

BESCHLUSS

## **Gemeinde Mühleberg**

### **Gesamtverkehrskonzept**



#### Bericht

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK)  
besteht aus:

- Bericht
- Kartenband

5. Februar 2024

---

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

Gemeinde Mühleberg  
Kirchweg 4  
3203 Mühleberg

### **Auftragnehmer:**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
[www.ecoptima.ch](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

### **Bearbeitung:**

Balthasar Marx, lic. phil. Geograf, Raumplaner  
MAS ETH FSU  
Remo Föhn, MSc Raumentwicklung und Infra-  
struktursysteme

*Abbildung Titelseite: Eigene Fotografie (Remo  
Föhn, 24. April 2023)*

## Inhalt

<b>1. Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1 Anlass	5
1.2 Absicht	5
1.3 Verfahren	6
1.4 Ausblick: Überführung in einen Verkehrsrichtplan	6
<b>2. Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
2.1 Siedlungsentwicklung	8
2.2 Quell-/Zielorte	8
2.3 Umgesetzte Massnahmen	9
<b>3. Analyse</b>	<b>10</b>
3.1 Öffentlicher Verkehr	10
3.2 Motorisierter Individualverkehr	11
3.3 Veloverkehr	13
3.4 Fussverkehr	14
3.5 Priorisierung und Handlungsbedarf	14
<b>4. Konzept</b>	<b>16</b>
4.1 Grundsatz: Kein Strassenausbau	16
4.2 Ziele	16
<b>5. Umsetzung</b>	<b>18</b>
5.1 Stossrichtungen	18
5.2 Massnahmen	19
5.3 Ausblick und Würdigung	31
<b>Anhang</b>	<b>32</b>
Anhang 1 Umsetzungsstand Massnahmen Vkrp 2008	32
Anhang 2 Umsetzungsstand weiterer Massnahmen	34
Anhang 3 Beispiele der erwähnten Führungsformen	35





## 1. Einleitung

### 1.1 Anlass

Rückblick Der kommunale Richtplan Verkehr der Gemeinde Mühleberg wurde 2008 im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision erstellt. Die damit festgelegten Massnahmen können mehrheitlich als erledigt betrachtet werden, da sie entweder umgesetzt oder verworfen wurden. Zudem hat die Gemeinde laufend weitere Massnahmen zur Behebung einzelner Schwachstellen umgesetzt und damit das Verkehrssystem optimiert.

Folgende Meilensteine veränderten die verkehrliche Ausgangslage der Gemeinde Mühleberg:

- 2013: Entscheid, das Kernkraftwerk Mühleberg abzuschalten
- 2015: Zusammenlegung der Schulen zum Schul- und Sportzentrum (SSZ) Allenlütten
- 2019: Einstellung des Betriebs des Kernkraftwerks
- 2022: Petition zur Optimierung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und insbesondere für die Schulwege

Beschluss Unter Berücksichtigung der sich verändernden Ausgangslage wurde 2023 vom Gemeinderat die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts (GVK) in Auftrag gegeben.

### 1.2 Absicht

Inhaltliche Anforderungen In einem Gesamtverkehrskonzepts (GVK) werden aus einer gesamtheitlichen Perspektive die Grundsätze der künftigen verkehrlichen Entwicklung definiert. Dazu gehören folgende Inhalte:

- Schwachstellen bezeichnen
- Bestandteile der künftigen Verkehrsnetze im gesamten Gemeindegebiet verorten (Strassenhierarchien, ÖV-Erschliessung, Fuss- und Velowege, Umsteigepunkte usw.)
- Inhaltliche Stossrichtungen/Massnahmen zur Optimierung des Verkehrssystems definieren und aufeinander abstimmen

Prozessuale Anforderungen Mit dem GVK wird die Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans (VkRP) geschaffen. Für die kommende Ortsplanungsrevision (OPR) bildet das GVK eine wichtige Grundlage.

Bei der Erarbeitung des GVK wird die Bevölkerung einbezogen. Das GVK dient dazu, die Anliegen der Bevölkerung und des Gemeinderats zusammenzuführen. Somit soll eine gemeinsame Perspektive der verkehrlichen Entwicklung geschaffen werden.

### 1.3 Verfahren

Verbindlichkeit	Das GVK wurde vom Gemeinderat beschlossen. Somit bildet es einen Orientierungsrahmen für die Gemeinde, ist aber nicht verbindlich. Einen behördenverbindlichen Charakter erreicht das Gesamtverkehrskonzept erst mit der Überführung in einen kommunalen Verkehrsrichtplan (vgl. Kapitel 1.4).
Erarbeitungsprozess	Das GVK wurde von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus einer Delegation des Gemeinderats, der Bauverwaltung und den Fachpersonen des externen Planungsbüros ecoptima ag, Bern, erarbeitet.
Einbezug der Bevölkerung	Die Bevölkerung konnte im Rahmen von zwei öffentlichen Veranstaltungen mitwirken und dabei ihre Anliegen einbringen. An diesen sogenannten Echoräumen wurden beispielsweise verkehrliche Themenfelder ergebnisoffen priorisiert oder ausgewählte Planungsstände zur Diskussion gestellt. Die eingebrachten Rückmeldungen bildeten die Grundlage für die weitere Bearbeitung des GVK.

Der erste Echoraum fand am 28. März 2023 im SSZ Allenlüften statt. Daran haben rund 60 Personen teilgenommen. Die Ergebnisse der Veranstaltung flossen wie folgt in die Erarbeitung des GVK ein:

- Priorisierung verkehrlicher Themenfelder
  - Das Diskussionsergebnis ist in Abb. 1 im Teilkapitel 3.5 abgebildet
  - Haltungen zu den Themenfeldern flossen in den Entwurf der verkehrlichen Ziele ein (Kap. 4)
- Erfassung konkreter Schwachstellen
  - Grundlage für die Schwachstellenkarte sowie die Teilkapitel 3.1–3.4
  - Basis für die Erarbeitung der Massnahmenvorschläge (Kap. 5)

Der zweite Echoraum fand am 20. November 2023 im SSZ Allenlüften statt. An dieser Veranstaltung haben rund 70 Personen teilgenommen. Die Ergebnisse flossen in die Fertigstellung des GVK ein:

- Rückmeldungen zu den Massnahmenvorschlägen und deren Priorisierung («Echo»)
  - Grundlage für die Fertigstellung der Unterlagen (insb. Kapitel 5)

### 1.4 Ausblick: Überführung in einen Verkehrsrichtplan

Mindestinhalte Vkrp	In einem Vkrp werden die Inhalte eines GVK konkretisiert, damit sie behördenverbindlich festgelegt werden können. Die Mindestinhalte eines Vkrp sind: <ul style="list-style-type: none"><li>– Kategorisierung des Strassen- und Wegnetzes</li><li>– Aufzeigen der wesentlichen Quell-/Zielorte (insbesondere Schulstandorte) sowie Verkehrsangebote (ÖV-Haltestellen)</li><li>– Bezeichnung der notwendigen resp. wünschbaren Massnahmen (Massnahmenblätter inkl. Priorisierung)</li></ul>
---------------------	--

Periodizität	Wie bei allen Planungsinstrumenten ist bei Verkehrsrichtplänen eine periodische Überprüfung und Aktualisierung vorgesehen, in der Regel im Rahmen der Ortsplanungsrevision.
Verfahrensablauf	Mit der Überführung in einen kommunalen VkrP sollen die Inhalte einen behördenverbindlichen Charakter erhalten. Dazu werden die Inhalte des GVK in die Form eines Richtplans überführt und dann das gesetzliche Erlassverfahren für Richtpläne durchlaufen müssen. Dieses umfasst die öffentliche Mitwirkung, die kantonale Vorprüfung, die Beschlussfassung durch den Gemeinderat und die Genehmigung durch das AGR. Da der Richtplan nicht allgemeinverbindlich ist, erfolgt keine öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit und auch keine Beschlussfassung der Gemeindeversammlung.

