

BHP Raumplan AG • Güterstrasse 22a • 3008 Bern
T 031 388 60 60 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch

Quellenvermerke:
- Historische Verkehrswege der Schweiz (IVS) © Bundesamt für Strassen ASTRA, Stand 2018
- Sachplankarte Wanderroutennetz © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2019
- Amtliche Vermessung der Gemeinde Amsoldingen, Stand 02.09.2022
- Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2022

Netzkarte – Fussverkehr Dorf



Legende

- ○ ○ Kantonale Wanderroute
- Kommunal Fussweg separat
- Kommunal Fussweg auf Strasse
- Einseitiges Trottoir entlang Strasse
- Beidseitiges Trottoir entlang Strasse
- ⬡ Fussgängerquerung

Hinweise

- Zielort (S=Schule/Spielplatz, Ki=Kirche, V=Verwaltung, K=Käserei, F=Friedhof)
- Bushaltestelle
- Wasserfläche
- Wald
- Gemeindegrenze

Masstab 1:4'000

Bern, 1. Dezember 2023

2230_Amsoldingen_OPR - ml/mo/gs

BHP Raumplan AG • Güterstrasse 22a • 3008 Bern
T 031 388 60 80 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch

Quellenvermerke:
- Sachplankarte Wanderroutennetz © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2019
- Amtliche Vermessung der Gemeinde Amsoldingen, Stand 02.09.2022
- Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2022