



FRAUBRUNNEN



Richtplan Verkehr

Bericht und Massnahmen

10.02.2022

Vom Gemeinderat am 21.09.2021 verabschiedet

Auftrag	Richtplan Verkehr
Auftraggeber/in	Gemeinde Fraubrunnen
Auftragnehmer/in	Planteam S AG, Laupenstrasse 2, 3008 Bern, 031 311 44 00, www.planteam.ch
Projektleitung	Barbara Wittmer, barbara.wittmer@planteam.ch
Mitarbeit	Mark Zibell, Aron Affolter
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001:2000 seit 11. Juli 1999
Dateiname	fra_richtplan_verkehr_erläuterungsbericht_220210.docx
Quelle Titelbild	Gemeinde Fraubrunnen: http://www.fraubrunnen.ch/de/portrait/verkehr/ , Download 24.07.2018.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
1.1	Anlass und Inhalt des Richtplans Verkehr	5
1.2	Rechtswirkung	6
1.3	Aufbau Richtplan Verkehr	6
1.4	Planungsablauf	7
1.5	Umsetzung und Nachführung	8
2.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
2.1	Kantonale Grundlagen	9
2.2	Regionale Grundlagen	14
2.3	Kommunale Konzepte	19
3.	Analyse Siedlung und Verkehr	21
3.1	Bestand Fussverkehr	21
3.2	Bestand Radverkehr	28
3.3	Bestand öffentlicher Verkehr	31
3.4	Parkplätze bei öffentlichen Einrichtungen	41
3.5	Elektromobilität	42
3.6	Angebot Mobility	42
3.7	Pendlerbewegungen	43
3.8	Siedlungsentwicklung	44
3.9	Fazit Analyse Siedlung und Verkehr	45
4.	Zielsetzungen für den Richtplan Verkehr	46
4.1	Ziel die Strasse als Infrastruktur, Verkehrs- und Lebensraum	46
4.2	Ziele Betrieb und Gestaltung Ortsverbindungen	46
4.3	Ziele Betrieb und Gestaltung Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)	47
4.4	Ziele Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren	48
4.5	Ziele Verbesserungen Veloverkehr	48
4.6	Ziele Schulwegsicherheit	49
4.7	Ziele Verbindung der Dörfer mit dem ÖV	49
4.8	Ziele Regelung Konflikte Freizeit- und Landwirtschaftsverkehr	50
5.	Allgemeine Erläuterungen zu den Massnahmen	51
5.1	Prioritäten und Realisierungshorizonte	51
5.2	Definition der Koordinationsstände und Verbindlichkeiten	51
5.3	Bedeutung der Massnahmenblätter	52
6.	Massnahmenblätter	53
6.1	Ortsverbindungen	53
6.2	Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)	55
6.3	Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren	57
6.4	Schulwegsicherheit	59
6.5	Verbindung der Dörfer mit dem ÖV	61
6.6	Erschliessung der Zonen mit Planungspflicht	63
6.7	Regelung Konflikte Freizeit- und Landwirtschaftsverkehr	65
6.8	Grundlagenerarbeitung	67
7.	Genehmigungsvermerke	68
8.	Verfahren	68

8.1	Öffentliche Mitwirkung	69
8.2	Kantonale Vorprüfung.....	69
8.3	Beschlussfassung und Genehmigung.....	69

1. Einleitung

1.1 Anlass und Inhalt des Richtplans Verkehr

Die Gemeinde Fraubrunnen überarbeitet ihre Ortsplanung. In Abstimmung dazu wird der Richtplan Verkehr erarbeitet.

Der Richtplan Verkehr ist das zentrale Verkehrsplanungsinstrument einer Ortsplanungsrevision. Er zeigt die Abhängigkeiten zwischen Angebot und Nachfrage sowie die gegenseitige Beeinflussung auf. Ebenfalls aufgezeigt werden die Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsbetrieb.

Der Richtplan Verkehr hat folgende Funktionen:

- Er dient als Grundlagenpapier für die Priorisierung von Projekten und kann Prüfaufträge für Abklärungen beinhalten.
- Er stimmt Siedlung und Verkehr ab, insbesondere zwischen den acht Dörfern der Gemeinde, die teilweise insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr nur unzureichend miteinander verbunden sind.
- Er gleicht Massnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität hinsichtlich der Siedlungsentwicklung nach innen ab.
- Er schafft eine gesamtheitliche Betrachtung aller Verkehrsfragen im Rahmen einer Gesamtrevision der Ortsplanung.
- Er ist das Koordinationsinstrument bei baulichen Massnahmen.

Mit dem Richtplan Verkehr entsteht eine Gesamtansicht, die den Gemeindebehörden als Orientierungsrahmen dient. Im vorliegenden Richtplan Verkehr werden zentrale Fragestellungen zu sämtlichen Verkehrsträgern thematisiert:

- Fussverkehr (FV)
- Radverkehr (RV)
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV).

1.2 Rechtswirkung

Der Richtplan Verkehr ist ein behördenverbindliches Instrument. Nach Artikel 68 des Baugesetzes (BauG) des Kanton Berns stimmen Richtpläne «die Nutzungszonen, die Erschliessung und den Verkehr aufeinander ab». Der Richtplan Verkehr bezieht sich primär auf die Erschliessung und den Verkehr (BauG Art. 68 Abs. 2a). Er dient den Gemeindebehörden als Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristig gültige Willenserklärung der Gemeinde und der beteiligten Partner dar. Die Verbindlichkeit kann auf Antrag der Gemeinde auf regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden (BauG Art. 68 Abs. 3).

1.3 Aufbau Richtplan Verkehr

Der Richtplan Verkehr besteht aus drei Teilen:

- Im vorliegenden Erläuterungsbericht werden die Grundlagen und Rahmenbedingungen aufgearbeitet, die verkehrliche Situation analysiert, Ziele zur weiteren verkehrlichen Entwicklung gesetzt und allgemeine Aussagen zu den Massnahmen getätigt.
- Die konkreten Massnahmen für die kommenden 15 Jahre sind in eigenständigen Massnahmenblättern (vgl. Kapitel 6) aufgeführt. Sie fassen die Ausgangslage kurz zusammen und zeigen wie die in Kapitel 4 erläuterten Ziele erreicht werden sollen. Zudem werden der Koordinationsstand sowie die Zuständigkeiten aufgezeigt.
- Die in den Massnahmenblättern aufgezeigten Massnahmen werden in den vier Teilplänen Radverkehr (RV), Fussverkehr (FV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) räumlich verortet. Ebenfalls wird die bereits bestehende Infrastruktur dargestellt.

1.4 Planungsablauf

Der Richtplan Verkehr wird in vier Schritten erarbeitet:

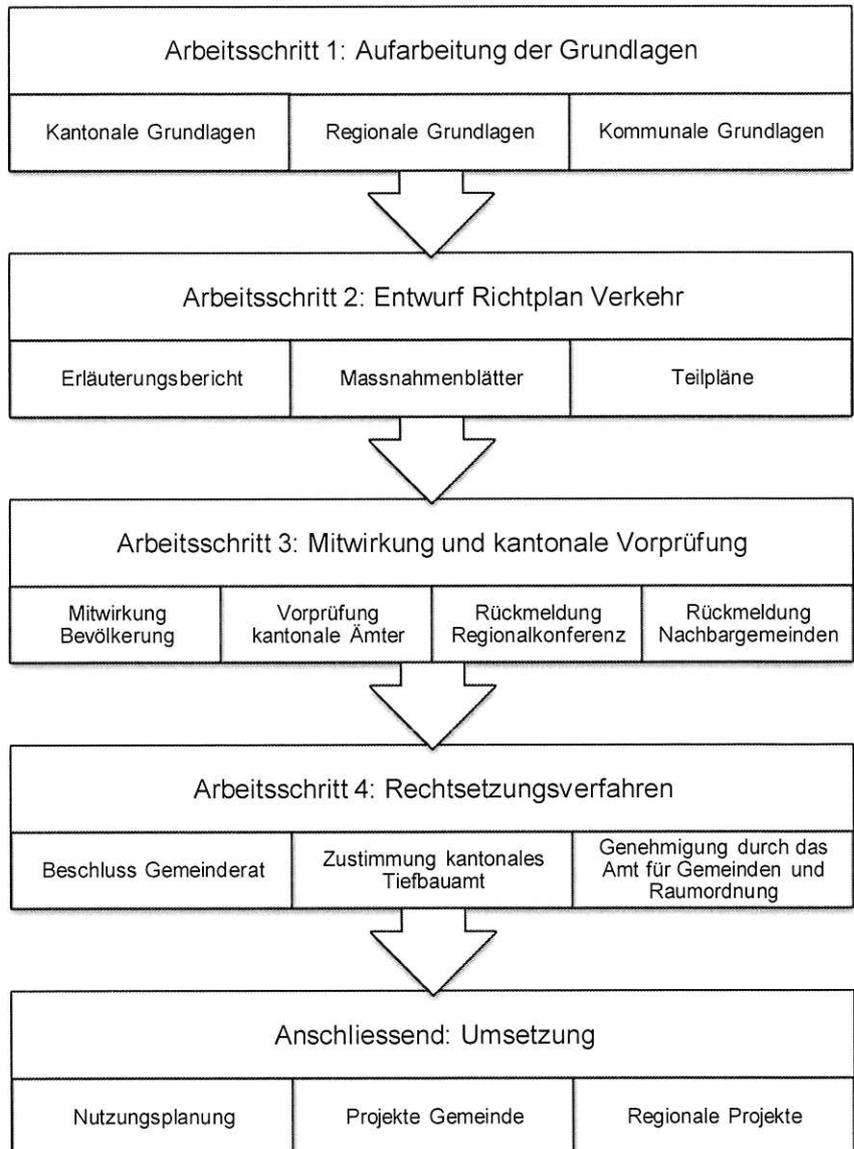


Abbildung 1: Arbeitsschritte Erarbeitung Richtplan Verkehr

Arbeitsschritt 1: Aufarbeitung der Grundlagen

Der Richtplan Verkehr baut auf diversen kantonalen, regionalen und kommunalen Grundlagen auf, welche zunächst gesichtet, aufgearbeitet und bei Bedarf zusammengefasst werden (vgl. Kapitel 2).

Arbeitsschritt 2: Entwurf Richtplan Verkehr

Basierend auf diesen Grundlagen sowie die im Richtplan Raumentwicklung bereits angedachten Massnahmen wird der Richtplan Verkehr erarbeitet.

Arbeitsschritt 3: Mitwirkung und kantonale Vorprüfung

Der Entwurf des Richtplans Verkehrs wird anschliessend der Bevölkerung zuhanden der Mitwirkung übergeben. Sie wird über die geplanten Massnahmen informiert und kann Rückmeldungen eingeben. Nach der Einarbeitung der Rückmeldungen aus der Mitwirkung – sofern diese dem öffentlichen Interesse entsprechen – wird die kantonale Vorprüfung durchgeführt (u.a. Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR, Oberingenieurkreis OIK III, Regionalkonferenz Bern-Mittelland).

Arbeitsschritt 4: Rechtsetzungsverfahren

Nach Beschluss durch den Gemeinderat wird die Zustimmung des kantonalen Tiefbauamtes eingeholt. Anschliessend genehmigt das AGR den Richtplan Verkehr (gemäss Art. 61 BauG).

1.5 Umsetzung und Nachführung

Die Verkehrsmassnahmen werden im Richtplan Verkehr nicht detailliert ausgearbeitet. Um zu diesem Schritt zu gelangen, zeigt der Richtplan Verkehr das weitere Vorgehen auf. Teilweise können die Massnahmen schon im Zuge der Ortplanungsrevision umgesetzt werden. Für viele der Massnahmen sind aber eigenständige, kommunale oder regionale Projekte mit Kreditvergabe, Ausschreibung und Planung durch ein Verkehrsingenieurbüro nötig.

Der Richtplan Verkehr dient als Führungs- und Koordinationsinstrument. Damit er diese Funktion erfüllen kann, ist er periodisch durch die Gemeinde zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

Für die Erarbeitung des Richtplans Verkehr der Gemeinde Fraubrunnen sind verschiedene übergeordnete Zielsetzungen, Festlegungen, Planungen und Projekte auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene relevant. Sie dienen als Rahmenbedingungen resp. sind Grundlage für den Richtplan Verkehr Fraubrunnen. Diese werden in der Folge aufgezeigt.

2.1 Kantonale Grundlagen

2.1.1 Kantonaler Richtplan

Der Richtplan 2030 des Kantons Bern ist das zentrale kantonale Planungsinstrument, welches die räumlichen Tätigkeiten des Bundes und des Kantons aufzeigt und koordiniert.

Darin ist in Kapitel B «Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen» die Stossrichtung für die zukünftige Verkehrsentwicklung festgehalten. Diese Stossrichtung wird in der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern weiter konkretisiert.

2.1.2 Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern

Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern stellt den übergeordneten Rahmen dar, der die verkehrsplanerischen Ziele und Lösungsansätze bei verkehrsrelevanten Planungen aufzeigt.

Die Gesamtmobilitätsstrategie orientiert sich am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung und bezieht sich somit auf die Dimensionen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft. Bezüglich des Verkehrs werden folgende Ziele verfolgt¹:

- **Attraktiv:** leistungsfähiges und qualitativ hochstehendes Mobilitätsangebot mitsamt einer optimalen Einbindung in die übergeordneten Verkehrsnetze.
- **Wirtschaftlich:** Sparsamer Einsatz der knappen Mittel dort, wo sie am meisten Wirkung erzielen und die ungedeckten Folgekosten des Verkehrs am kleinsten sind.
- **Solidarisch:** Gewährleistung einer Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und alle Regionen.
- **Sicher:** Hohe Sicherheit im Verkehr.
- **Umweltschonend:** Möglichst geringe Umweltbelastungen durch Bau, Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen, Minimierung der Belastungen für die Bevölkerung.

¹ Regierungsrat des Kantons Bern (2008): Gesamtmobilitätsstrategie S. 10

- **Energieeffizient:** Der Verkehr soll energieeffizient und mit geringem Einsatz von nichterneuerbaren Energieträgern abgewickelt werden.

Um diese Ziele zu erreichen, müssen alle verkehrlichen Planungen im Kanton Bern – also auch der vorliegende Richtplan Verkehr – folgende strategischen Stossrichtungen nach dem 4V-Prinzip verfolgen²:

- **Vernetzen** umfasst miteinander verbundene Infrastrukturen, Verkehrsmittel, Daten sowie Mobilitätsangebote und -dienste. Die Vernetzung aller Akteurinnen und Akteure ist eine Querschnittsaufgabe im Kontext des Mobilitätswandels. «Vernetzen» ist die Antwort auf die digitale Transformation und die damit für die zukünftige Mobilität entstehenden Herausforderungen und Chancen. Eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung soll regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen. Die Vernetzung trägt dazu bei, die Ziele der Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Gestaltung des Verkehrs zu erreichen.