## 2. Rahmenbedingungen

Die Ausarbeitung des GVK erfolgt unter Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen. Die Inhalte dieses Kapitels wurden durch die Arbeitsgruppe und ohne Einbezug der Bevölkerung erarbeitet.

### 2.1 Siedlungsentwicklung

**Siedlungsstruktur** Die Gemeinde Mühleberg besteht aus mehreren Ortsteilen. Mühleberg ist mit rund 600 Einwohner:innen der grösste Ortsteil. Es gibt weitere zehn Ortsteile mit einer Bevölkerung von jeweils rund 100–300 Personen und weitere kleinere Weiler und Hofgruppen. Über das Gemeindegebiet verteilt bestehen zudem diverse Arbeitsgebiete. Niederruntigen ist mit rund 300 Beschäftigten das grösste Arbeitsgebiet (vgl. Grundlagenkarte Siedlung im Kartenband).

**Laufende und künftige Entwicklungen** An einigen Standorten sind Entwicklungen der Siedlungsstruktur geplant oder in Umsetzung (u.A. Heggidorn, Gäu, Spichermatt, Station Rosshäuern). Dabei handelt es sich mehrheitlich um Wohnnutzungen. Keines dieser Entwicklungsgebiete führt zu einer übermässigen Zusatzbelastung des Strassennetzes. Insbesondere im Arbeitsgebiet Heggidorn sind publikums- resp. verkehrsintensive Gewerbe ausgeschlossen.

Auf dem Areal des Kernkraftwerks könnte langfristig eine Entwicklung mit erheblichen Auswirkungen aufs Verkehrssystem anstehen. Das stillgelegte Kernkraftwerk wird bis 2034 rückgebaut. Wie dieses Areal in Niederruntigen nach dem Rückbau genutzt wird, ist noch offen und soll ab 2027 geklärt werden.

### 2.2 Quell-/Zielorte

Die wichtigsten Quell-/Zielorte innerhalb der Gemeinde sind das Schul- und Sportzentrum (SSZ) Allenlüften, die grösseren Arbeitsgebiete Niederruntigen, Heggidorn und Schufelacher sowie der Ortskern Mühleberg als Arbeits-, Versorgungs- und Verwaltungsstandort. Die bedeutendsten ÖV-Knoten sind die S-Bahn-Stationen Rosshäuern und Gümmenen (Gemeindegebiet Fehrenbalm) sowie die Bushaltestelle Heggidorn. Ausserhalb des Gemeindegebiets ist der wichtigste Quell-/Zielort die Stadt Bern.

## 2.3 Umgesetzte Massnahmen

### 2.3.1 Umsetzungsstand des Verkehrsrichtplans 2008

Das ausführliche Controlling der Massnahmen des bestehenden Verkehrsrichtplans der Gemeinde Mühleberg in Anhang 1 ergibt folgende Bilanz:

Umsetzungsstand	Anzahl
Umgesetzt / in Umsetzung	6
Teilweise / in anderer Form umgesetzt	6
Nicht umgesetzt / verworfen	4

Tab. 1 Umsetzungsstand der Massnahmen des Verkehrsrichtplans 2008 der Gemeinde Mühleberg.

Zwei der nicht umgesetzten Massnahmen betreffen die Kantonsstrassen. Deren Umsetzung hängt von der Zustimmung und Investitionsplanung des Kantons als Strasseneigentümer ab und können von der Gemeinde nicht eigenständig umgesetzt werden. Einzelne Massnahmen in Zusammenhang mit der Fussverbindung Mühleberg–Buch–Allenlüften befinden sich 2023 in Umsetzung.

Der Fokus der Massnahmen des Verkehrsrichtplans 2008 lag auf Schwachstellen im Dorf Mühleberg und in der näheren Umgebung. Viele dieser Massnahmen wurden umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Somit verschieben sich die räumlichen und inhaltlichen Schwerpunkte des vorliegenden GVK (vgl. Kapitel 5).

### 2.3.2 Weitere umgesetzte Massnahmen

Zusätzlich zu den Massnahmen gemäss bestehendem Verkehrsrichtplan von 2008 wurden in den letzten Jahren zahlreiche zusätzliche Massnahmen umgesetzt, um das Verkehrssystem zu optimieren (vgl. Anhang 2). Der Fokus lag bei Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden des Strassenverkehrs.

### 3. Analyse

In den nachfolgenden Teilkapiteln 3.1–3.4 wird jeweils pro Verkehrsträger die spezifische Ausgangslage aufgezeigt. Inhalt sind die bestehenden Infrastrukturen und Angebote sowie bekannte Schwachstellen. Die erkannten Schwachstellen bilden die Grundlage für die Herleitung der Massnahmen.

Inhalt des letzten Teilkapitels 3.5 ist die Priorisierung der verkehrlichen Themenfelder.

Die erwähnten Schwachstellen sind in der Schwachstellenkarte im Kartenband verortet. Als Lesehilfe wird nachfolgend jeweils der Legendeneintrag dargestellt.

#### 3.1 Öffentlicher Verkehr

##### 3.1.1 Ausgangslage

###### Bahn

Die Gemeinde Mühleberg ist ans S-Bahnnetz Bern angeschlossen. Die Linien S5 und S52 verkehren jeweils im Stundentakt. Weil sie um eine halbe Stunde versetzt getaktet sind wird in/aus Hauptlastrichtung Bern ein Halbstundentakt bereitgestellt. Der Bahnhof Rosshäusern ist aus Rosshäusern Station und Juchlishaus in Fussdistanz erreichbar. Der Bahnhof Gümmenen liegt zwar in Kleingümmenen (Gemeinde Ferenbalm), ist aber zu Fuss in rund einem Kilometer vom Mühleberger Ortsteil Gümmenen aus erreichbar.

###### Bus

Die grösseren Ortsteile werden mit den Buslinien 560 und 570 erschlossen, welche entweder ab den Bahnhöfen Rosshäusern (Linie 560) oder Bern Brünnen (Linie 570) verkehren (vgl. Konzept- und Massnahmenkarte im Kartenband). Die Buslinie 550 verkehrt zwischen Laupen und Kleingümmenen resp. S-Bahn-Station Gümmenen.

##### 3.1.2 Schwachstellen

###### Keine oder mangelhafte Buserschliessung

Mehrere Ortsteile verfügen über gar keine ÖV-Erschliessung in Fussdistanz, weil ein Linienangebot als nicht wirtschaftlich eingeschätzt wird. Die bedeutendsten Netzlücken sind:

- Ortsteile Spengelried und Rütplisried
- Ortsteil Chräjeberg inkl. des grossen Arbeitsgebiets Niederruntigen
- Bus-Verbindung des Ortsteils Gümmenen an den Bahnhof in Kleingümmenen



## 3.2 Motorisierter Individualverkehr

### 3.2.1 Analyse

#### Strassennetz

Die Autobahn A1 führt durch die Gemeinde und ist in Fahrtrichtung von und nach Bern mit dem Halbanschluss «Mühleberg» erreichbar, welcher auf Gebiet der Gemeinde Frauenkappeln liegt. In Fahrtrichtung Westen befindet sich der nächstgelegene Anschluss in Kerzers. Die wichtigste Hauptverkehrsachse innerhalb der Gemeinde ist die Kantonsstrasse (Murtenstrasse). Ansonsten besteht das Strassennetz aus Gemeindestrassen, welche die Ortsteile erschliessen. Die meisten Gemeindestrassen verfügen über eine Breite von rund 5–6 m, weshalb in der Regel keine Leitlinien markiert sind.

#### Schwerverkehr

Als Ausnahmetransportrouten gelten die Murten- und die Wehrstrasse. Zudem wurde für den Schwerverkehr von und zum Kernkraftwerk eine Route zur Umfahrung des Dorfkerns Mühleberg festgelegt. Die Zufahrt zur Deponie Teuftal erfolgt direkt über den Kreisel Salzweid.

#### Geschwindigkeitsregime

Grundsätzlich gelten in der Gemeinde ausserorts Tempo 80 und innerorts Tempo 50. An unübersichtlichen Stellen oder Stellen mit sehr engen Platzverhältnissen wurden Geschwindigkeitsherabsetzungen geprüft und umgesetzt (vgl. Grundlagenkarte Temporegime im Kartenband). Im 2023 führt die Gemeinde Geschwindigkeitsmessungen durch, um die effektiven Fahrgeschwindigkeiten zu erfahren (auch die Belastung).

#### Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung des Strassennetzes ist grundsätzlich nicht problematisch. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen wird generell auf der Murten- und Laupenstrasse beobachtet, welche vom Pendlerverkehr als Autobahn-Zubringer genutzt werden (via Halbanschluss Mühleberg in Richtung Bern). Auf der Murtenstrasse ist das erhöhte Verkehrsaufkommen der Murtenstrasse mit ihrem Ausbaustandard vereinbar. Auf der Laupenstrasse ist das erhöhte Verkehrsaufkommen problematisch, weil sie über eine geringe Strassenbreite verfügt und als Schulweg genutzt wird.

### 3.2.2 Schwachstellen

#### Rückstauereffekt / Ausweichroute

Einige Pendelnde fahren auf der Achse Gümmenen–Heggidorn über die alte Bernstrasse statt der Murtenstrasse. Das Abbiegen auf die alte Bernstrasse führt vormittags zu Rückstauereffekten auf der Murtenstrasse in Gümmenen. Auf der alten Bernstrasse stellt der Zusatzverkehr eine unnötige Gefahr für den weiteren Verkehr (insb. Schulverkehr) dar und belastet das ohnehin stark belastete Allenlüften.





### Missachtung Verkehrsregeln

Auf der alten Bernstrasse zwischen Allenlüften und Heggidorn und auf der Laupenstrasse zwischen Spengelried und Rosshäusern Dorf werden Geschwindigkeitsüberschreitungen beobachtet. Beide Abschnitte werden als Schulwege genutzt.

An den Kreuzungen Laupen-/Stationsstrasse (Haltelinie) sowie Laupen-/Ledistrasse (Rechtsvortritt) werden Vortrittsmissachtungen beobachtet.



### Schwierige Begegnungsfälle breiter Fahrzeuge

Die meisten Strassen wurden nicht hinsichtlich der heutzutage üblichen Fahrzeugbreiten von Privat- und Nutzfahrzeugen dimensioniert. Besonders betroffen sind einige Abschnitte mit besonders geringer Strassenbreite und/oder unübersichtlichen Kurvenkombinationen.



### Handlungsbedarf Parkierungssituation

Die Parkierungssituation ist an mehreren Standorten aus unterschiedlichen Gründen nicht zufriedenstellend:

- Die zahlreichen Elterntaxis führen täglich zu einer Parkierungsproblematik und gefährlichen Situationen rund ums SSZ Allenlüften. Dass der zuvor als Überlaufparkplatz genutzte Viehschauplatz teilweise überbaut wurde, verschärfte das Problem zusätzlich. Auch bei den sporadisch stattfindenden Veranstaltungen am Schul- und Sportzentrum Allenlüften zeigt sich der Mangel an Parkplätzen.
- Die Bushaltestelle Heggidorn wird auch ohne ein offizielles Parkierungsangebot als Umsteigepunkt auf den Bus in Richtung Bern genutzt. Dies zeigt, dass an diesem Standort ein Umsteigepotenzial besteht.



### Knoten mit Sicherheitsdefizit

Mehrere Knoten verfügen aus unterschiedlichen Gründen über ein Sicherheitsdefizit:

- Unterführung A1: Das Einmünden in die Brandstrasse aus den beiden Nebenstrassen, welche beidseitig entlang der Autobahn-Unterführung führen, ist aufgrund des eingeschränkten Sichtfelds unübersichtlich und gefährlich.
- Knoten Murten-/Brandstrasse: Aufgrund des spitzen Einmündungswinkels und der weiteren in die Murtenstrasse einmündenden Strassen ist die Einmündung der Brandstrasse in die Murtenstrasse unübersichtlich.
- Knoten Alte Bern-/Dorf-/Stationsstrasse: Aufgrund der ungewohnten Knotengestaltung ist dies eine Herausforderung für alle Verkehrsteilnehmenden. Der Knoten wird von zahlreichen Schulkindern mitbenutzt.
- Knoten Ledi-/Laupenstrasse: Einmündende aus der Ledistrasse werden von Verkehrsteilnehmenden, welche auf der Laupenstrasse unterwegs sind, aufgrund des spitzen Einmündungswinkels und des beträchtlichen Höhenunterschieds nicht immer oder erst spät wahrgenommen.



### 3.3 Veloverkehr

#### 3.3.1 Analyse

##### Alltagsveloverkehr

Die Velowege führen mehrheitlich entlang des Strassennetzes. Aus Sicherheitsgründen sind in der Regel bergwärts, wo möglich und sinnvoll, Velopiktogramme oder Radstreifen signalisiert. Einen eigentrasseierten Veloweg gibt es insbesondere ab dem Kreisel Salzweid in Richtung Bern.

##### Schulwege mit dem Velo

Aus zahlreichen Ortsteilen nutzen Schüler/-innen das Velo für den Schulweg. Abhängig vom Wohnort besteht bis maximal zur 4. Klasse ein Anspruch auf einen Schülertransport (vgl. Grundlagenkarte Schulwege im Kartenband). Die Kinder ohne Anspruch auf einen Schülertransport laufen resp. fahren mit dem Velo entlang der Gemeindestrassen zum Schul- und Sportzentrum Allenlüften. Je nach Verkehrsbelastung und -regime ist die wahrgenommene Verkehrssicherheit nicht gegeben.

##### Freizeitveloverkehr

Die naturnahen Landschaft und die zahlreichen asphaltierten Strassen ziehen zahlreiche Freizeitvelofahrende aus der Agglomeration Bern an. Eine offizielle Schweizmobil-Route quert das Gemeindegebiet im Norden auf der Achse Niederruntigen–Saanesteg.

#### 3.3.2 Schwachstellen



##### Gefahrenstelle für den Veloverkehr

Viele Strassenabschnitte sind übersichtlich und gut befahrbar. Einzelne unübersichtliche Stellen (Kurven und Kuppenlagen) und Knoten sind Gefahrenstellen für den Veloverkehr. Sicherheitskritisch sind vor allem geringe Strassenbreiten an wenig übersichtlichen Stellen, weil diese zu knappen Überholabständen führen.



##### Fehlende oder ungenügende Veloverbindung

Insbesondere entlang der Schulwege besteht ein erhöhter Anspruch an die Veloinfrastruktur. Abschnitte von Schulwegen ohne ausreichenden Ausbaustandard werden Schwachstellenkarte bezeichnet.



##### Handlungsbedarf Veloabstellanlage

Am Bahnhof Rosshäusern besteht eine überdachte Veloabstellanlage. Diese ist zu knapp dimensioniert und deshalb häufig überlastet.