Bedeutung für Fraubrunnen: Die Gemeinde trägt für die Region Bern-Mittelland ihren Anteil dazu bei, die Vernetzungsmöglichkeiten bestmöglich zur Optimierung der Transportketten und zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung zu nutzen – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

- Verkehr **vermeiden** enthält raumplanerische und nachfragedämpfende Handlungsfelder. Statt einer weiteren Zersiedelung ist eine Siedlungsentwicklung nach innen verbunden mit einer lokal und regional gut durchmischten Siedlungsstruktur anzustreben. Das Siedlungswachstum soll sich auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und guter Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz konzentrieren. Damit lässt sich verhindern, dass das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sowie die technologische Entwicklung zu einem ungebremsten Verkehrswachstum führen. Veränderungen in der Arbeitswelt und in der Arbeitsplatzorganisation sowie im Freizeitverhalten sollen zudem genutzt werden, um Verkehr zu vermeiden

Bedeutung für Fraubrunnen: Dies ist primär eine raumplanerische Aufgabe, die in der anstehenden Nutzungsplanung umgesetzt wird.

- Verkehr **verlagern** zielt auf die Förderung umweltfreundlicher und flächensparender Verkehrsmittel im Gesamtverkehr. Dies umfasst Handlungsfelder und Massnahmen, welche den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV attraktiver gestalten. Dazu gehören ein dichtes Velowegnetz mit attraktiven Alltagsvelorouten und ein ÖV-Angebot, das auf die Siedlungshierarchie ausgerichtet ist und so einen effizienten Betrieb ermöglicht. Der Ausbau des ÖV-Angebots ist mit den Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Ebenso sind flexible Angebote und Infrastrukturen zur Förderung der kombinierten Mobilität weiter auszubauen.

² Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, Dezember 2019, S. 30

Bedeutung für Fraubrunnen: Die verkehrlichen Massnahmen sollen darauf abzielen, den Anteil des MIV am Gesamtverkehr entlang der RBS-Bahnlinie zu reduzieren. In den anderen Dörfern ist wegen der geringen ÖV-Erschliessung (vornehmlich Grundangebot) der Anteil des MIV zu erhalten.

- **Verträglich gestalten** beinhaltet Handlungsfelder, die dazu beitragen, Emissionen zu senken, die Verkehrsspitzen zu glätten und die Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs zu erhöhen. Dazu gehört die Dosierung des MIV am Rand des Agglomerationsgürtels und im urbanen Kerngebiet mit dem Ziel, dort Staus abzubauen und den Verkehr zu verflüssigen. Der MIV soll auf den National- und den Hauptverkehrsstrassen kanalisiert werden. Dazu muss sichergestellt sein, dass an den Schnittstellen zwischen diesen Netzen keine übermässigen Überlastungen entstehen. Die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität und Lebensgrundlagen in dicht bebauten Räumen werden ebenfalls gestärkt. Wohnquartiere sind durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und verkehrsberuhigende Massnahmen zu entlasten. Ortsdurchfahrten sollen so umgestaltet werden, dass ihre räumliche Trennwirkung verringert wird. Ferner geht es auch darum, die Zugänglichkeit neuer Mobilitätsangebote für alle und die Finanzierbarkeit der Infrastrukturen zu gewährleisten.

Bedeutung für Fraubrunnen: Die oben aufgeführten Massnahmen gilt es, gemeinsam mit der Bevölkerung und unter Berücksichtigung eines ausgeglichenen Gemeindehaushaltes, umzusetzen. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für sichere Fuss- und Veloverbindungen, für ein optimales ÖV-Angebot innerhalb und ausserhalb der Gemeinde sowie für einen sicheren und leistungsfähigen MIV ein.

2.1.3 Kantonale Sachpläne

Folgende kantonale Sachpläne betreffen die Gemeinde Fraubrunnen:

- **Sachplan Veloverkehr:** Der Sachplan Veloverkehr verfolgt das Ziel, ein kantonales Netz aus Velorouten für Alltag und Freizeit festzulegen, welches attraktiv und sicher ist. Dazu sollen physische Netzlücken geschlossen, sogenannte Widerstände reduziert und Routen optimiert werden. Das kantonale Velowegenetz stellt dabei ein Grundgerüst dar. Die weitere Verdichtung des Netzes auf regionaler und kommunaler Ebene ist erwünscht, die Zuständigkeit liegt jedoch bei den Gemeinden. Das kommunale Velonetz wird in Kapitel 3.2 behandelt.
- **Sachplan Wanderroutennetz:** Im Sachplan Wanderroutennetz werden die bestehenden und geplanten Wanderwege im gesamten Kanton erfasst. Die wesentlichen Inhalte werden im Richtplan Verkehr übernommen.

2.1.4 Kantonales Angebotskonzept für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018-2021 und 2022-2025

In den kantonalen Angebotskonzepten für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr werden die Zuständigkeiten, Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung sowie die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren festgehalten. Ausserdem wird die längerfristig angestrebte Entwicklung des ÖV für die verschiedenen Regionen aufgezeigt.

Kern der kantonalen Angebotskonzepte sind die von den Regionalkonferenz erarbeiteten Massnahmen. Die Regionalkonferenzen koordinieren dabei die Anliegen der verschiedenen Gemeinden in Form an regionalen Angebotskonzepten (vgl. Kapitel 2.2.3 und Kapitel 2.2.4). Sie stellen Anträge für Massnahmen des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs.

Die genehmigten Anträge werden Teil des kantonalen Angebotskonzepts für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018-2021 respektive für das kantonale Angebotskonzept 2022-2025. Die daraus resultierenden Änderungen, welche die Gemeinde Fraubrunnen betreffen, sind in Kapitel 3.3.4 ersichtlich.

2.1.5 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte

Durch Fraubrunnen führt eine Route für Ausnahmetransporte vom Routentyp I. Ausserdem zweigt in Fraubrunnen eine Route (Routentyp III) in Fraubrunnen Richtung Burgdorf ab. Die Brücken stellen dabei Hindernisse dar, die jedoch keine Relevanz für die Gemeinde haben, da keine Massnahmen geplant sind³.

³ Telefonische Auskunft am 8. November 2018, Tiefbauamt Kanton Bern, Ausgabe Januar 2015

Legende

-  Hindernis
-  Routentyp 1
-  Routentyp 3



Abbildung 2: Ausschnitt Karte Versorgungsrouten für den Ausnahmetransport; Oberingenieurkreis OIK III Ost

2.1.6 Standards Kantonsstrassen – Arbeitshilfe

Beim Bau und bei Umgestaltungen von Kantonsstrassen wird die Methode «Standards Kantonsstrassen» angewendet⁴. Jedes Kantonsstrassenprojekt durchläuft den Prozess nach den Standards Kantonsstrassen (je nach Komplexität vollständig oder abgekürzt).

Dieser Prozess besteht aus fünf Phasen: Vorlauf, Planungsstudie, Vorprojekt, Strassenplan, Realisierung.

Im Richtplan Verkehr aufgezeigte Massnahmen haben diesen Prozess noch zu durchlaufen. Das bedeutet, dass die Massnahmen entlang der Kantonsstrasse aus dem Richtplan Verkehr erst noch diesen Prozess durchlaufen müssen. Erst wenn sie sich als notwendig erweisen, können sie umgesetzt werden. Entscheidend für die Umsetzung der Massnahmen ist die Phase 1: Vorlauf. Dabei klärt der Kanton unter Einbezug der Gemeinde ab, ob überhaupt Handlungsbedarf in Form erkennbarer Schwachstellen besteht, wobei die Beurteilung der aktuellen Situation anhand von festgelegten Kriterien und Kennwerten erfolgt.

Jeder Wertung wird der Referenzstandard gegenübergestellt. Die Abweichung ist das Mass für den Handlungsbedarf. Anhand der Beurteilungsgrafik wird deutlich, ob ein Projekt erforderlich ist oder nicht. Zeigt sich schliesslich ein entsprechender Handlungsbedarf, werden weitere Planungsschritte ausgelöst.

⁴ Tiefbauamt des Kanton Bern (2017): Standards Kantonsstrassen – Arbeitshilfe.

Bei Massnahmen entlang von Kantonsstrassen, welche im Richtplan Verkehr skizziert werden, wird während des Zeithorizonts des Richtplans Verkehr die Einleitung der Phase 1 geprüft.

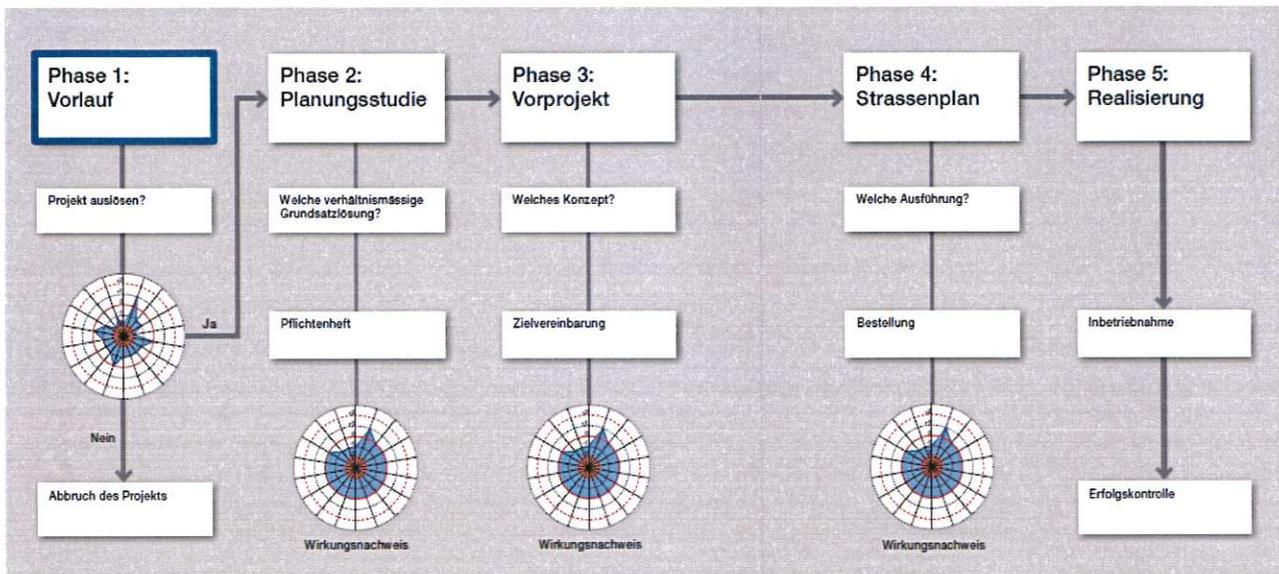


Abbildung 3: Abfolge Standardprozess Umgestaltung Kantonsstrassen gemäss Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen». Die im Richtplan Verkehr aufgeführten Projekte sollen in die Phase 1 eingeleitet werden (blauer Rahmen⁵).

2.2 Regionale Grundlagen

2.2.1 Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Die Gemeinde Fraubrunnen gehört der Regionalkonferenz Bern-Mittelland an, sie ist dem Sektor Nord zugeteilt.

⁵ Tiefbauamt des Kanton Bern (2017): Standards Kantonstrassen – Arbeitshilfe, Download Juli 2018.

2.2.2 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2. Generation

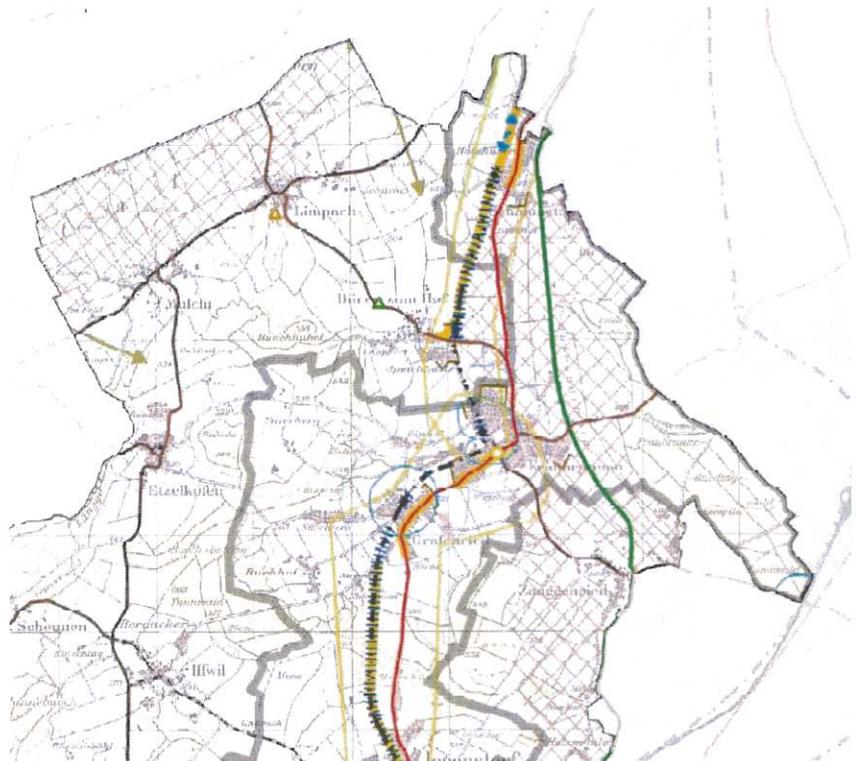


Abbildung 4: Regionalkonferenz Bern Mittelland (2016): Karte zum regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation

Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) stimmt den Gesamtverkehr und die Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene mittel- bis langfristig ab. Der Kanton macht dazu formale und inhaltliche Vorgaben. Die Regionalkonferenzen erarbeiten die RGSK und aktualisieren sie alle vier Jahre. Die darin enthaltenen Themen werden als Teil der regionalen Richtpläne gemäss BauG Art. 98a verabschiedet.

Das RGSK Bern-Mittelland definiert die künftige Entwicklung der Region in den Grundzügen. Oberstes Ziel ist dabei ein nachhaltiges Verkehrssystem, das den Einwohnenden und dem ansässigen Gewerbe dient.

Folgende Massnahmenblätter zu Verkehrsthemen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2. Generation enthalten:

ÖV-Reg-8-a	Doppelspurausbau Jegenstorf – Grafenried (vgl. Kapitel 3.3.1)
ÖV-Reg-8-b	Doppelspurausbau Bätterkinden – Büren zum Hof (vgl. Kapitel 3.3.1)
ÖV-Reg-10	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur (vgl. Kapitel 3.3.1)
LV-W-1-a	Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard Jegenstorf – Fraubrunnen (vgl. Kapitel 3.2.2)
LV-W-1-b	Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard Fraubrunnen – Bätterkinden (vgl. Kapitel 3.2.2)

2.2.3 Regionales Angebotskonzept ÖV 2018-2021⁶

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) entwickelt alle vier Jahre ein regionales Angebotskonzept für den ÖV, das dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) als Basis für die Erstellung des kantonalen Angebotskonzepts dient.

Im «Regionalen Angebotskonzept ÖV 2018-2021» strebte die RKBM Ausbauten und Anpassungen auf zahlreichen Linien in der gesamten Region an. So schlug sie ein verbessertes Abend- und Wochenendangebot sowie Taktverdichtungen vor. Wichtige Voraussetzungen waren: Die Massnahmen müssen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und auch mit mittel- und langfristigen Angebotsvorstellungen kompatibel sein.

Als zentrale Grundlagen für die Erarbeitung 2015/2016 dienten der RKBM das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) I und II sowie das Regionale Angebotskonzept ÖV 2014-2017.

Die RKBM hat das Angebotskonzept Ende Mai 2016 beim AÖV eingereicht. Im Frühling 2017 stimmte der Grosse Rat dem Kantonalen Angebotsbeschluss zu. Die meisten Anträge der RKBM wurden berücksichtigt.