### 3.4 Fussverkehr

#### 3.4.1 Analyse

##### Fussverkehr innerorts

Innerorts bestehen zur Querung vielbefahrener Strassen in der Regel Zebrastreifen. Ansonsten gilt der Mischverkehr.

##### Fussverkehr zwischen den Ortsteilen

Ausserorts wird in der Regel das bestehende Strassen- und Feldwegnetz von Fussgänger/-innen benutzt. Teilweise werden Wanderwege bevorzugt genutzt, beispielsweise zwischen Mühleberg und Gümmenen.

##### Schulwege zu Fuss

In Fussdistanz zum SSZ Allenlüften liegen die Ortsteile Mühleberg, Buch und Strassacker entfernt. Aktuell besteht einzig auf dem Abschnitt Buch-Allenlüften ein Multifunktionsstreifen für Fussgänger/-innen. Geplant ist, diesen bis Mühleberg zu verlängern.

#### 3.4.2 Schwachstellen Fussverkehr

##### Gefahrenstelle für den Fussverkehr

Vefahrenstellen für den Fussverkehr sind:

- Querung Murtenstrasse bei der Gümmenenbrücke: Weil der nächstgelegene Zebrastreifen rund 80 m entfernt liegt, queren immer wieder Personen die Murtenstrasse an dieser unübersichtlichen Stelle.
- Buchstrasse auf Höhe der Kirche: Diese Stelle ist aufgrund der Topografie, der S-Kurve und der Stützmauer der Kirche unübersichtlich.



##### Fehlende oder ungenügende Fussverbindung

Auf diversen Abschnitten ausserorts fehlt eine Fussgängerinfrastruktur, obwohl der Fussverkehr eine wichtige Bedeutung hat (z.B. als Schulweg oder mangels ÖV-Erschliessung).



### 3.5 Priorisierung und Handlungsbedarf

In diesem Teilkapitel wird aufgezeigt, welche Priorität die Teilnehmenden des ersten Echoraums den unterschiedlichen verkehrlichen Themenfelder beimisst. Das Resultat gibt Hinweise darauf, zu welchen Themenfelder konkrete Massnahmen zu entwickeln sind.

Systematik

Welche Themenfelder Priorität haben, hängt von ihrem Zustand und ihrer Bedeutung ab. Themenfelder mit hoher Priorität, sind wichtig, aber der Zustand ist ungenügend.

		Zustand			
		Gesamthft ungenügend	Mehrheitlich ungenügend	Mehrheitlich genügend	Gesamthft genügend
Bedeutung	hoch	– Schulwege mit dem Velo	– MIV-Binnenverkehr – MIV-Durchgangsverkehr – Alltagsveloverkehr zwischen Ortsteilen	–	– Schulbus
	mittel	–	– Velopendelverkehr aus der Gemeinde – Fusswege zwischen den Ortsteilen – Schulwege zu Fuss – Buserschliessung Wohngebiete – Buserschliessung Arbeitsgebiete	– MIV-Ziel-/Quellverkehr – Lastwagenverkehr – Landwirtschaftlicher Verkehr – Fusswege innerhalb der Ortsteile – Parkplätze bei öffentlichen und Publikumseinrichtungen – Parkplätze an öV-Knoten	–
	gering	–	–	– S-Bahn – Parkplätze um zusammen zu fahren (Carpooling) – Veloparkierung	– Freizeitveloverkehr





	Grosser Handlungsbedarf
	Mittlerer Handlungsbedarf
	Geringer Handlungsbedarf
	Kein Handlungsbedarf

Abb. 1 Gewichtung von Zustand und Bedeutung von Themenfeldern; Ergebnis des ersten Echoraums

**Prioritäre Themenfelder** Folgende Themenfelder werden prioritär angegangen.

- Alltagsveloverkehr zwischen Ortsteilen (insb. Schulwege mit dem Velo)
- MIV Binnen- und Durchgangsverkehr
- Fusswege zwischen Ortsteilen (insb. Schulwege zu Fuss)
- Buserschliessung von Wohn- und Arbeitsgebieten.

**Themenfelder ohne Priorität** Folgende Themenfelder verfügen über einen genügenden Zustand sowie eine geringe Bedeutung: Freizeitveloverkehr, das S-Bahn-Angebot, Carpoolingplätze sowie die Veloparkierung. Dasselbe gilt für das Schulbusangebot, welches als genügend erachtet, hat aber für die Bevölkerung eine hohe Bedeutung hat.

Diese Themen stehen nicht im Fokus des Gesamtverkehrskonzepts. Deshalb gilt es vor allem, das bestehende Angebot und die vorhandenen Qualitäten zu erhalten. Einzelne Optimierungen sind auch in den Themenfelder möglich, welche nicht im Fokus stehen.

## 4. Konzept

Als Konzept werden ein allgemeiner Grundsatz und mehrere themenspezifische Ziele formuliert, welche die Absicht des Gemeinderats zur verkehrlichen Entwicklung abbilden. Sie bilden die Grundlage zur Beurteilung der Zweckmässigkeit konkreter Massnahmen.

Hinweis: Vgl. Konzeptkarte im Kartenband.

### 4.1 Grundsatz: Kein Strassenausbau

Die Gemeinde verfügt bereits über ein gut ausgebautes, engmaschiges Strassennetz. Die verkehrlichen Ziele der Gemeinde sollen grundsätzlich im Rahmen des bestehenden Strassennetzes erreicht werden. Weder ist der Neubau von Strassen noch eine Verbreiterung bestehender Strassen vorgesehen. Somit bildet die bestehende Strasseninfrastruktur auch künftig das Rückgrat der verkehrlichen Entwicklung der Gemeinde Mühleberg.

### 4.2 Ziele

Für ihre künftige verkehrliche Entwicklung legt die Gemeinde Mühleberg nachfolgende Ziele fest:

- 1. Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrserschliessung**  
Die künftige Siedlungsentwicklung findet primär an Standorten statt, welche langfristig über eine genügende ÖV-Erschliessung verfügen. Bei grösseren Entwicklungen an Standorten, welche bisher über eine ungenügende ÖV-Erschliessung verfügen (z.B. Niederruntigen), setzt sich die Gemeinde für eine siedlungsverträgliche und zukunftsgerichtete Verkehrslösung ein.
- 2. Ausreichende ÖV-Erschliessungsqualität**  
Die Gemeinde setzt sich für eine genügende ÖV-Erschliessungsqualität der grösseren Ortsteile und Arbeitsstandorte ein. Priorität haben schnelle und häufig verkehrende Verbindungen an den wichtigsten Quell-/Zielorte und ÖV-Knoten. An dafür geeigneten Standorten besteht ein ausreichendes Angebot zum Umstieg auf den ÖV, insb. für Personen ohne ÖV-Angebot in Fussdistanz.
- 3. Kanalisierung MIV auf den Hauptverkehrsachsen**  
Der MIV wird auf die Hauptachsen kanalisiert. Wo sich der Schleichverkehr auf Gemeindestrassen nicht unterbinden lässt, ist er möglichst verträglich zu gestalten.
- 4. Sichere Strassenknoten**  
Die Strassenknoten in Mühleberg sind für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und klar lesbar.

#### **5. Sichere und direkte Fuss- und Velowege**

In alle Ortsteilen und zu allen Quell-/Zielorten bestehen sichere und möglichst direkte Fuss- und Velowege.