⁶ <https://www.bernmittelland.ch/de/>, Download 07.05.2020

2.2.4 Regionales Angebotskonzept ÖV 2022-2025⁷

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hat für die Jahre 2022–2025 das Regionale Angebotskonzept (RAK) ÖV entwickelt. Mit ihrem umfassenden Massnahmenpaket will sie das ÖV-Angebot in der Stadt, Agglomeration und im ländlichen Raum weiter optimieren.

Die definierten Anpassungen und Ausbauten stellen die notwendigen Kapazitäten sicher, um die stark steigende Nachfrage beim öffentlichen Verkehr zu decken. Auch erhöhen sie die Qualität der ÖV-Erschliessung und verbessern die Erreichbarkeit der ganzen Region. Nicht zuletzt ist es ein wichtiges Ziel der Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 (vgl. Kapitel 2.1.2), den Verkehr auf flächeneffiziente und ressourcenschonende Verkehrsmittel zu verlagern.

Nachfolgend ist der Antrag zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 von benachbarten Planungsregionen (Regionalkonferenz Emmental) zu ÖV-Angeboten, welche auch die Region der RKBM – folglich auch die Gemeinde Fraubrunnen – betreffen und von der RKBM unterstützt werden, stichwortartig aufgelistet:

Linie	Strecke / Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				Ist	Soll
30.465 (Busland 465)	Fraubrunnen/ Lyssach-Burgdorf	Schliessung Taktlücken Vormittag und Nachmittag auf den Linienabschnitten Fraubrunnen–Lyssach–Burgdorf und Lyssach Bahnhof–Burgdorf mit je 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	1	1

Die Eruiierung des Handlungsbedarfs von Angebotsoptimierungen und das Ausarbeiten von Lösungsansätzen beziehungsweise Verkehrsstudien in der Laufzeit des Angebotsschlusses 2022-2025 im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖV in der Region Bern-Mittelland in den Jahren 2026-2029 bleibt als Daueraufgabe bestehen. Ebenfalls sollen in der Angebotsperiode 2026-2029 weitere Inhalte des RGSK umgesetzt werden, so auch in der Gemeinde Fraubrunnen.

Folgende den ÖV betreffende RKBM-Studien als konkrete Inputs für das RAK 2026-2029 sind nach aktuellem Kenntnisstand im Arbeitsprogramm 2020-2022 vorgesehen:

Angebotskonzepte	Begründung/Bemerkung	Arbeitsprogramm		
		2020	2021	2022
Limpachtal–Fraubrunnen	Antrag Gemeinde an Kommission Verkehr			x

⁷ <https://www.bernmittelland.ch/de/>, Download 07.05.2020

Das Regionale Angebotskonzept ÖV stiess in der öffentlichen Mitwirkung auf breite Akzeptanz. Am 31. März 2020 hat die RKBM das bereinigte Konzept beim Kanton eingereicht. Dieser legt nun fest, welche Anträge der Regionen er übernimmt und dem Grossen Rat zur Beschlussfassung unterbreitet. Der Kantonale Angebotsbeschluss ÖV 2022–2025 wird voraussichtlich in der Frühlingssession 2021 verabschiedet.

2.2.5 Konzept Schülertransporte (2014)

Im Konzept Schülertransport wird untersucht, ob und wie sich der öffentliche Verkehr stärken lässt, indem die Schüler den ÖV nutzen. Hierfür wurde eine Übersicht über die Gemeinden, die einen Schulbus betreiben, erstellt. Schulbusse werden aus drei Hauptgründen eingesetzt:

- a) dort, wo kein ÖV-Angebot besteht
- b) dort, wo zwar ein ÖV-Angebot besteht, dieses aber den Transportbedürfnissen der Schüler nicht oder unzureichend entspricht
- c) oder dort, wo zwar ein passendes ÖV-Angebot besteht, die Benutzung aber als zu gefährlich angesehen wird – insbesondere für kleine Kinder.

Bezüglich der Mitbenutzung von Schulbussen durch die Allgemeinheit wird folgende Aussage gemacht: «Schülerbusse können eine Ergänzung zum ÖV sein, da sie überwiegend in Gebieten ohne reguläres ÖV-Angebot eingesetzt werden. Einige Schülerbusse sind offen für die Allgemeinheit. Allerdings wird das Angebot meistens nicht aktiv kommuniziert, die Mitfahrt muss angemeldet werden und das Platzangebot ist beschränkt. Die Nachfrage ist daher sehr bescheiden»⁸.

⁸ Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2014): Konzept Schülertransport S. 5

2.3 Kommunale Konzepte

2.3.1 Richtplan Raumentwicklung

Der Richtplan Raumentwicklung beschäftigt sich schwergewichtig mit der künftigen Siedlungsentwicklung, speziell mit der Entwicklung nach innen, sowie mit dem Thema Landschaft. Er enthält aber auch grundsätzliche Aussagen zum Verkehr. Sie werden in fünf Themenbereichen mit jeweils spezifischer Zielsetzung abgehandelt und werden im vorliegenden Richtplan Verkehr weitgehend übernommen. Die Koordination zwischen dem Richtplan Raumentwicklung und dem Richtplan Verkehr ist somit sichergestellt.

2.3.2 Schulraumplanung Gemeinde Fraubrunnen

Ende 2021 kann noch nicht abschliessend gesagt werden, welche Schulstandorte in der Gemeinde künftig beibehalten werden. Der Entscheid beeinflusst jedoch den Richtplan Verkehr, weil sich dadurch neue Schulwege ergeben könnten⁹.

2.3.3 Bestehende Richtpläne Verkehr

Vor der Fusion der Gemeinde Fraubrunnen hatten fünf der ehemaligen eigenständigen Gemeinden eigene verkehrliche Planungen:

Dorf	Genehmigung AGR	Bezeichnung
Etzelkofen	24.05.1973	Zonen- und Erschliessungsrichtplan
Fraubrunnen	01.03.2010	Richtplan Erschliessung 1:2'500/1:10'000
Grafenried	15.06.2004	Verkehrsrichtplan 1:5'000 Bericht zum Verkehrsrichtplan mit Massnahmenblätter
Mülchi	24.01.2013	Richtplan Erschliessung
Zauggenried	07.03.2013	Richtplan Erschliessung

Mit diesen Planungen wird wie folgt umgegangen:

- Die Inhalte der «alten», heute rechtsgültigen Planungen (Planungsinstrumente) werden überprüft:
- Deren Inhalte dort wo zweckmässig in den neuen Richtplan Verkehr übernommen/überführt und/oder aktualisiert;
- Der neue Richtplan Verkehr mit weiteren zusätzlichen Inhalten ergänzt.

⁹ Gemeinde Fraubrunnen: Schulraumplanung <https://www.fraubrunnen.ch/dienstleistungen/49756/>, Download 11.10.2021

Aufhebungsabsichten

Ziel der Gesamtrevision der Ortsplanung ist das Zusammenführen der bestehenden, rechtsgültigen Verkehrsrichtpläne der Dörfer in der Gemeinde Fraubrunnen:

Büren zum Hof	Etzelkofen	Fraubrunnen	Grafenried	Limpach	Mülchi	Schalunen	Zauggenried
-	1973 ¹⁰	2010 ¹¹	2004 ¹²	-	-	-	2013 ¹³

Tabelle 1: Inkrafttreten der rechtsgültigen Verkehrsrichtpläne

Entsprechend sieht der Gemeinderat vor, alle kommunalen Verkehrsrichtpläne inkl. der seither erfolgten Revisionen / Änderungen aufzuheben. Die planerischen Erkenntnisse aus der Ortsplanungsrevision sollen in die entsprechenden neuen Planungsinstrumente überführt und/oder aktualisiert werden und die (veralteten) Festsetzungen der Verkehrsrichtpläne ersetzen.

Das Aufheben von behördenverbindlichen Planungsinstrumenten obliegt den gleichen Organen, welche das Planungsinstrument erlassen und genehmigt hatten. Im Fall der kommunalen Verkehrsrichtpläne muss das Mitwirkungsverfahren, der Beschluss durch den Gemeinderat sowie die Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung vollzogen werden. Das Vorprüfungsverfahren entfällt.

¹⁰ Nutzungs- und Erschliessungsrichtplan vom 14.11.1973

¹¹ Richtplan Erschliessung vom 01.03.2010

¹² Verkehrsrichtplan vom 15.06.2004

¹³ Richtplan Erschliessung 1:5'000 vom 07.03.2013 mit Revisionen / Änderungen vom 07.06.2013

3. Analyse Siedlung und Verkehr

Der Analyseteil des Richtplans Verkehr erfasst die bestehende Siedlungsstruktur sowie den Ist-Zustand der Verkehrsinfrastruktur sowie Mobilitätsvorkommnisse in Fraubrunnen. So wird der Zusammenhang zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als Ausgangslage für künftige Planungen und Entwicklungen aufgezeigt.

3.1 Bestand Fussverkehr

3.1.1 Schwachstellen innerorts

Innerorts besteht ein feines Fusswegnetz auf den kommunalen Strassen. Grundsätzlich erfüllt dieses seinen Zweck und verbindet die verschiedenen Quartiere der einzelnen Dörfer zufriedenstellend. Einige Schwach- bzw. Gefahrenstellen bestehen dennoch. Die aufgeführten Schwachstellen können neben dem Fuss- auch den Veloverkehr oder den MIV mitbetreffen:

Strasse / Dorf	Kantonsstrasse	Klassierung Schwach- / Gefahrenstelle			Beschrieb Schwachstelle(n)
		Querung	Geschwindigkeit	Schulweg / Trottoir	
					<i>Lesehilfe Spalte Schwach- / Gefahrenstelle: X = Trifft zu</i>
Grafenried					
Dorfstrasse / Hinterdorfstrasse / Bahnhofstrasse / Etzelkofenstrasse / Hohlenweg			X	X	Es bestehen mehrheitlich keine Trottoirs. Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist aufgrund der zulässigen Maximalgeschwindigkeit (50 km/h) gefährdet.
Riedweg			X		Die Markierungen auf der Fahrbahn (rote Querstreifen), bei denen es sich bereits um eine bewusstseinsbildende Massnahme handelt, erfüllen nicht die gewünschten Ergebnisse der Geschwindigkeitsreduktion.
Bernstrasse	ja	X		X	Entlang der Ortsdurchfahrt ist das Trottoir nur einseitig vorhanden. Es fehlen Querungsmöglichkeiten, v.a. im Quartier Lindächer/Sinfonieweg (Schulweg in Richtung Schulhaus Grafenried). Bestehende Fussgängerstreifen werden als gefährlich erachtet (Beleuchtung).

Strasse / Dorf	Kantonsstrasse	Klassierung Schwach- / Gefahrenstelle			Beschrieb Schwachstelle(n)
		Querung	Geschwindigkeit	Schulweg / Trottoir	
					<i>Lesehilfe Spalte Schwach- / Gefahrenstelle: X = Trifft zu</i>
Bernstrasse	ja	X	X	X	Keine Querungsmöglichkeiten auf der Bernstrasse südlich der Abzweigung in die Stöckgasse bis zum Ortseingang. Der Ausbaustandard des bestehenden Fussweges (Trampelpfad) zwischen dem Dorfeingang bis zur Buchbinderei genügt nicht den Ansprüchen seiner eigentlichen Funktion als Schulweg/Trottoir. Geschwindigkeitsreduktion bei Dorfeingang.
Stöckgasse / Buchhof			X		Verbesserung Verkehrssicherheit aufgrund Arbeitsverkehr zur Gewerbezone Buchhof. Allenfalls Temporeduktion prüfen.
Bachtelen			X	X	Geschwindigkeit MIV überhöht, Anbindung Quartier an Schulanlage, bestehende Markierungen (Parkplätze) verbesserungsbedürftig.
Binnel			X		Geschwindigkeit MIV überhöht.
Buchhofstrasse			X	X	Geschwindigkeit MIV überhöht, Lastwagenfahrverbot ungenügend gekennzeichnet, Rechtsvortritt auf Höhe Buchhofstrasse 22 gefährlich.
Fraubrunnen					
Zauggenriedstrasse	ja	X	X	X	Gefahrenpotenzial, weil diese Kantonsstrasse auch ein Schulweg ist. Gefahrenpotential bei Zufahrt Turnhalle.
Bernstrasse	ja	X			Keine Querungsmöglichkeit beim Ortsausgang Richtung Grafenried (Höhe Willenweg), um den Fuss- und Veloweg zu erreichen. Fehlende Signalisation Radweg.
Ausgangs Dorf in Richtung Schalunen / Feldweg	ja	X	X	X	Abwechselnde Geschwindigkeitsregelungen (50 km/h innerorts – 80 km/h ausserhalb – 60 km/h bei der Verzweigung in Richtung Büren z. Hof) führen zu überhöhten Geschwindigkeiten. Dadurch wird die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt, nicht zuletzt auch darum, weil sich dort die Abzweigung zur Badi befindet und im Winter an den Hängen beidseits der Strasse geschlittelt wird.
Sägeweg					Sicherheit bei der Badierschliessung ungenügend
Moosweg					Kein Fahrverbot auf Flurweg (beliebter Spazier- und Veloweg)
Moosgasse					Schleichverkehr in Richtung Mühlematt

Strasse / Dorf	Kantonsstrasse	Klassierung Schwach- / Gefahrenstelle			Beschrieb Schwachstelle(n)
		Querung	Geschwindigkeit	Schulweg / Trottoir	
					<i>Lesehilfe Spalte Schwach- / Gefahrenstelle: X = Trifft zu</i>
Höhe - Eriweg		X			Netzlücke Fussgängerverkehr
Chlostermatte			X		Naturstrasse wird als Verbindungsstrasse genutzt.
Büren zum Hof					
Dorfstrasse / Limpachstrasse	ja	X		X	Es besteht nur eine Querungsmöglichkeit auf der Dorfstrasse (Höhe Abzweigung Chrüz matt / Kindergarten).
Speichhüsli / Dorzenmatt			X		Beleuchtung bei Abzweigung Speichhüsli prüfen
Schalunen					
Solothurnstrasse	ja	X	X	X	Das Trottoir auf der östlichen Seite der Ortsdurchfahrt ist nicht durchgehend (Netzlücke). Die bestehenden Trottoirs sind teilweise sehr schmal. Querungsmöglichkeiten in Anzahl und Standort nicht zweckmässig. Teils Geschwindigkeitsüberschreitungen.
Abschnitt Bahnhofstrasse – Jurastrasse				X	Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist aufgrund der ungenügenden Beleuchtung (Schulweg / Trottoir) beeinträchtigt.
Aefligenstrasse			X	X	Aufgrund des neuen Reitbetriebes ist mit Mehrverkehr zu rechnen. Überhöhte Geschwindigkeit unabhängig Reitbetrieb.
Limpach					
Mülchistrasse	ja	X		X	Auf dem letzten Abschnitt Richtung Bätterkinden gibt es weder ein Trottoir noch Querungsmöglichkeiten (Schulweg).
Britternstasse	ja	X		X	Aufgrund der engen Platzverhältnisse bestehen Schwachstellen bezüglich Sicherheit, zuungunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Insbesondere beim Kreuzen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entstehen gefährliche Situationen. Es fehlen (sichere/einsehbare) Querungsmöglichkeiten und eine durchgehende Trottoirführung (Netzlücke).
Bätterkindenstrasse	ja	X	X	X	Auf der Bätterkindenstrasse gibt es abschnittsweise kein Trottoir sowie keine Querungsmöglichkeiten.
Schulwegnetz	ja			X	Allgemein Schulwegnetz zum Schulhaus überprüfenswert