#### **6. Kindergerechte Schulwege**

Kinder aus allen Ortsteilen können ihren Schulweg selbstständig oder mit dem Schulbus bewältigen und müssen nicht mit dem Privatfahrzeug zur Schule gebracht und abgeholt werden. Dazu sind die Schulwege zwischen dem SSZ Allenlüften und allen Ortsteilen auf ihrer ganzen Länge so zu gestalten, dass sie zu Fuss (Mühleberg, Buch, Strassacker) resp. mit dem Velo (alle weiteren Ortsteile) sicher bewältigt werden können. Das bestehende Betriebskonzept des Schulbusses wird aufrechterhalten.

#### **7. Ausreichendes Parkierungsangebot**

An den wichtigsten Quell-/Zielorten sowie ÖV-Knoten ist ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen und Veloabstellanlagen bereitzustellen.

## 5. Umsetzung

Dieses Kapitel zeigt auf, mit welchen Massnahmen die Ziele des GVK umgesetzt werden sollen. Grundsätzlich wird so konkret wie möglich festgehalten, welche Absicht die Gemeinde zur Behebung der erkannten Schwachstellen verfolgt.

Wie das GVK als Ganzes, sind auch die Massnahmen nicht behördenverbindlich (vgl. Kap. 1.3). Die formulierten Massnahmen sind noch keine definitiven Planungs- oder Bauaufträge. Um dies zu erreichen, soll in einem nächsten Schritt die Verankerung im revidierten Verkehrsrichtplan der Gemeinde erfolgen (vgl. Kap 1.4 und 5.3).

### 5.1 Stossrichtungen

ÖV-Erschliessung konzentrieren	Die bestehende ÖV-Erschliessungsqualität soll grundsätzlich erhalten werden. Für die Bevölkerung von Ortsteilen ohne bestehende ÖV-Erschliessung sollen Voraussetzungen geschaffen werden, dass die wichtigsten Umsteigepunkte in und um die Gemeinde rasch und sicher erreichbar sind (S-Bahn-Stationen Rosshäusern und Gümmenen sowie Bushaltestelle Heggidorn).
Allgemeine Schwachstellen im Strassenraum beheben	Punktuelle Verbesserungen des Strassenraums sind vorgesehen, allerdings ohne den Neubau oder die Verbreiterung von Strassen. In Allenlücken überlagern sich mehrere komplexe Problemsituationen. Deshalb sind in diesem Raum vertiefte Abklärungen notwendig, um geeignete Massnahmen zu formulieren.
Schulwegsicherheit fördern	Mit der Behebung von Sicherheitsdefiziten sollen die Schulwege aus Perspektive von Kind und Eltern attraktiver werden. Auf Strassenabschnitten, welche als Schwachstellen identifiziert wurden, sind insbesondere Velostreifen und Geschwindigkeitsreduktionen vorgesehen. Sichere Schulwege sind die Voraussetzung dafür, dass Schulwege wieder vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo statt per Elterntaxi zurückgelegt werden.
Sicherheitsdefizite des Fuss- und Veloverkehrs beheben	Auch abseits der Schulwege sollen Sicherheitsdefizite im Fuss- und Veloverkehr beheben werden. Damit unterstützt die Gemeinde umweltfreundliche Verkehrsmittel. Attraktive Fuss- und Velowege sind wichtig, um innerhalb der Gemeinde unterwegs zu sein, ohne für jeden Weg das Auto benutzen zu müssen.

## 5.2 Massnahmen

Die Massnahmenpakete sind auf den nachfolgenden Seiten aufgeführt und die darin enthaltenen Massnahmen sind in der Massnahmenkarte im Kartenband verortet. Sie sind gemäss nachfolgender Lesehilfe aufgebaut:

### X. Massnahmenpaket «Titel»

#### Ausgangslage

Beschrieb in Prosa.

#### Zielvorstellung (vgl. Kap. 4.2)

– Bezug zu Zielen gemäss Kap. 4.2

#### Handlungsabsicht

Beschrieb in Prosa.

#### Abstimmungsbedarf

– Bezug zu anderen Massnahmenpaketen (MP) und weiteren Planungen

Massnahme	Priorität <sup>1</sup>	Horizont <sup>2</sup>	Massnahmentyp <sup>3</sup>	Partner
X1 Beschrieb konkreter Massnahme 1				
X2 Beschrieb konkreter Massnahme 2				
X3 Beschrieb konkreter Massnahme 3				

#### Zusammenhang zum VkrP 2008 und weiteren Planungen

Beschrieb in Prosa.

#### <sup>1</sup> Priorität:

- hoch → Prioritäre Behandlung der Massnahme, Einleitung der nötigen Schritte
- mittel → Umsetzung erfolgt, sobald prioritäre Massnahmen umgesetzt wurden
- niedrig → Umsetzung erfolgt, sobald sich eine Gelegenheit ergibt (kein eigenständiger Auslöser/Verfahren)

#### <sup>2</sup> Horizont:

- kurzfristig → Anzustrebender Umsetzungshorizont: 2028
- mittelfristig → Anzustrebender Umsetzungshorizont: 2032
- langfristig → Umsetzungshorizont noch nicht absehbar
- laufend → Daueraufgabe
- Sofortmassnahme → Unmittelbar umsetzbar (Hinweis: Budgetrelevanz / Nachkredit)

#### <sup>3</sup> Massnahmentyp:

- Strategischer Auftrag → Politische Einflussnahme, Entscheidungsprozess
- Planungsauftrag → Vertiefungsbedarf vorhanden: Klärungsprozess
- Projekt → Kein Vertiefungsbedarf: Umsetzung gemäss bestehender Praxis und unter Einhaltung der üblichen Verfahrenswege

Hinweis: In Anhang 3 sind Beispiele zu den in den Massnahmen erwähnten Führungsformen illustriert.

## A Massnahmenpaket «Fussverbindungen»

### Ausgangslage

In Fussdistanz zum SSZ Allenlüften liegen die Ortsteile Buch (200 m), Strassacker (500 m) und Mühleberg (800 m). Die Kinder dieser Ortsteile legen den Schulweg deshalb mehrheitlich zu Fuss zurück.

Die Bewohnenden des Ortsteils Undere Ledi legen den Weg zur S-Bahn-Station Rosshäusern ebenfalls zu Fuss zurück. Zwischen Juchlishaus und Rosshäusern Station besteht bereits ein sicherer Fussweg.

### Handlungsabsicht

Zu denjenigen Ortsteilen, welche sich in Fussdistanz zum SSZ Allenlüften sowie zur S-Bahn-Station Rosshäusern befinden, sind objektiv und subjektiv sichere Fussverbindungen bereitzustellen.

### Zielvorstellung (vgl. Kap. 4.2)

- Sichere und direkte Fuss- und Velowege
- Kindergerechte Schulwege

### Abstimmungsbedarf

- MP «Schulwege mit dem Velo»
- MP «Mobilitätskonzept Allenlüften»
- MP «ÖV-Erschliessung»

Massnahme	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
A1 Fussweg Mühleberg–Buch: Multifunktionsstreifen umsetzen	mittel	kurzfristig	Projekt	
A1 Fussweg Undere Ledi–Juchlishaus: Multifunktionsstreifen umsetzen	mittel	mittelfristig	Projekt	

### Zusammenhang zum VkrP 2008 und weiteren Planungen

Im Verkehrsrichtplan 2008 war ein Fussweg Mühleberg–Allenlüften entlang der Buchstrasse enthalten. Auf dem Abschnitt Buch–Allenlüften wurde diese Massnahme mit einem Multifunktionsstreifen umgesetzt. Ansonsten wurden die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zugunsten mehr Sicherheit für Fussgänger/-innen im Mischverkehr herabgesetzt.