Strasse / Dorf	Kantonsstrasse	Klassierung Schwach- / Gefahrenstelle			Beschrieb Schwachstelle(n)
		Querung	Geschwindigkeit	Schulweg / Trottoir	
					<i>Lesehilfe Spalte Schwach- / Gefahrenstelle: X = Trifft zu</i>
Etzelkofen					
Hofacher / Postgasse			X		Temporegime prüfen
Mülchi					
Dorfplatz	ja	X		X	Bei der Querungsmöglichkeit ist die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer aufgrund der Sichtverhältnisse (Sichtweiten/Sichtberme) und der zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h beeinträchtigt. Hinweis: Dorfplatz ist nicht Teil der Kantonsstrasse.
Moosgasse und Breite			X		Teilweise überhöhte Geschwindigkeit MIV. Schleichverkehr
Schulwegnetz	ja			X	Allgemein Schulwegnetz zum Schulhaus überprüfenswert
Hauptstrasse	ja	X	X		Keine Querungsmöglichkeit auf der Höhe der Bushaltestelle in Richtung Moosgasse. Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist aufgrund der Sichtverhältnisse (Sichtweiten in den Kurven) und der zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h beeinträchtigt. Bestehender Fussgängerstreifen im Kurvenbereich wenig einseitig. Ausbaustandard in Richtung Bätterkinden ungenügend.
Zauggenried					
Oberdorf				X	Es gibt keine Trottoirs.
Fraubrunnenstrasse	ja	X	X	X	Es bestehen wenige Querungsmöglichkeiten, einseitige Trottoirführung. Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ist aufgrund der zulässigen Maximalgeschwindigkeit (50 km/h) gefährdet.
Oberdorf / Neuhofstrasse			X		Unübersichtliche Strassenstellen (Skating-Route). Schleichverkehr (Missachtung Signalisation Zubringer), Tempo MIV überhöht
Jegenorfstrasse			X		Schleichverkehr

3.1.2 Schwachstellen zwischen den Dörfern

Das Fusswegnetz ausserhalb der Dörfer ist für die Verbindung der Ortsteile zu einer Gemeinde wichtig. Viele der Wegverbindungen sind ausreichend gestaltet, einige Schwachstellen bestehen jedoch:

Dorf	Kantonsstrasse	Strasse / Dorf	Beschrieb Schwachstelle(n)
Fraubrunnen – Büren zum Hof		Fraubrunnenstrasse / Bürenstrasse	Die Verbindung zwischen Büren zum Hof und Fraubrunnen ist als Teil der neuen Alltagsveloroute das Rückgrat der Langsamverkehrserschliessung in der Gemeinde. Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist aufgrund fehlender Trottoirs (Netzlücke) und der zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h beeinträchtigt.
Mülchi –Limpach	ja	Hauptstrasse / Mülchistrasse	Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist aufgrund fehlender Trottoirs bzw. einer fehlenden Verbindung für den Langsamverkehr (Netzlücke) und der zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h beeinträchtigt. Aufgrund der Nähe von Mülchi und Limpach könnte diese Verbindung auch als Fussweg (für den Freizeitverkehr) genutzt werden.
Etzelkofen – Grafenried		Nördliche Verbindung: Fraubrunnenstrasse – Unterberg Südliche Verbindung: Grafenriedstrasse – Etzelkofenstrasse	Beide Verbindungen sind Schulwege mit Velo fahrenden Kindern. Die zulässige Geschwindigkeit des MIV beträgt 80 km/h. Der Ausbaustandard des bestehenden Fussweges genügt nicht den Ansprüchen seiner eigentlichen Funktion als Schulweg/Trottoir (südliche Verbindung teilw. nicht asphaltiert). Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist aufgrund der Sichtverhältnisse (Sichtweiten in den Kurven, im Wald) und der zulässigen Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h beeinträchtigt.
Zauggenried – Kernenried	Ja	Hauptstrasse	Skater weichen aufgrund der geringen Platzverhältnisse oft auf die Hauptstrasse aus (Skate-Route 22).
Limpach – Büren zum Hof	Ja	Limpachstrasse / Bürenstrasse	Die Strassen, welche als Basisnetz Alltagsveloroute entlang der Kantonsstrasse im Sachplan Veloverkehr eingetragen ist, bietet für die Velofahrer (auch Schulwegsicherheit) nicht den notwendigen Schutz (schmale Strasse, unübersichtliche Strassenstellen). Die Strasse hat für die Anbindung des Limpachtals an die RBS-Linie eine wichtige Funktion.
Büren zum Hof – Etzelkofen / Grafenried		Verbindungsweg	Bei der Verbindung zwischen Büren zum Hof und Etzelkofen sowie Grafenried ist der Ausbaustandard der bestehenden Wege eher gering.

3.1.3 Wanderwege

Die Gemeinde Fraubrunnen verfügt über ein dichtes Wanderwegnetz.

- Naturbelag
- Hartbelag
- *** Vororientierung
- Aufhebung



Abbildung 5: Ausschnitt Sachplan Wanderroutennetz¹⁴

Der Sachplan Wanderroutennetz sieht folgende Massnahmen vor:

- Zwei Ergänzungen des Wanderroutennetzes in Richtung Aefligen (Vororientierung), da im Bereich Urtenen / Fraubrunnen Lücken bestehen.
- Ausserdem wird durch die neue Alltagsveloroute eine Verlegung des Wanderwegs zwischen Büren zum Hof und Schalunen notwendig.

3.1.4 Skatestrecke Bärnbiet Skate

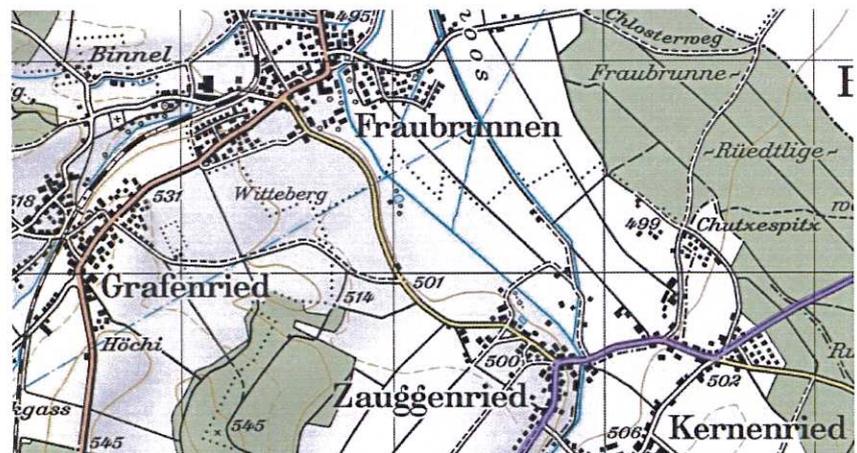


Abbildung 6: Abschnitt regionale Skateroute 22 Bärnbiet Skate (violett)¹⁵

¹⁴ Geoportal des Kanton Bern, Download 12.07.2018.

¹⁵ Quelle: www.schweizmobil.ch, Download 07.08.2018.

Die regionale Skate Route 22 Bärnbiet Skate führt durch das Dorf Zauggenried.

Auf der Neuhoferstrasse (Richtung Neuhofer, Münchringen) und im Oberdorf kann es wegen der leichten Hangneigung sowie dem landwirtschaftlichen Verkehr regelmässig zu gefährlichen Situationen kommen. Auf der Hauptstrasse in Richtung Kernried gibt es zwar einen Fussweg. Da dieser jedoch auch von Velos benützt wird, bestehen zu geringe Platzverhältnisse. Skatende weichen deswegen regelmässig auf die Strasse aus. Hier besteht eine Schwachstelle.

3.1.5 Historische Verkehrswege

Das historische Wegnetz von Fraubrunnen ist in seiner Grundstruktur mit geringfügigen Unterbrüchen sehr gut erhalten. Es enthält verschiedene Wegabschnitte unterschiedlicher Qualität (mit traditioneller Wegsubstanz, teilweise viel Substanz, von lokaler oder regionaler Bedeutung)¹⁶. Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung gibt es keine.

Über das Ausmass des Schutzes der historischen Verkehrswege entscheidet der Gemeinderat im Einzelfall unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung und ihrer landschaftlichen und baulichen Umgebung. Dazu kann die Fachstelle Langsamverkehr der kantonalen Bau- und Verkehrsdirektion (Tiefbauamt) beratend beigezogen werden.

- IVS National**
- Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
- IVS Regional und Lokal**
- Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf
- Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung
 - Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - Historischer Verlauf mit Substanz
 - Historischer Verlauf
- Gemeindegrenzen**
- Technische Grenze (Bodensee, Testa Grigia)
 - Politisch-administrative Grenze

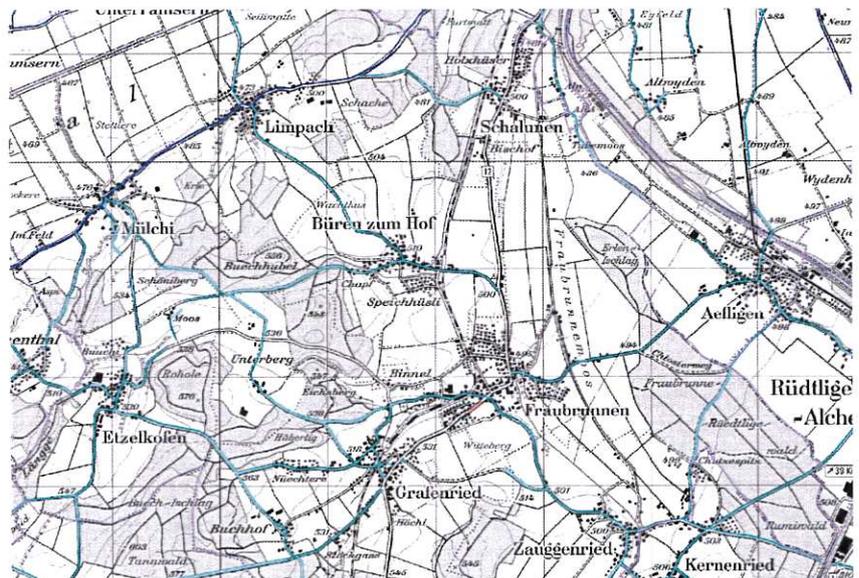


Abbildung 7: Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS 2007), national, regional und lokal¹⁷

¹⁶ Die Historischen Verkehrswege (IVS 2007) von regionaler und lokaler Bedeutung mit Substanz werden im Zonenplan Landschaft mit einem hinweisenden Charakter dargestellt.

¹⁷ Quelle: geo.admin.ch, Download: 07.08.2018.

Hinweis: kleiner Abschnitt von nationaler Bedeutung (rot) auf der Bernstrasse zwischen Fraubrunnen und Zauggenried.

3.2 Bestand Radverkehr

3.2.1 Velowegnetz gemäss Sachplan Veloverkehr

-  Hauptverbindung Alltagsveloroute entlang Kantonsstrasse
-  Basisnetz Alltagsveloroute entlang Kantonsstrasse
-  Hauptverbindung Alltagsveloroute entlang Gemeindestrasse
-  Basisnetz Alltagsveloroute entlang Gemeindestrasse
-  Weitere Kantonsstrasse
-  Veloroute anderer Träger (SchweizMobil)
-  Netzlücke
-  Korridor Netzlücke

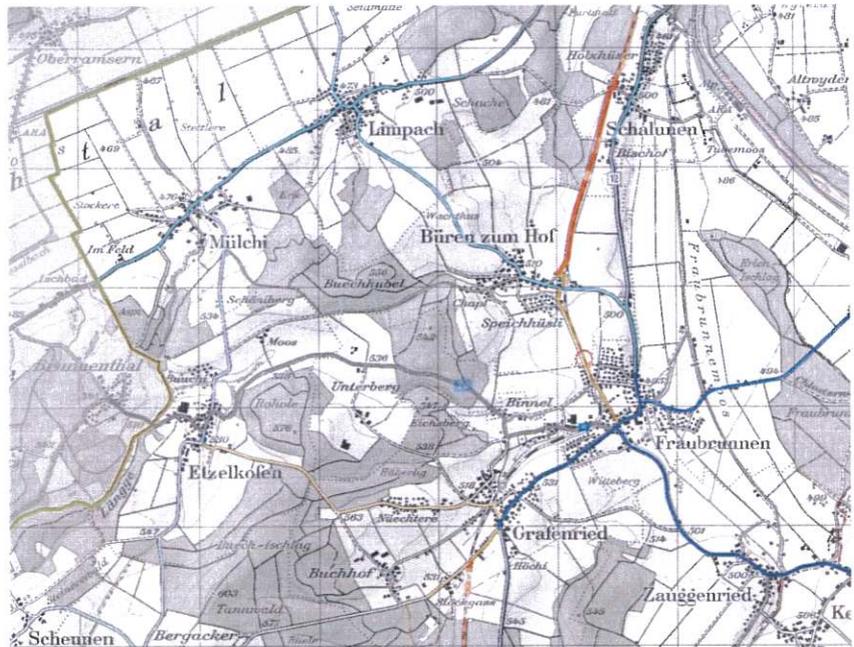


Abbildung 8: Auszug Sachplan Veloverkehr (Stand RRB Nr. 624/2020 vom 27. Mai 2020), Ausschnitt Fraubrunnen

Der Sachplan Veloverkehr beinhaltet folgende Aussagen zu Fraubrunnen:

- Die regionale Route 24 Emmental-Entlebuch (Etappe 1 Biel/Bienne-Burgdorf) von SchweizMobil quert Fraubrunnen. Sie hat gleichzeitig eine kantonale Netzfunktion.
- In Zauggenried verzweigt sich die Freizeitroute: Während ein Ast weiterhin der Route 24 Emmental-Entlebuch folgt, führt ein zweiter über Münchringen und Mattstetten nach Urtenen-Schönbühl.
- Weiter führen mehrere Alltagsvelorouten mit kantonaler Netzfunktion durch die Gemeinde. Sie folgen grösstenteils den Kantonsstrassen. Einige kommunale Velorouten gibt es ebenfalls.

3.2.2 Neue Alltagsveloroute

Gemäss Sachplan Veloverkehr wird entlang der RBS-Bahnlinie zwischen Jegenstorf und Bätterkinden der Ausbau einer Alltags-Hauptverbindung umgesetzt. Die Finanzierung wurde an den Gemeindeversammlungen Bätterkinden, Fraubrunnen und Jegenstorf im Dezember 2018 gesichert. Die Alltagsveloroute wird gemäss RGSK ab 2020 umgesetzt. Sie soll für den Veloverkehr im regionalen Kontext eine komfortable und attraktive Verbindung bieten. Damit wird eine wichtige Netzlücke im regionalen Velowegnetz geschlossen.

3.2.3 Schwachstellen Veloroutennetz

Durch die neue Alltagsveloroute entsteht entlang der RBS-Bahnlinie eine gut ausgebaute Veloroute, welche die Attraktivität des Veloverkehrs erhöhen wird. Insgesamt besteht somit ein Velonetz, dass die einzelnen Dörfer miteinander verbindet. Das Netz ist punktuell zu ergänzen.