Mit der Umsetzung der Überbauung Spichermatt besteht ein erhöhter Bedarf für eine sichere Fussverbindung zur S-Bahn-Station Rosshäusern.



## A Massnahmenpaket «Fussverbindungen»

 A1 Multifunktionsstreifen umsetzen



## B Massnahmenpaket «Schulwege mit dem Velo»

### Ausgangslage

Kinder der Ortsteile, welche weiter als in Fussdistanz zum SSZ Allenlüften liegen, und die keinen Anspruch auf einen Schülertransport haben, legen den Schulweg mehrheitlich mit dem Velo zurück. Aufgrund der geringen Strassenbreiten besteht wenig Spielraum für geeignete Lösungsansätze.

### Handlungsabsicht

Zu denjenigen Ortsteilen, welche sich in Velodistanz zum SSZ Allenlüften befinden, sind objektiv und subjektiv sichere Schulwege bereitzustellen.

### Zielvorstellung (vgl. Kap. 4.2)

- Sichere Strassenknoten
- Sichere und direkte Fuss- und Velowege
- Kindergerechte Schulwege

### Abstimmungsbedarf

- MP «Fussverbindungen»
- MP «Mobilitätskonzept Allenlüften»



Massnahme	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
B1 Mehrere Abschnitte im Strassennetz: Velostreifen bergwärts markieren und, wo vorhanden, Velopiktogramme / Leitlinien aufheben – Alte Bernstrasse – Mühliholzstrasse – Brandstrasse – Riedbachstrasse – Dorfstrasse – Stationsstrasse – Laupenstrasse – Trüllernstrasse – Ledistrasse – Wehrstrasse	hoch	Sofort-	Projekt- mass- nahme	
B2 Knoten Murten-/alte Bernstrasse, Heggidorn: Optionen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens für Velofahrende prüfen (z.B. LSA, Velofurt)	niedrig	lang- fristig	Planungsauf- trag	Kant. Tief- bauamt
B3 Daueraufgaben der Schulen zum Verhalten im Strassenverkehr: Verkehrsbildung, Veloschulung usw.	hoch	lau- fend	Strategischer Auftrag	Schul- leitung, Polizei

### Zusammenhang zum VkrP 2008 und weiteren Planungen

Die Gemeinde Mühleberg hat auf Gemeindestrassen in der Regel Velopiktogramme bergwärts markiert. In der Praxis wird die Auswirkung der Velopiktogramme auf die Verkehrssicherheit als eher gering eingeschätzt. Deshalb sollen diese durch Velostreifen bergwärts ersetzt werden, wo dies möglich und zielführend ist. Beispielsweise wurde 2023 auf der Wehrstrasse ein neuer Velostreifen bergwärts markiert.



## B Massnahmenpaket «Schulwege mit dem Velo»

-  B1 Velostreifen bergwärts markieren (Fahrbahnseite gem. Plan) und, wo vorhanden, Velopiktogramme / Leitlinien aufheben
-  B2 Erhöhung Sicherheitsempfinden für Velofahrende prüfen



## C Massnahmenpaket «Mobilitätskonzept Allenlüften»

### Ausgangslage

Das SSZ Allenlüften ist einer der wichtigsten Quell-/Zielorte im Verkehrsnetz der Gemeinde Mühleberg. Morgens, mittags und abends ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in und um das SSZ zu beobachten. Das erhebliche Aufkommen an Elterntaxis wird aus Perspektive Verkehrsfluss und -sicherheit kritisch betrachtet. Sie blockieren die engen Zufahrtsstrassen und ihre Wendemanöver stellen eine Gefahrenquelle für zu Fuss gehende und mit dem Velo fahrende Kinder dar.

Das SSZ Allenlüften ist zudem Veranstaltungsort von Sportturnieren und weiteren Anlässen mit grosser Parkplatznachfrage. Weil der Viehschauplatz beim Restaurant Schwanen teilweise überbaut wird, verringerte sich das Parkplatzangebot.

### Handlungsabsicht

In und um den Ortsteil Allenlüften sind Voraussetzungen zu schaffen, sodass eine sicheres Vorankommen aller Verkehrsteilnehmenden möglich ist.

### Zielvorstellung (vgl. Kap. 4.2)

- Kanalisierung MIV auf den Hauptverkehrsachsen
- Sichere Strassenknoten
- Sichere und direkte Fuss- und Velowege
- Kindergerechte Schulwege
- Ausreichendes Parkierungsangebot

### Abstimmungsbedarf

- MP «Fussverbindungen»
- MP «Sichere Schulwege mit dem Velo»


Massnahme	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
C1 Mobilitätskonzept SSZ Allenlüften mit folgenden Schwerpunktthemen: – Zugang zu Haltekanten Bus – Fuss- und Velowege innerhalb Allenlüften, resp. Anschluss ans Strassennetz	hoch	mittelfristig	Planungsauftrag	SSZ Allenlüften, Anwohnende, Busbetreiber, Restaurant Schwanen

### Zusammenhang zum Vkrp 2008 und weiteren Planungen

Der Verkehrsrichtplan 2008 enthielt eine Massnahme zur Verkehrsführung und -beruhigung im Ortskern Allenlüften, welche umgesetzt wurde. Zur Lösung der aktuellen Problemsituation wurden bisher keine Strategien oder Massnahme festgelegt.



### C Massnahmenpaket «Mobilitätskonzept Allenlüften»

 C1 Mobilitätskonzept SSZ Allenlüften



## D Massnahmenpaket «ÖV-Erschliessung»

### Ausgangslage

Aus der Gemeinde Mühleberg sind mit Rosshäusern und Gümmenen zwei S-Bahn-Stationen erreichbar. Am Bahnangebot sind keine Anpassungen absehbar.

Die Buserschliessung erfolgt mit den Buslinien 560 und 570, welche bisher entweder ab den Bahnhöfen Rosshäusern (Linie 560) oder Bern Brünnen (Linie 570) verkehren.

Zahlreiche Bewohner/-innen, welche über keine genügende ÖV-Erschliessung in Fussdistanz verfügen, nutzen den Bahnhof Rosshäusern oder die Bushaltestelle Heggi-dorn zum Umsteigen vom Auto oder Velo auf den ÖV.

### Handlungsabsicht

Die Gemeinde setzt sich für eine möglichst gute ÖV-Erschliessungsqualität ein und schafft Voraussetzungen, sodass jede Person direkten oder indirekten Zugang zum ÖV hat (z.B. Kombination Velo – Bahn/Bus).

### Zielvorstellung (vgl. Kap. 4.2)

- Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrserschliessung
- Ausreichende ÖV-Erschliessungsqualität
- Ausreichendes Parkierungsangebot

### Abstimmungsbedarf

- Regionales Angebotskonzept, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Massnahme	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
D1 Die Gemeinde setzt sich politisch für das Aufrechterhalten des bestehenden S-Bahn-Angebots an den Haltestellen Rosshäusern, Gümmenen sowie Bern Brünnen Westside ein	hoch	laufend	Strategischer Auftrag	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
D2 Erweiterung der Veloabstellanlage am Bahnhof Rosshäusern	mittel	mittelfristig	Projekt	BLS Netz AG

### Zusammenhang zum VkrP 2008 und weiteren Planungen

Der Verkehrsrichtplan 2008 enthielt keine konkreten ÖV-Massnahmen. Gemäss regionalem Angebotskonzept ist eine Anpassung des Busangebots vorgesehen. Neu sollen beide Buslinien an den S-Bahn-Station Bern Brünnen Westside verkehren. Infolgedessen würden die Bushaltestellen Zilacher b. Rosshäusern und Brünnenmoos aufgehoben werden.