Im Limpachtal besteht keine spezifische Veloinfrastruktur. Es fehlt insbesondere ein Anschluss von Mülchi an die Schweiz-Mobilroute sowie von Etzelkofen nach Büren zum Hof. Ausser zwischen Grafenried und Fraubrunnen bestehen keine separaten Radstreifen.

3.2.4 Erschliessung ÖV-Haltestellen mit dem Radverkehr

Die Bahn- und Bushaltestellen in der Gemeinde Fraubrunnen sind mit dem Velo wie folgt erreichbar:

Dorf	Haltestelle	Erreichbarkeit	Veloabstellplätze	Davon gedeckt
Fraubrunnen	Bahnhof Fraubrunnen	Via Alltagsveloroute, rund um den Bahnhof besteht eine Tempo 30-Zone.	162	162
Fraubrunnen	Löwen (Moonliner)	Via Bernstrasse.	-	-
Grafenried	Bahnhof Grafenried	Via Bahnhofstrasse-Dorfstrasse an Alltagsveloroute angebunden	103	103
Büren zum Hof	Bahnhof Büren zum Hof	Via Alltagsveloroute Hinweis: Entlang der Zubringer Dorfstrasse, Chrützmatt fehlen Velostreifen.	20	20
Schalunen	Bahnhof Schalunen	Via Alltagsveloroute	12	12
Limpach	Post	Via Ortsdurchfahrt.	-	-
Limpach	Vorimholz	Die Bushaltestelle liegt in Fussdistanz aller Bauten, die über diese erschlossen werden.	-	-
Mülchi	Spritzenhaus	Via Hauptstrasse (ohne Radstreifen)	-	-
Etzelkofen	Dorf	Via Dorfstrasse auf Mehrzweckstreifen.	3	-
Etzelkofen	Oberdorf	Via Dorfstrasse auf Mehrzweckstreifen.	-	-
Zauggenried	Zauggenried	Via Fraubrunnenstrasse.	-	-

An den vier Bahnhöfen ist das Angebot an Veloabstellplätzen knapp. Bei der Umgestaltung der Bahnhöfe Schalunen, Büren zum Hof und Fraubrunnen

(Federführung RBS) sind neue Veloabstellplätze seitens der RBS geplant und mit der Gemeinde zum gegebenen Zeitpunkt zu konsolidieren¹⁸.

An den Bushaltestellen gibt es keine Veloabstellplätze. Es ist nicht klar, ob ein Angebot die Nachfrage erhöhen würde oder ob die Distanz von zuhause bis zur Bushaltestelle zu Fuss zurückgelegt wird.

Veloparkierung bei öffentlichen Einrichtungen

In der Gemeinde gibt es verschiedene öffentliche Einrichtungen mit folgenden Veloabstellplatzangebot:

Dorf	Öffentliche Einrichtung	Veloabstellplätze	Davon gedeckt
Fraubrunnen	Schulanlage mit Turnhalle und Mehrzweckanlage	200	200
Fraubrunnen	Gemeindeverwaltung	-	-
Fraubrunnen	Viehschauplatz (öffentliches Parkierungsrecht gemäss Grundbucheintrag)	-	-
Fraubrunnen	Schwimmbad	11	0
Grafenried	Gemeindeverwaltung	-	-
Grafenried	Schulhaus mit Turnhalle	55	50
Grafenried	Kirche / Friedhof	-	-
Büren zum Hof	Schulhaus (Kindergarten)	-	-
Büren zum Hof	Gemeindeverwaltung	30	30
Schalunen	Kindergarten	-	-
Limpach	Schulhaus	38	38
Mülchi	Schulhaus	12	12
Etzelkofen	Gemeindehaus	-	-
Etzelkofen	Schulhaus	30	30
Zauggenried	Schulhaus	28	28

3.2.5 Signalisation

Ausser der oben erwähnten Netzlücken und Schwachstellen gibt es ausreichende Signalisationen für den Velo- und Fussverkehr.

¹⁸ RBS (2018): Unser Angebot für die Zukunft; <https://www.rbs.ch/fahrplanausbau> (Stand: Mai 2017, Download 13.09.2018).

3.3 Bestand öffentlicher Verkehr

Der Richtplan Verkehr fokussiert sich auf die Entwicklung der nächsten rund 15 Jahre. Deshalb wird hier der Fokus auf das ÖV-Angebot ab 2021 gelegt.

3.3.1 Doppelspurausbau RBS

Bis voraussichtlich 2023 wird der Doppelspurausbau Entlang der RBS-Bahnlinie weitgehend abgeschlossen sein. Gemäss Auskunft der RBS soll dann das neue Angebotskonzept auf Ende 2023 eingesetzt werden. Es werden folgende Infrastrukturprojekte in der Gemeinde Fraubrunnen umgesetzt:¹⁹

- Für die Verlängerung der S8 von Jegenstorf nach Bätterkinden, sind zwischen Bätterkinden und Büren zum Hof sowie zwischen Grafenried und Jegenstorf verschiedene Ausbauten notwendig. Mit diesen Ausbauten kann, wo nötig, die Streckengeschwindigkeit erhöht werden: Die RE-Züge sollen dort künftig mit bis zu 120 km/h verkehren.
- Ausbau Bätterkinden Süd – Büren zum Hof: Wegen der angestrebten Geschwindigkeitserhöhung wird in Büren zum Hof eine so genannte Doppelspurinsel (ca. 1 km lang) erstellt. Der Bahnhof und das Bahnhofsbereich in Büren zum Hof werden neu gestaltet. Erstellt werden ein neues Aussenperron, Parkplätze, eine Park+Ride-Anlage und eine neue Warterhalle mit Velounterstand.
- In Schalunen wird das Perron durchgehend erhöht und eine neue Warterhalle mit Velounterstand gebaut.
- Doppelspurausbau Grafenried–Jegenstorf: Mit dem Angebotsausbau kreuzen die Züge künftig zwischen Grafenried und Jegenstorf. Dafür wird eine 2,8 km lange Doppelspur gebaut. Gleichzeitig wird die Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgebaut.
- Ausbau Bahnhof Fraubrunnen: Im Horizont 2025 sollen die RE-Züge auf 180 m verlängert werden. Damit diese im Bahnhof Fraubrunnen halten können, sind die Perrons entsprechend zu verlängern. Die konkrete Ausgestaltung ist noch offen, die Planungen dazu werden in den kommenden Jahren beginnen.

Diese Massnahmen bringen eine Neuausrichtung des Angebotskonzepts mit sich, die Auswirkungen sind in den Kapiteln 3.3.3 und 3.3.4 ersichtlich.

¹⁹ RBS (2018): Unser Angebot für die Zukunft; <https://www.rbs.ch/fahrplanausbau>, Stand: Mai 2017, Download: 13.09.2018.

3.3.2 Anpassungen aufgrund des Doppelspurausbaus der RBS-Bahnlinie

Der Doppelspurausbau bringt folgende Anpassungen mit sich, die durch den Regierungsrat mit dem Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode bis 2023 festgesetzt wurden. Es wird folgendes Angebotskonzept auf Ende 2023 umgesetzt²⁰:

- Mit dem neuen Angebot werden alle Stationen der Gemeinde Fraubrunnen halbstündlich von der S8 bedient (vs. Abfahrten Fraubrunnen: Richtung Bern XX:25/55; Richtung Bätterkinden XX:05/35).
Diese S8-Verbindungen sind in den Knoten Bern eingebunden (vs. Abfahrt XX:10/40; vs. Ankunft XX:19/49); in Bätterkinden entstehen für die S8 Umsteigeanschlüsse auf den RE mit einer Übergangszeit von 3 bis 4 Minuten).
- Fraubrunnen wird zusätzlich weiterhin halbstündlich vom RE bedient (vs. Abfahrt Richtung Bern XX:04/34; Richtung Solothurn XX:24/54). Dieser RE ist in Bern ebenfalls in den Knoten eingebunden (vs. Abfahrt XX:06/36; vs. Ankunft XX:23/53); in Solothurn werden die Züge wie heute auf die Regionalverkehrsspinne (15/45-Knoten) ausgerichtet sein.
- Die Fahrzeiten Fraubrunnen-Bern werden 18-19 Minuten (RE) resp. 24-25 Minuten (S8) betragen; die Fahrzeit Fraubrunnen-Solothurn reduziert sich auf 15-16 Minuten (RE).
- Alle Angaben können im Minutenbereich noch ändern, die „Grundmechanik“ ist aber fixiert. Vorbehalten bleiben Anschlüsse in Solothurn, wobei die RBS keinen Einfluss auf die Fahrlagen der SBB-Züge hat.

²⁰ Auskunft per E-Mail von Ulrich Reinert, RBS, an Simon Nussbaumer, Planteam S AG, 18. Januar 2019

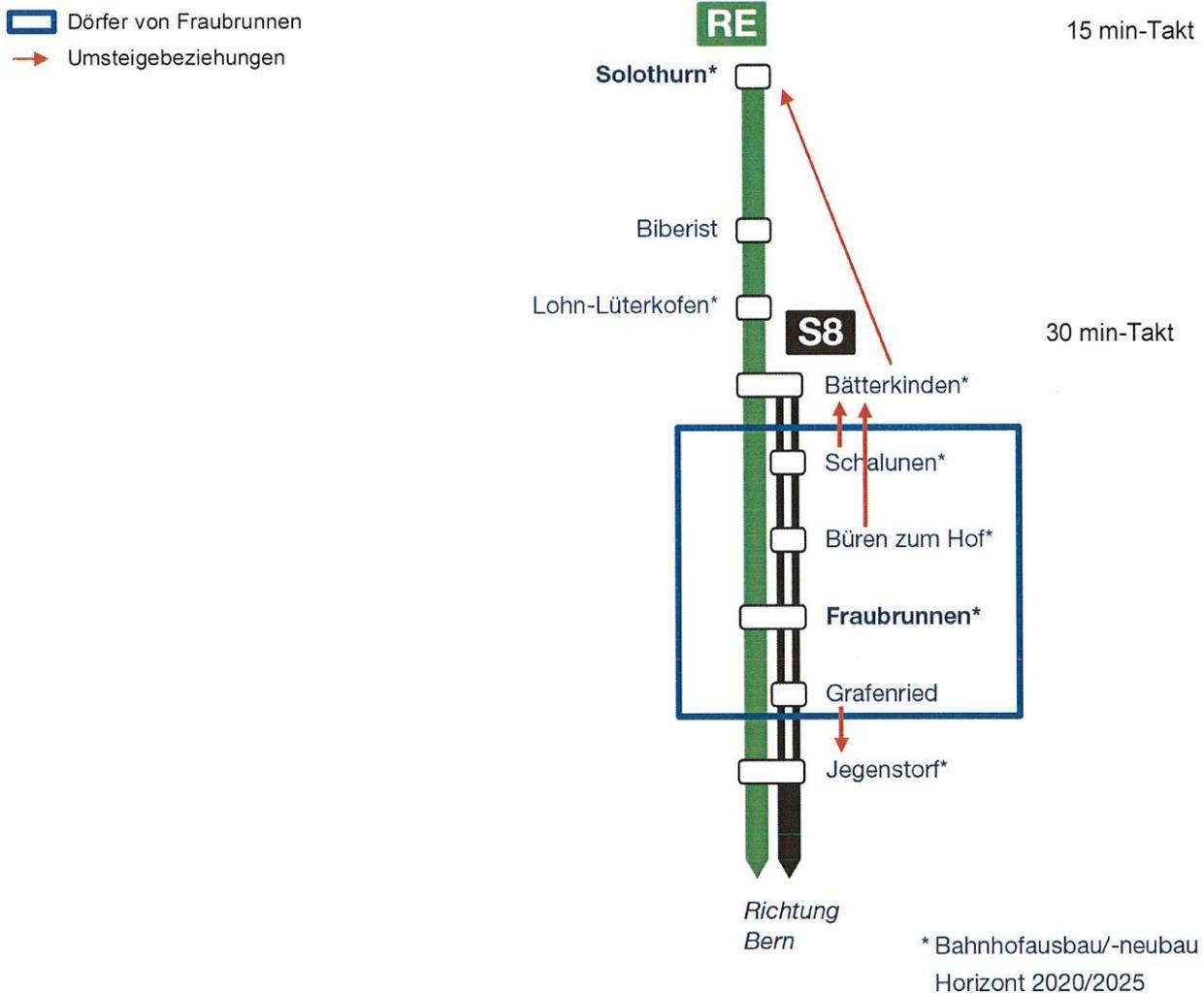


Abbildung 9: Neues Angebotskonzept RBS im Zuge des Doppelspurausbau²¹

3.3.3 Angebotskonzept Lyss-Solothurn-Münchenbuchsee

Die RBS erarbeitete im Jahr 2015 gemeinsam mit den Behörden aus den Kantonen Solothurn und Bern sowie den betroffenen Gemeinden ein neues Angebotskonzept für den Raum Lyss-Solothurn-Münchenbuchsee. Die wesentlichen Änderungen wurden sowohl in das regionale als auch in das kantonale ÖV-Angebotskonzept aufgenommen und beim Fahrplanwechsel 2018 eingeführt: Die Buslinie 871 wird zur Hauptzubringerlinie für Messen von/nach Bern. Davon profitiert insbesondere das Dorf Etzelkofen. Das Angebot wird ausgebaut und die Linie wird neu der Angebotsstufe 2 zugeteilt,

²¹ Quelle: RBS (2018): Unser Angebot für die Zukunft; <https://www.rbs.ch/fahrplanausbau>, Stand: Mai 2017, Download 13.09.2018.

d.h. Stundentakt für regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte²².

3.3.4 Angebot öffentlicher Verkehr ab 2023

Das ÖV-Angebot wird für die einzelnen Dörfer wie folgt aussehen:

Dorf	Angebot ab 2023	Bewertung
Fraubrunnen	<p>In Fraubrunnen verdoppelt sich die Anzahl der Verbindungen in Richtung Bern (voraussichtlich neu 15 min-Takt). Zusätzlich zur halbstündigen S8 erhält Fraubrunnen mit dem RE zweimal pro Stunde rasche Verbindungen in die Agglomeration Bern.</p> <p>In Richtung Solothurn fährt weiterhin alle 30 min ein Zug.</p> <p>Fraubrunnen ist ausserdem wochentags per Bus stündlich (mit Taktlücken) via Zauggenried mit Burgdorf verbunden. Am Samstag verkehren insgesamt fünf Kurspaare, am Sonntag keine.</p>	<p>Das Dorf Fraubrunnen profitiert vom Zweispurausbau und wird zum besterschlossenen Dorf der Gemeinde. Durch die verbesserte Erreichbarkeit wird Fraubrunnen attraktiver für in Bern und Solothurn arbeitende Pendler, die jedoch das ländliche Wohnen schätzen. Fraubrunnen wird so noch stärker zu einem Teil der Agglomeration Bern. Die künftige Siedlungsentwicklung wird sich daher aller Voraussicht nach auf Fraubrunnen konzentrieren.</p> <p>Neue Entwicklungsgebiete (Mühle, alte Möbelfabrik, Hofmatte Nord und Süd) eignen sich deshalb aus Sicht ÖV im Dorf Fraubrunnen besonders.</p> <p>Die Busverbindung nach Burgdorf (Spital) ist zu erhalten und zu fördern, jedoch fehlen Verbindungen am Samstag und am Sonntag.</p>
Grafenried Büren zum Hof Schalunen	<p>Grafenried, Büren zum Hof und Schalunen werden ab 2020 tagsüber mit stündlich zwei Zügen nach Bern bedient.</p> <p>Für die Fahrt nach Solothurn muss neu in Fraubrunnen oder Bätterkinden auf den RE umgestiegen werden.</p> <p>Die Fahrzeit von/nach Bern verlängert sich mit der S8 gegenüber heute leicht.</p>	<p>Für Grafenried, Büren zum Hof und Schalunen bedeuten die Umstellungen, dass die Langsamverkehrsanbindung nach Fraubrunnen/Bätterkinden/Jegenstorf wichtiger wird. Aus diesem Grund wird die Alltagsveloroute entlang der RBS-Bahnlinie geschaffen.</p> <p>Die Überbauung nicht überbauter Parzellen ist aus Sicht ÖV zweckmässig, da diese drei Dörfer mit der RBS verhältnismässig gut an Bern und Solothurn angeschlossen sind.</p>
Limpach Mülchi	<p>Limpach und Mülchi sind mit dem Bus erschlossen, entweder in Richtung Bätterkinden oder Messen (3 Kurse am Morgen und am Abend).</p> <p>Am Samstag und am Sonntag verkehren keine Busse.</p>	<p>Die Dörfer im Limpachtal haben eine geringe Erschliessungsgüte als die Dörfer entlang der RBS-Bahnlinie. Es besteht keine direkte ÖV-Verbindung zwischen dem Limpachtal und Fraubrunnen.</p> <p>Im Richtplan Raumentwicklung wird erläutert, dass mit dem Zusammenschluss zur neuen Gemeinde Fraubrunnen die Herausforderung besteht, durch die angemessene Vernetzung mit</p>

²² Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (2017): Angebotskonzept des Kanton Berns für den ÖV; Kapitel 6.6 RK Bern (S. 75)

Dorf	Angebot ab 2023	Bewertung
		dem ÖV einen besseren Austausch der Bevölkerung zu ermöglichen. Aus Sicht ÖV ist die Siedlungsentwicklung hier nicht optimal, da der Bus nur eine Grunder-schliessung auf tiefem Niveau sicherstellt.
Etzelkofen	Etzelkofen ist mit dem Bus via Messen und Jegenstorf während den Stosszeiten im 30 min-Takt und ansonsten zwischen 6 bis 24 Uhr stündlich erschlossen.	Etzelkofen hat von der Neugestaltung des Busangebots profitiert. Jedoch fehlt eine direkte, umsteigefreie Verbindung ins Dorf Fraubrunnen.
Zauggenried	Zauggenried ist mit dem Bus werktags im Stundentakt (mit Taktlücken) an Burgdorf und Fraubrunnen angeschlossen. Am Samstag verkehren insgesamt fünf Kurspaare, am Sonntag keine.	Die Verbesserung oder zumindest die Beibehaltung des heutigen Angebots sind für die ÖV-Erschliessung von Zauggenried zentral. Zauggenried würde von einer besseren Busverbindung zwischen Fraubrunnen und Burgdorf deutlich profitieren. In Zauggenried gibt es wenig Siedlungsdruck.

3.3.5 Nachtbus Moonliner

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag verkehrt zwischen Bern und Solothurn der "MOONLINER"-Nachtbus mit verschiedenen Haltestellen (Bahnhöfen) entlang der RBS-Bahnlinie. Das Angebot ist zweckmässig und soll so beibehalten werden.

Mit dem kantonalen Angebotsbeschluss 2022-2025 sollen die Nachtbuslinien in das Grundangebot ÖV aufgenommen werden. Neben dem Wechsel des Tarifsystems soll gemäss aktueller Planung per Fahrplanwechsel im Dezember 2021 das in Zusammenarbeit mit den RK/RVKs erarbeitete "MOONLINER" Betriebskonzept 2022 umgesetzt werden.

3.3.6 Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr

Im Interesse der Gemeinde Fraubrunnen wird folgender Handlungsbedarf erkannt (siehe nachfolgende Darstellung):

- Der Doppelspurausbau der RBS wird den Standort Fraubrunnen weiter stärken, der Bahnhof wird zum zentralen Ausgangspunkt:
 - o Die ÖV-Anbindung von Fraubrunnen in Richtung Bern, Solothurn (und Burgdorf mit dem Bus) ist mit einem täglichen Taktfahrplan zu stärken. Der Zugang zu dortigen Infrastruktureinrichtungen (Spital), Bildungsstätten und Einkaufsmöglichkeiten ist von hoher Bedeutung.
 - o Die Infrastrukturanlagen (Veloabstellplätze, P+R-Anlagen etc.) sind auszubauen.
- Eine gute ÖV-Binnenerschliessung ist ebenfalls für die Dörfer, welche nicht direkt an der RBS-Bahnlinie liegen, wichtig. Eine Verbesserung der

ÖV-Anbindung bzw. des ÖV-Angebots wird primär für die Dörfer Etzelkofen, Mülchi und Limpach angestrebt. In Anbetracht der heute schon tiefen Auslastung der Linie Messen-Bätterkinden ist die Wirtschaftlichkeit neuer Verbindungen zu beachten.²³

- Gemeindeinterne Wege liegen innerhalb der gleichen ÖV-Zone.

Der öffentliche Verkehr wird heute ausschliesslich durch den Kanton über die sechs Regionale Verkehrskonferenzen / Regionalkonferenzen (RK) bestimmt, weshalb der Einfluss seitens der Gemeinde grundsätzlich beschränkt ist. Im Richtplan Verkehr kann die Gemeinde jedoch Entwicklungsabsichten beschreiben und sich schliesslich bei der RK für ihre Interessen einsetzen. Die Gemeinde Fraubrunnen gehört der RK 4 Bern-Mittelland an.²⁴

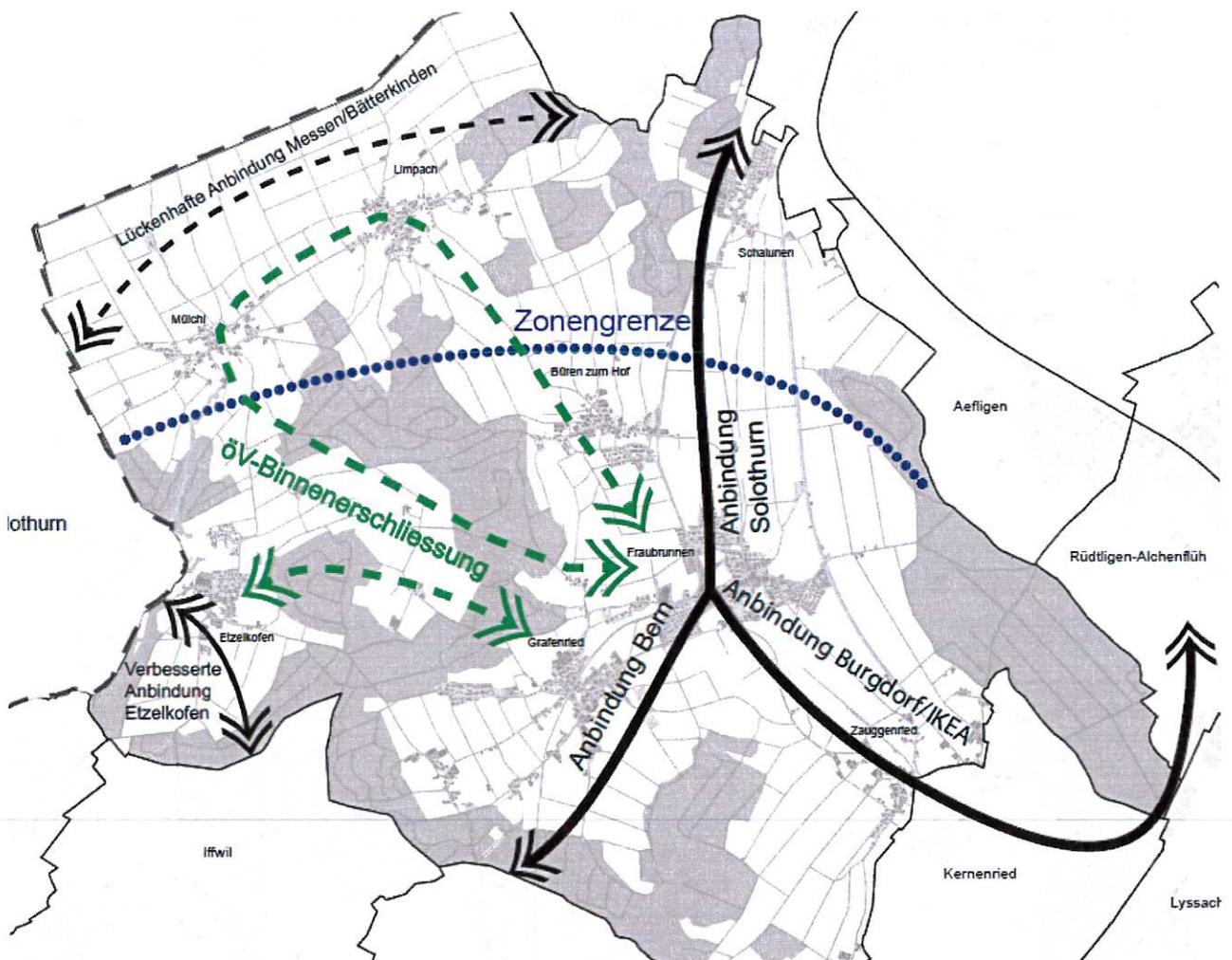
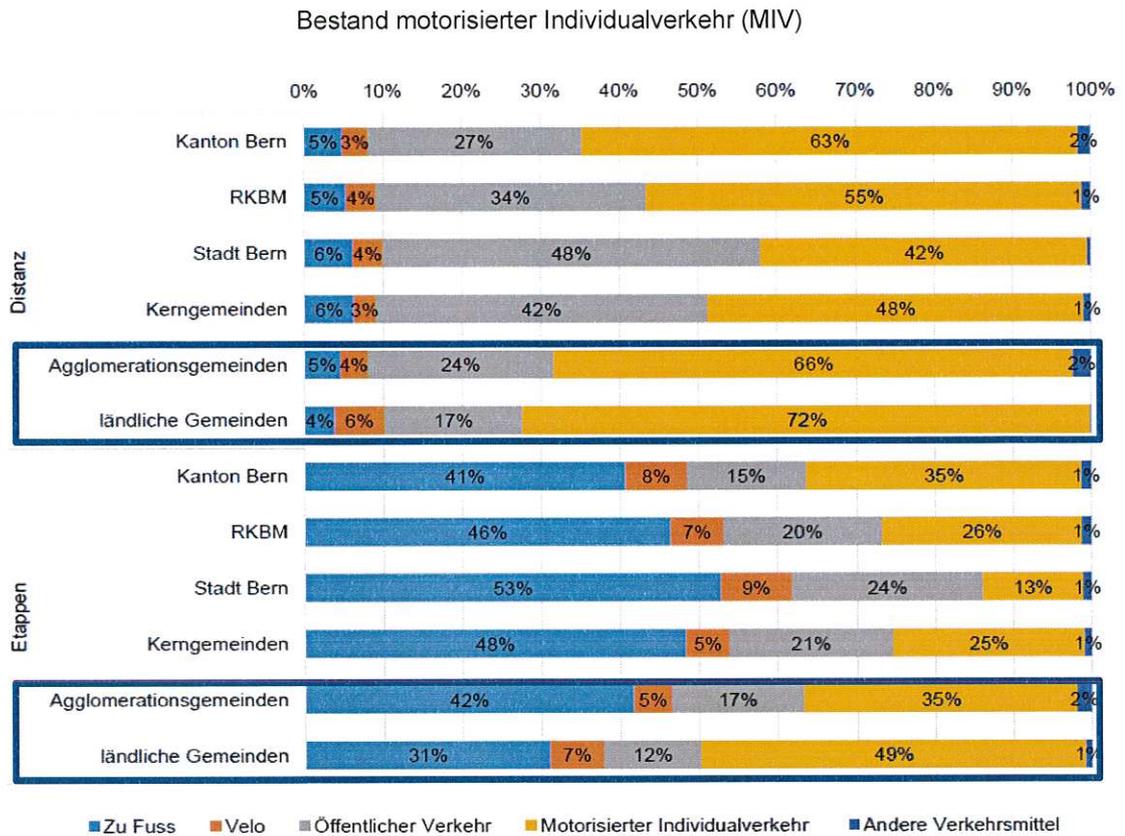


Abbildung 10: Handlungsbedarf ÖV-Anbindungen Gemeinde Fraubrunnen (eigene Darstellung)

²³ Der Kanton Bern setzt die Mittel sparsam und dort ein, wo sie am meisten Wirkung erzielen. Er sorgt für die wirtschaftliche Effizienz des Verkehrsangebots (vgl. Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, Dezember 2019, S. 6/29).

²⁴ https://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/RegionalePlanungspartner.html, Download 11.05.2020



Grundgesamtheit: Zurückgelegte Etappen der mobilen Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM ab sechs Jahren
 Stichprobe: Kanton Bern: 21 269 Etappen, RKBM: 7 737 Etappen, Stadt Bern: 2 685 Etappen

Abbildung 11: Modalsplit²⁵

In den Agglomerationsgemeinden, zu denen auch Fraubrunnen gehört, besitzen 83% der Erwachsenen einen Führerschein (ländliche Gemeinden 86%).

In Agglomerationsgemeinden besitzen 16% der mobilen Einwohnenden ab 18 Jahren kein Auto, 56% ein Auto, 23% zwei Autos, 5% mehr als zwei. In ländlichen Gemeinden ist die Verteilung folgendermassen: 11% der Bevölkerung kein Auto, 46% ein Auto, 32% zwei Autos, 11% mehr als zwei Autos.

Tabellarisch dargestellt sieht dies wie folgt aus:

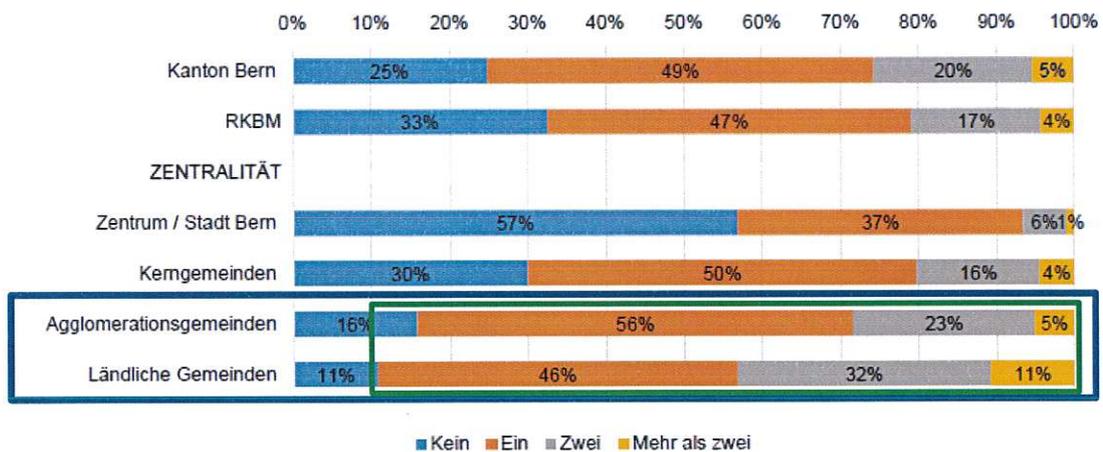
Kategorie Gemeinde	Anteil Auto	Anzahl Autos 1	Anzahl Autos 2	Anzahl Autos 3
Kanton Bern	75 %	49 %	20 %	5 %
Agglomerationsgemeinde (Fraubrunnen)	84 %	56 %	23 %	5 %
ländliche Gemeinden	89 %	46 %	32 %	11 %

Abbildung 12: Tabellarische Zusammenstellung der Anzahl Autos pro Gemeindegategorie (eigene Darstellung)

²⁵ Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten

Die Verteilung in Fraubrunnen wird wahrscheinlich aufgrund der Nähe zur Autobahn und dem ländlichen Charakter mancher Dörfer irgendwo zwischen den Werten der ländlichen und der Agglomerationsgemeinden liegen. Verglichen mit dem gesamten Gebiet der Regionalkonferenz liegen die Werte an Personen, welche eine oder mehr Auto besitzen, wesentlich höher.