## D Massnahmenpaket «ÖV-Erschliessung»

 D2 Veloabstellanlage erweitern



## E Massnahmenpaket «Allgemeine Schwachstellen im Strassenraum»

### Ausgangslage

Insgesamt funktioniert das Strassennetz Mühlebergs gut. Punktuelle Schwachstellen gibt es. Unter sich verändernden Rahmenbedingungen (Verkehrsmenge, Sicherheitsanforderungen usw.) wird es solche auch künftig geben.

### Handlungsabsicht

Generell sind erkannte Schwachstellen im Strassenraum nach Möglichkeit zu beheben. Dabei sind Lösungen umzusetzen, welche mit den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden vereinbar sind.

### Zielvorstellung (vgl. Kap. 4.2)

- Kanalisierung MIV auf den Hauptverkehrsachsen
- Sichere Strassenknoten
- Sichere und direkte Fuss- und Velowege

### Abstimmungsbedarf

- Spezifische Abstimmung je nach Schwachstelle

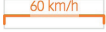


Massnahme	Priorität	Horizont	Massnahmentyp	Partner
<p>E1 Mehrere Abschnitte im Strassennetz: Geplante Herabsetzungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten umsetzen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Alte Bernstrasse, Gümmenen–Strassacker: 60 → 40</li> <li>– Buchstrasse, Mühleberg–Buch: 50 → 40</li> <li>– Kirchweg, Dällenbach–Mühleberg: 80 → 60</li> <li>– Kirchweg, Mühleberg: 50 → 40</li> <li>– Laupen-/Berghölzlistrasse, Ortsdurchfahrt Rosshäusern Dorf: 30er-Zone erweitern</li> <li>– Laupenstrasse, Spengelried–Lercheberg: 80 → 60</li> <li>– Ledistrasse, Juchlishaus–Undere Ledi: 50 → 40</li> <li>– Murtenstrasse, Ortsdurchfahrt Mühleberg: 50 → 30</li> <li>– Müliholzstrasse, Marfeldingen–Steinriesel: 80 → 60</li> <li>– Riedbachstrasse, Juchlishaus–Neuhüsli: 80 → 60</li> <li>– Riedbachstrasse, Ortsdurchfahrt Juchlishaus: 50 → 40</li> <li>– Riedstrasse, Spengelried–Juchlishaus: 80 → 60</li> <li>– Stationsstrasse, Allenlüften–Zilacher: 80 → 60</li> <li>– Stöckweg, Schufelacher–Murtenstrasse: 80 → 60</li> </ul> <p><i>Hinweis: Die geplanten Geschwindigkeitsherabsetzungen sind in der Karte Temporegime detaillierter als in der Massnahmenkarte aufgeführt.</i></p>	hoch	kurzfristig	Projekt	Kant. Tiefbauamt
E2 Monitoring effektive Fahrgeschwindigkeit zur Gefahrenreinschätzung durchführen	laufend	Sofortmassnahme	Planungsauftrag	
E3 Zebrastreifen Gümmenen: Verlegung bei Kanton anregen (z.B. westlich zur Einmündung Austrasse)	niedrig	mittelfristig	Strategischer Auftrag	Kant. Tiefbauamt
E4 Knoten Ledi-/Laupenstrasse: Sicherheitsdefizit beheben (z.B. mittels öffentlicher Beleuchtung)	niedrig	langfristig	Projekt	

### Zusammenhang zum VkrP 2008 und weiteren Planungen

Die Gemeinde hat in den letzten Jahren zahlreiche Schwachstellen behoben. Massnahmen, welche nicht die gewünschte Wirkung zeigen, wurden revidiert und wiederum angepasst. So besteht ein laufender Optimierungsprozess.



## E Massnahmenpaket «Allgemeine Schwachstellen im Strassenraum»

-  E1 Herabsetzungen Höchstgeschwindigkeiten umsetzen  
*Hinweis: Weitere Informationen gemäss Karte Temporegime*
-  E3 E3 Zebrastreifen Gümmenen
-  E4 E4 Sicherheitsdefizit beheben

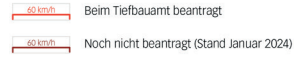


## E Massnahmenpaket «Allgemeine Schwachstellen im Strassenraum»

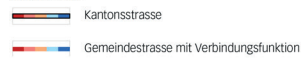
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Kantons- und ausgewählten Gemeindestrassen



Geplante Geschwindigkeitsherabsetzungen



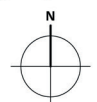
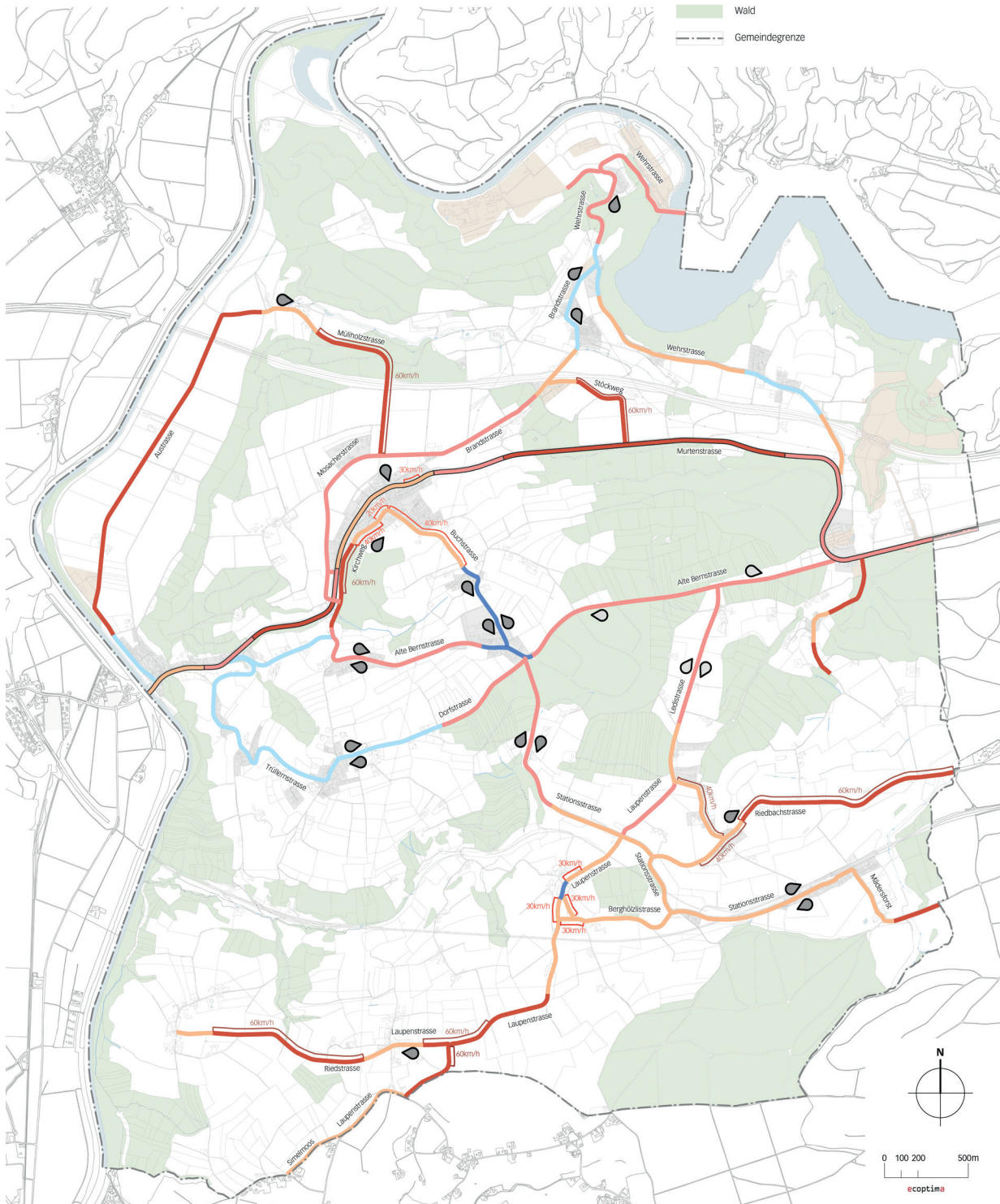
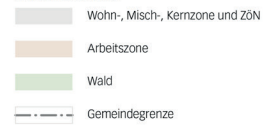
Strassennetz