Dies spiegelt sich auch im Modalsplit (Anteil der Verkehrsmittel) wider. Für Fraubrunnen kann angenommen werden, dass die Verteilung ungefähr dem Mittel zwischen Agglomerationsgemeinden und ländlichen Gemeinden liegt, also dass rund 80% der Distanzen mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wird (grün umrandet in der unten stehenden Abbildung).



Grundgesamtheit: Haushalte in der RKBM bzw. im Kanton Bern
 Stichprobe: Kanton Bern: 4 484 Haushalte, RKBM: 1 462 Haushalte

Abbildung 13: Autobesitz der Haushalte nach Zentralität²⁶

3.3.7 Kantonsstrassennetz

Viele der Strassen im Gemeindegebiet sind Kantonsstrassen. Der Kanton Bern als Grundeigentümer hat somit die Federführung bei der Strassenraumgestaltung inne.

Viele der Kantonsstrassen weisen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von weniger als 3'000 Fahrzeugen ein eher geringes Verkehrsaufkommen auf. Sie sind trotzdem auf den MIV ausgerichtet und weisen wenig Gestaltungsqualität aus.

Ausserdem bestehen Risiken für den Langsamverkehr, da Trottoirs oder Velostreifen und sichere Querungsmöglichkeiten fehlen. So zum Beispiel in Limpach entlang der Mülchi-, Bätterkinden- und Britternstrasse oder in Mülchi bei der Etzelkofenstrasse und Hauptstrasse.

²⁶ Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten

Die Summe dieser Investitionswünsche übertreffen die kantonalen Finanzierungsmöglichkeiten um ein Vielfaches. Dies zwingt den Kanton zur Priorisierung der Vorhaben.»²⁷ Dabei finden die «Standards Kantonsstrassennetz» Anwendung (vgl. 2.1.6). Entsprechend sollen im Richtplan Verkehr Abschnitte entlang der Kantonsstrassen definiert werden, welche von der Gemeinde als prüfenswert erachtet werden (siehe Kapitel 6).

Durchschnittlicher Tagesverkehr DTV
Trafic journalier moyen (TJM)

Fahrzeuge / Véhicules



— Nationalstrasse / Route national



Abbildung 14: Verkehrsbelastung über das gesamte Kantonsstrassennetz per 2015, Ausschnitt Fraubrunnen und Umgebung²⁸

²⁷ Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern (2018): Kantonsstrassen; <https://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/kantonsstrassen.html>, Download 13.09.2018.

²⁸ Bau, Verkehrs und Energiedirektion, Tiefbauamt des Kantons Bern, Download 8.11.2018.

Strassenverkehrslärm

Tag

65 - 69.9	
60 - 64.9	Grenzwert reine
55 - 59.9	Wohnnutzung (ES II)
50 - 54.9	
45 - 49.9	
40 - 44.9	
< 40	

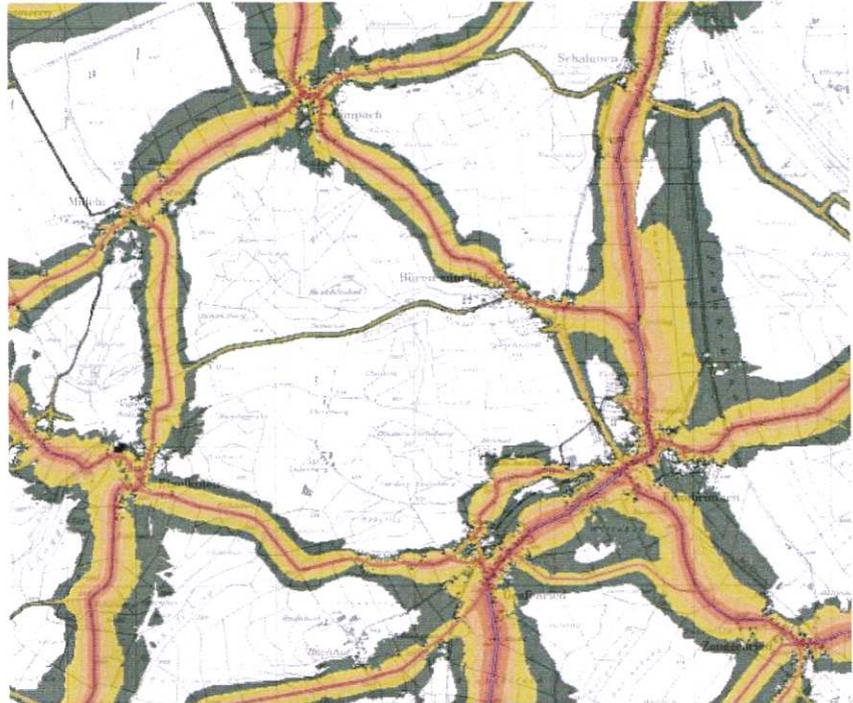


Abbildung 15: Strassenverkehrslärm Tag, Ausschnitt Fraubrunnen und Umgebung²⁹

Entlang dieser Hauptverkehrsachsen Grafenried-Fraubrunnen – Schalunen ist die Gemeinde von Strassenverkehrslärm beeinträchtigt, ansonsten sind die Immissionsgrenzwerte entlang der sonstigen Verkehrsachsen meist eingehalten.

3.3.8 Unfallschwerpunkte/ Verkehrssicherheit

Zwischen 2011 und 2017 gab es insgesamt 27 Unfälle mit Personenschäden im Gemeindegebiet Fraubrunnen. Unfallschwerpunkte sind:

- **Fraubrunnen; Kreuzung Bernstrasse-Zauggenriedstrasse-Kirchgasse-Bahnhofstrasse:** 7 Unfälle, meist Auffahr- oder Abbiegeunfall, 1x Schwerverletzte
- **Fraubrunnen; Kurve Bernstrasse vor Schloss:** 2 Schleuder- oder Selbstunfälle jeweils mit Schwerverletzten
- **Fraubrunnen; Abzweigung Aefligenstrasse-Solothurnstrasse:** 2 Einbiegeunfälle davon 1x mit Schwerverletzten
- **Zauggenried; Kurve Fraubrunnenstrasse/Einmündung Oberdorf:** 3 Unfälle
- **Limpach:** 3 Unfälle auf Kantonsstrassen
- **Mülchi:** 1 Schleuder- oder Selbstunfall auf Kantonsstrasse; 2 Unfälle auf Gemeindestrassen, davon eine 1 Frontalkollision mit Schwerverletzten.

²⁹ <https://map.geo.admin.ch>, Download 13.09.2018.

Im Dorf Fraubrunnen befinden sich die beiden Unfallstellen mit den höchsten Unfallzahlen, nämlich bei Kreuzung Bernstrasse-Zauggenriedstrasse-Kirchgasse-Bahnhofstrasse sowie in der Kurve beim Schloss. Zwar sind hier auch am meisten Autos im Gemeindegebiet unterwegs, dennoch scheint die Anzahl verhältnismässig hoch.

3.4 Parkplätze bei öffentlichen Einrichtungen

Bei diesen ÖV-Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen sind Autoabstellplätze vorhanden:

Lage Parkplatz	Anzahl Parkplätze
Haltestelle	
Fraubrunnen Bahnhof	46
Fraubrunnen Löwen (Moonliner)	-
Grafenried Bahnhof	29 + 1 IV-PP
Büren zum Hof Bahnhof	-
Büren zum Hof Denkmal (Bahnersatz / Moonliner)	-
Schalunen Bahnhof	5
Schalunen Rest. Eintracht (Bahnersatz / Moonliner)	-
Limpach Post	-
Limpach Vorimholz	-
Mülchi Spritzenhaus	-
Etzelkofen Dorf	-
Etzelkofen Oberdorf	-
Zauggenried	-
Öffentliche Einrichtungen	
Fraubrunnen Schulanlage	31
Viehschauplatz Fraubrunnen	30
Fraubrunnen Turnhalle	alt: 4 / neu: -
Fraubrunnen Gemeindeverwaltung	14
Fraubrunnen Schwimmbad	16
Grafenried Gemeindeverwaltung	6
Grafenried Schulhaus	16

Lage Parkplatz	Anzahl Parkplätze
Grafenried Kirche/Friedhof	15
Büren zum Hof Gemeindeverwaltung	17
Büren zum Hof Schulhaus	12
Schalunen Schule	13
Schalunen Gemeindehaus	3
Limpach Schulhaus	12
Limpach Kirche/Friedhof	14
Mülchi Schulhaus	8
Etzelkofen Gemeindehaus	4
Etzelkofen Schulhaus	12
Zauggenried Schulhaus	4

Es ist anzunehmen, dass mit der verbesserten ÖV-Erschliessung mit bis zu 4 Zügen stündlich pro Richtung auch die Anzahl der abgestellten Autos in Fraubrunnen zunimmt.

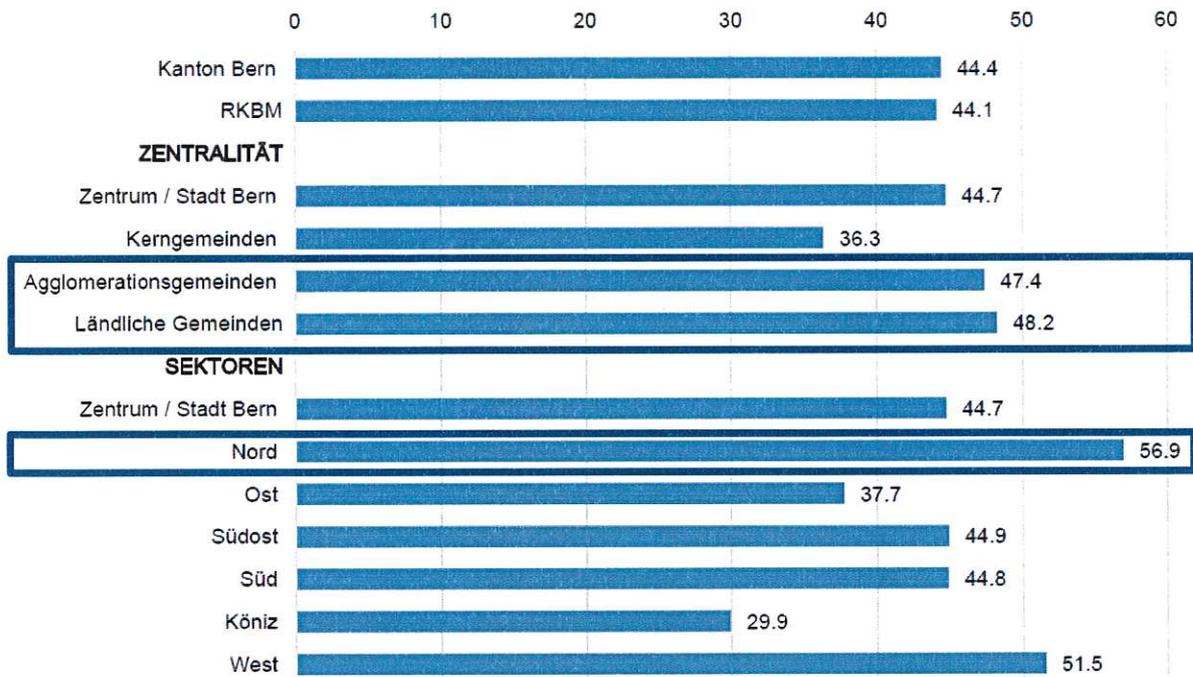
3.5 Elektromobilität

Es gibt keine öffentlichen Aufladestationen für Elektroautos in der Gemeinde Fraubrunnen. Deshalb sollen mögliche Standorte in Verbindung mit einer nachhaltigen und kombinierten Mobilität geprüft werden.

3.6 Angebot Mobility

In Fraubrunnen gibt es am Bahnhof einen Mobility-Standort mit einem Auto.

3.7 Pendlerbewegungen



Grundgesamtheit: Mobile Einwohnerinnen und Einwohner der RKBM und des Kantons Bern ab sechs Jahren
 Stichprobe: Kanton Bern: 3 994 Personen, RKBM: 1 313 Personen

Abbildung 16: Mittlere Tagesdistanzen nach Zentralität und Sektoren in Kilometern³⁰

Die Gemeinde Fraubrunnen ist gemäss Mikrozensus Mobilität 2015 als Agglomerationsgemeinde eingeteilt. Im Mikrozensus Mobilität 2010 waren die damals noch eigenständigen Gemeinden Etzelkofen, Mülchi, Limpach und Büren zum Hof als ländlich klassifiziert worden.

Fraubrunnen liegt im Sektor Nord. Die Bewohnenden dieses Sektors legen gemäss dem Mikrozensus Mobilität täglich im Durchschnitt die grössten Distanzen (56.9 km) zurück.

³⁰ Regionalkonferenz Bern-Mittelland Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten

3.8 Siedlungsentwicklung

Die Gemeinde strebt gemäss dem Richtplan Raumentwicklung ein moderates Wachstum von heute ca. 5'100 Einwohnenden auf ca. 5'800 Einwohnende bis Ende 2050 an (knapp 25 Personen pro Jahr). Es sind nur geringfügige Ein- und Umzonungen vorgesehen. Auf weitere Einzonungen am Rande des Siedlungsgebiets wird aufgrund der übergeordneten Gesetzgebung abgesehen.

Grössere bauliche Entwicklungen sind einzig im Dorf Fraubrunnen vorgesehen:

1. **Ehemalige Möbelfabrik:** Umzonung der ehemaligen Möbelfabrik auf der Parzelle Nr. 88 von der Gewerbezone in voraussichtlich eine Zone mit Planungspflicht (Mischnutzung). Das Areal mit einer Landfläche von ca. 1.3 ha weist eine Erschliessungsgüteklasse D auf.
2. **Gebiet Hofmatte Süd:** Einzonung der Parzellen Nr. 1307 und 1310 in eine Zone mit Planungspflicht (Mischnutzung). Das Areal mit einer Landfläche von ca. 1.5 ha weist eine Erschliessungsgüteklasse C auf.
3. **Gebiet Mühle:** Umzonung der Parzelle Nr. 101 in voraussichtlich eine Zone mit Planungspflicht (Mischnutzung). Das Areal mit einer Landfläche von ca. 0.5 ha weist eine Erschliessungsgüteklasse D auf.