Verkehrsmessung (Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsaufkommen):  
Messstandorte mit Blickrichtung



Grundinformationen





### **5.3 Ausblick und Würdigung**

In der Gemeinde Mühleberg bestand ein Bedürfnis, das Thema Verkehr und insbesondere die Schulwegsicherheit zu diskutieren und neu zu ordnen. Dies zeigt sich an der Petition von 2022 und der grossen Teilnahme an den Echoräumen im Rahmen dieses Projekts.

Die Gemeinde bekräftigt mit der Erarbeitung des GVK die Bedeutung der behandelten Themen. Dank dem partizipativen Erarbeitungsprozess ist das GVK als Gemeinschaftswerk von Bevölkerung und Gemeinderat zu verstehen.

Die weiteren Schritte und Massnahmen sind in den Massnahmeblättern zusammengestellt. Der Gemeinderat beabsichtigt

- Umsetzen der Sofortmassnahmen
- Überführen des Konzepts in den behördenverbindlichen Verkehrsrichtplan
- Start der weiteren Massnahmen mit Abklärungen, Auftragsformulierungen usw.

## Anhang

### Anhang 1 Umsetzungsstand Massnahmen VkrP 2008

Stand: Oktober 2023, vgl. Kap. 2.3.1.

Hinweis: Verortung der Massnahmen gemäss Richtplankarte.

Nr.	Massnahme	Priorität	Umsetzungs- stand	Grund
1	Schulwegsicherung und Beruhigung Brandstrasse	Dringend	Anders umgesetzt	Der Radweg wurde nicht markiert, lediglich die Velopiktogramme sind auf der Fahrbahn ersichtlich
2	Verbindung Brandstrasse–Dorfkern erschweren	Nötig	Nicht umgesetzt	Die Vortrittsregelung wurde nicht angepasst
3	Sperrung Buchstrasse und neue Vortrittsregelung	Dringend	In Umsetzung	Markierung und Signalisation sind in Umsetzung, die baulichen Massnahmen werden nicht umgesetzt.
4	Trottoir Kirchweg (westseitig)	Nötig	Nicht umgesetzt	In der Investitionsplanung der Gemeinde auch nicht in Folgejahren vorgesehen.
5	Ortseingang Mühleberg aus Fahrtrichtung Buch/Allenlüften sichtbar machen	Dringend	In Umsetzung	Wird in Zusammenhang mit der Massnahme 3 umgesetzt.
6	Schulwegsicherung und Beruhigung Buchstrasse	Dringend (Verlosstreifen) nötig (Fussweg)	In Umsetzung	Wird in Zusammenhang mit der Massnahme 3 umgesetzt.
7	Tempo 40 SSZ Allenlüften–Buech	Dringend	Umgesetzt	Die Massnahme Nr. 7 wurde durch eine Zone 30 Signalisation umgesetzt.
8	Dorfkern Allenlüften	Dringend	Umgesetzt	Die alte Bernstrasse in Buch ist eine Tempo 30 Zone. Das Kandelaber in der Mitte wurde durch einen Baum ersetzt.
9	Schulwegsicherung und Beruhigung Stationsstrasse und Müliholzstrasse	Dringend (Stationsstrasse) nötig (Müliholzstrasse)	Teilweise umgesetzt	Der Radstreifen ist markiert, jedoch gilt nach wie vor eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.
10	Schulwegsicherung Mühleberg-Allenlüften-Heggidorn	Dringend (Markierung) wünschenswert (Strassenverbreiterung zwischen Allenlüften und Heggidorn)	Teilweise anders umgesetzt	Eine Strassenverbreiterung ist nicht vorgesehen. Neu gilt auf der alten Bernstrasse zwischen Heggidorn und Allenlüften eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Der Radstreifen ist nicht markiert bzw. es sind Fahrradpiktogramme aufgemalt.

Nr.	Massnahme	Priorität	Umsetzungs- stand	Grund
11	Vortrittsregelung Hapfernweg und alte Bernstrasse	Nötig	Teilweise anders umgesetzt	Fahrradpiktogramme wurden markiert. Ein Fahrverbot für leichte und schwere Motorwagen ist nicht eingeführt worden, dafür gilt auf dem Hapfernweg eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.
13	Vortrittsregelung Laupenstrasse/Ledistrasse	Dringend	Nicht umgesetzt	Die farbliche Oberflächengestaltung ist nicht umgesetzt, könnte aber im Rahmen der normalen jährlichen Markierungsarbeiten erfolgen.
14	Einmündung Berghölzlistrasse in Stationsstrasse	Wünschenswert	Anders umgesetzt	Die Einmündung der Berghölzlistrasse wurde in Zusammenhang mit dem Neubau des Rosshäuserntunnels der BLS übersichtlicher und sicherer gestaltet.
15	Käserei Spengelried; Kreuzung Laupenstrasse	Dringend	Umgesetzt	Die Markierung ohne die farbliche Oberflächengestaltung ist erfolgt.
K1	Bereich Einmündung Brandstrasse–Murtenstrasse	Nötig	Nicht umgesetzt	Das Projekt ist nicht umgesetzt. Für die Planung und Erstellung von Gehwegen entlang von Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig.
K2	Fussgängerquerung Murtenstrasse	Dringend	Nicht umgesetzt	Der Kanton plant seit dem Jahre 2020 unterschiedliche Massnahmen an der Murtenstrasse. Ein Ausführungszeitpunkt ist Stand Januar 2023 nicht bekannt.

## Anhang 2    Umsetzungsstand weiterer Massnahmen

Stand: Oktober 2023, vgl. Kap. 2.3.2

Nr.	Standort	Massnahme	Status
1	Wehrstrasse	Radstreifen bergwärts	Umgesetzt
2	Fussweg Haselholzwegli in Gümmenen	Allgemeines Fahrverbot mit Zubringerdienst	Umgesetzt
3	Ortsdurchfahrt Laupenstrasse in Rosshäusern Dorf	Herabsetzung von Tempo50 auf Tempo30 (Streckensignali-sation)	Umgesetzt
4	Alte Bernstrasse, Abschnitt Strassacker-Gümmenen	Herabsetzung von Tempo60 auf Tempo40	Beschlossen; Antrag beim TBA ausstehend
5	Stationsstrasse	Herabsetzung von Tempo80 auf Tempo60	Beschlossen; Antrag beim TBA ausstehend

### Anhang 3 Beispiele der erwähnten Führungsformen

Velopiktogramme,  
bergwärts



Velostreifen,  
bergwärts



Velostreifen,  
beidseitig



Veloweg,  
eigentrassiert und  
bergwärts



Multifunktions-  
streifen  
(gelbe Markie-  
rung)



Abb. 2 Beispiele aus dem Strassennetz der Gemeinde Würenlingen zu den in den Massnahmen erwähnten Führungsformen (Eigene Fotografien, R. Föhn, 24.04.23)