- 1 Ehemalige Möbelfabrik
- 2 Hofmatte Süd
- 3 Gebiet Mühle

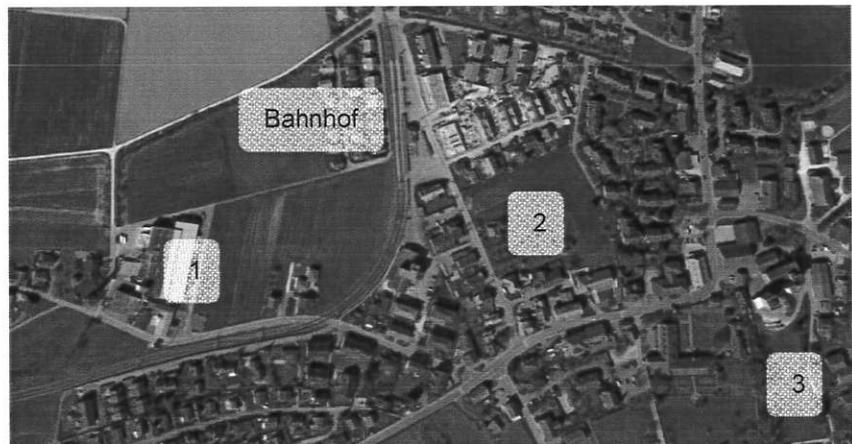


Abbildung 17: Entwicklungsgebiete in Fraubrunnen³¹

Bei einer angenommenen Dichte von ca. 120 Personen/ha ergibt dies folgende zusätzliche Bevölkerungszahl:

Gebiet	Fläche	Anzahl Personen	Distanz zum Bahnhof
Ehemalige Möbelfabrik	1.3 ha	160	500 m
Hofmatte Süd	1.5 ha	180	200 m
Gebiet Mühle	0.5 ha	60	700 bis 800 m
Total	3.3 ha	400	

³¹ Quelle Luftbild: map.geo.admin.ch, eigene Bearbeitung

Gesehen auf die Gesamtbevölkerungszahl des Dorfs Fraubrunnen von knapp 2'000 Personen ist dies ein beträchtlicher Bevölkerungszuwachs. Die Fussdistanzen zum Bahnhof Fraubrunnen sind bei allen drei Entwicklungsgebieten gering, gute Fusswege sind daher unabdingbar. Durch den Doppelspurausbau Jegenstorf-Fraubrunnen-Grafenried wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs Fraubrunnen und somit auch der beiden Entwicklungsgebiete weiter gestärkt. Folglich sind sie aus verkehrlicher Sicht sehr gut für eine Überbauung geeignet.

Die Auswirkungen auf das kommunale Strassennetz, insbesondere die direkte Erschliessung vom Überbauungsgebiet auf die kommunale Strasse sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Die genaue verkehrliche Erschliessung der einzelnen Gebiete ist im Rahmen der Erarbeitung der Überbauungsordnung zu erarbeiten.

3.9 Fazit Analyse Siedlung und Verkehr

Der Handlungsbedarf für die einzelnen Verkehrsträger kann den vorherigen Kapiteln entnommen werden. Basierend auf diesen Erkenntnissen wurden Ziele formuliert (siehe Kapitel 4) und Massnahmen erarbeitet (siehe Kapitel 6).

4. Zielsetzungen für den Richtplan Verkehr

4.1 Ziel die Strasse als Infrastruktur, Verkehrs- und Lebensraum

Die Strasse ist Infrastruktur, Träger verschiedener Verkehrsträger und Lebensraum. Ihre vielfältigen Nutzungen bedingen eine Gestaltung, die vielen verschiedenen Ansprüchen gerecht werden muss. Es sind dies beispielsweise:

- 4.1.1 Die Gestaltung hat für sämtliche Verkehrsteilnehmenden sicher und «ansprechend» zu sein: Für Autos, für zu Fuss Gehende, für Schulkinder, für Velofahrende, für den öffentlichen Verkehr sowie für landwirtschaftliche Gefährte.
- 4.1.2 Die Gestaltung der Strassenräume wirkt sich auch direkt auf das gebaute Umfeld aus: Die Strasse ist daher von Fassade zu Fassade zu denken. Dies ist besonders wichtig in den historischen Ortskernen.
- 4.1.3 Die Strassenverbindungen haben wegen der Fusion eine neue Funktion erhalten: Sie sind für viele die einzige Verbindung zwischen den Dörfern. Ohne die Strassen wäre kein resp. sehr viel weniger Kontakt zwischen den Bewohnenden der Dörfer möglich.

4.2 Ziele Betrieb und Gestaltung Ortsverbindungen

→ *Massnahmenblatt 30 gemäss Richtplan Raumentwicklung*

Für die durch die Fusion gebildete Gemeinschaft soll sich eine übergreifende Identität und ein Gefühl der Zusammengehörigkeit und ein Miteinander entwickeln können. Eine Basis dazu ist die Verstärkung der verkehrlichen Vernetzungen zwischen den acht Dörfern für alle Verkehrsteilnehmenden.

Ziele

- 4.2.1 Flurwege mit Fahrverboten für den motorisierten Individualverkehr sperren, um Schleichverkehr einzudämmen (Nutzung für Land- und Forstwirtschaft sowie für Fuss- und Veloverkehr gestattet).
- 4.2.2 Verbesserung der Verkehrsbeziehungen/Ortsverbindungen zwischen den acht Dörfern für alle Verkehrsteilnehmenden.
- 4.2.3 Das Netz der dörfelverbindenden Fuss- und Velowege mit dem übergeordneten Netz koordinieren.
- 4.2.4 Innerhalb der Dörfer sind die Strassen- und Siedlungsräume von Verbindungsstrassen als Ganzes zu betrachten und sorgfältig zu gestalten, unter Berücksichtigung der kantonalen Standards.

4.3 Ziele Betrieb und Gestaltung Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)

→ *Massnahmenblätter 30 / 31 gemäss Richtplan Raumentwicklung*

Gemäss Richtplan Raumentwicklung sollte der Strassenraum nicht nur als rein funktionaler Verkehrsbereich, sondern als Teil des Siedlungsraums verstanden werden.

In etlichen Dörfern sind die traditionellen Strassenräume weitgehend intakt. Es ist noch gut erkenntlich, dass sie gleichzeitig auch Siedlungs- und Begegnungsraum sind, z.B. in Limpach entlang der Bätterkindenstrasse. Diese Qualität soll erhalten und wenn möglich gefördert werden.

Vor allem bei den Kantonsstrassen, also den ursprünglichen Strassenzügen eines Dorfes, sind zugunsten eines funktionalen Verkehrsablaufs Eingriffe vorgenommen worden, die die Aufenthaltsqualität für die Bewohner und die Qualität des Dorfraums verschlechtern. Fussgänger, Kinder, Velofahrende finden auf diesen Strassen nur noch beschränkt Platz und deren Sicherheit ist nicht gewährleistet.

Ziele

- 4.3.1 Sorgfältige Gestaltung der Dorfstrassen und der Vorgärten und Übergänge zu den Gebäuden.
- 4.3.2 Strassenraum und Siedlungsraum sind auf Kantonsstrassen als Ganzes zu gestalten. Die spezifische Identität der einzelnen Dörfer ist durch angemessene Verkehrsmassnahmen zu bewahren und zu stärken.
- 4.3.3 Die Ortseingänge sind qualitativ so zu gestalten, dass die Geschwindigkeit beim Ortseingang reduziert und das innerörtliche Temporegime wahrgenommen wird, unter Berücksichtigung der kantonalen Standards. (z.B. Ausgang Fraubrunnen in Richtung Schalunen).
- 4.3.4 Die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch die Gemeinde hat möglichst flüssig und sicher zu erfolgen. Es werden abschnittsweise Geschwindigkeitsanpassungen auf Kantonsstrassen geprüft
- 4.3.5 Die innerörtlichen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sind ein wichtiger Bestandteil der in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt zu erarbeitenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Ortsdurchfahrten.

4.4 Ziele Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren

→ *Massnahmenblätter 30 / 34 gemäss Richtplan Raumentwicklung*

Ziele

- 4.4.1 Strassenraum und Siedlungsraum sind auf Gemeindestrassen als Ganzes zu gestalten. Die spezifische Identität der einzelnen Dörfer ist durch angemessene Verkehrsmassnahmen zu bewahren und zu stärken.
- 4.4.2 Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Aufenthalts- und Wohnqualität in den Quartieren durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen und gegebenenfalls Temporeduktionen.
- 4.4.3 Es sind sichere und direkte Verbindungen für zu Fuss Gehende in den Dörfern umzusetzen. Das Fusswegnetz soll aus Wohnquartieren zu den Bahnhöfen, öffentlichen / öffentlich zugänglichen Einrichtungen, Schulen etc. führen, wenn möglich auch abseits der Hauptachsen.

4.5 Ziele Verbesserungen Veloverkehr

→ *Massnahmenblatt 31 gemäss Richtplan Raumentwicklung*

Zu Fuss gehen und Velofahren ist attraktiv, wenn sichere und direkte Verbindungen in angenehmer Umgebung bestehen. Die ländlich geprägten, mit Vorplätzen, Häusern und Gärten abwechslungsreich gegliederten Strassenräume in den Dörfern bieten dazu gute Voraussetzungen. Beeinträchtigt werden sie primär durch die Dominanz des motorisierten Verkehrs und die oft nicht an die örtliche Situation angepassten Geschwindigkeiten. Zeitgemässe Ansätze der Strassenraumgestaltung bauen auf dem Zusammenspiel von Ortsbild und Fahrverhalten auf und sichern eine Koexistenz für alle Verkehrsteilnehmer.

Mit der Gemeindefusion wurden die Beziehungen zwischen den Dörfern intensiver. Mit einem verbindenden Wegnetz sollen die Möglichkeiten verbessert werden, die Dörfer untereinander zu Fuss und mit dem Velo möglichst getrennt von den Kantonsstrassen sicher zu erreichen.

Da die Erschliessung mit dem ÖV in einigen Dörfern wie im Limpachtal sowie in Zauggenried sehr gering ist, sind deren Bewohner auf das Auto angewiesen. Eine konsequente Ausrichtung auf den ÖV und den LV ist hier nicht möglich. Dieser Umstand muss bei den Planungen mitberücksichtigt werden.

Ziele

- 4.5.1 Zur Förderung des Langsamverkehrs sind attraktive und kurze Verbindungen zu schaffen resp. auszubauen und Lücken zu schliessen.
- 4.5.2 Die Dörfer untereinander sind mit dem Velo möglichst direkt und sicher zu verbinden.

- 4.5.3 Die „Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard“ zwischen Jegenstorf und Bätterkinden wird gemäss RGSK umgesetzt. Sie soll für den regionalen Veloverkehr eine komfortable Verbindung bieten. Damit wird eine wichtige Netzlücke im regionalen Velowegnetz geschlossen.
- 4.5.4 Bei den öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Gemeindeverwaltung etc. werden gedeckte Veloabstellplätze angeboten.
- 4.5.5 An den Bahnhöfen sind ausreichend B+R-Abstellplätze zu schaffen, ausgestattet mit E-Anschlüssen.

4.6 Ziele Schulwegsicherheit

→ *Massnahmenblatt 32 gemäss Richtplan Raumentwicklung*

Die zunehmende Motorisierung führen zu Gefährdungen für zu Fuss Gehende und Velofahrende. Betroffen davon sind besonders Schulkinder. Diese Konflikte zu entschärfen, steht deshalb in allen acht Dörfern an erster Stelle.

Die Dörfer sind meist direkt über die Kantonsstrassen miteinander verbunden. Einzelne Streckenabschnitte verlocken ausserorts zu überhöhten Geschwindigkeiten und führen zu einem erhöhten Gefährdungspotential.

Die Kantonsstrassen verfügen über nicht durchgehende Trottoirs und Fussgängerstreifen, so dass die Kinder oftmals auf ungesicherten Pfaden entlang der Kantonsstrasse gehen müssen.

Ziele

- 4.6.1 Attraktive, direkte und sichere Fusswege für die Kinder innerhalb der Dörfer schaffen.
- 4.6.2 Attraktive, direkte und sichere Schulwege für die Kinder, die zu Fuss und mit dem Velo in einem anderen Dorf in die Schule gehen, schaffen.
- 4.6.3 Schultransport gemäss Schulraumplanung ausbauen

4.7 Ziele Verbindung der Dörfer mit dem ÖV

→ *Massnahmenblatt 33 gemäss Richtplan Raumentwicklung*

Die Dörfer sind – ausser entlang der RBS-Bahnlinie – untereinander nicht direkt mit dem ÖV verbunden. Mit dem Zusammenschluss zur neuen Gemeinde Fraubrunnen besteht die Herausforderung, durch die angemessene Vernetzung der Dörfer mit dem ÖV einen besseren Austausch der zu Fuss gehenden Bevölkerung zu ermöglichen.

Ziele

- 4.7.1 Verbesserungen und Ausbau der bestehenden Verbindungen sind ein laufender Prozess. Im Vordergrund stehen Taktverdichtungen, Betriebszeiten und Zugänglichkeiten. Mindestens ist der Erhalt der

heutigen Busverbindungen und der Ausbau des ÖV-Angebots entlang der RBS-Bahnlinie gemäss RGSK zu festigen.

- 4.7.2 Besserer Binnenverkehr zur Nutzung des gemeindeinternen Gewerbes (Läden) und der öffentlichen Einrichtungen (Anbindung Limpachtal).
- 4.7.3 Schaffung ausreichender P+R-Parkplätze und B+R-Abstellplätze bei den Bahnhöfen.

4.8 Ziele Regelung Konflikte Freizeit- und Landwirtschaftsverkehr

Auf den vielen Feldwegen in Fraubrunnen kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen dem motorisierten Freizeitverkehr und dem Landwirtschaftsverkehr.

Ziele

- 4.8.1 Verminderung der Konflikte zwischen Freizeitverkehr und Landwirtschaftsverkehr (Bsp. bei der Badi, im Limpachtal, bei Hornusserhütten);
- 4.8.2 Keine unnötigen Verbote, Schilderwald vermeiden;
- 4.8.3 Uneingeschränkte Zugänglichkeit von Feldern und Äckern für die Landwirtschaft;
- 4.8.4 Der Zubringerdienst muss weiterhin zulässig sein.

5. Allgemeine Erläuterungen zu den Massnahmen

5.1 Prioritäten und Realisierungshorizonte

Die Massnahmen sind nach Prioritäten gegliedert und gelten ab Genehmigung des Richtplans Verkehr:

Priorität 1 = kurzfristig → Umsetzung in den nächsten 5 Jahren

Priorität 2 = mittelfristig → Umsetzung in bis zu 15 Jahren

5.2 Definition der Koordinationsstände und Verbindlichkeiten

Im Richtplan Verkehr und den dazugehörigen Massnahmenblättern werden drei Koordinationsstände bzw. Verbindlichkeitsstufen unterschieden. Ihre Bedeutung kann den nachfolgenden Kapiteln entnommen werden.

5.2.1 Vororientierung (V)

Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Massnahmen, welche als Vororientierung eingestuft sind, zeigen raumwirksame Tätigkeiten auf, die sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Masse umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können³². Dies bedeutet, dass das betreffende Vorhaben und die konkreten Folgen lassen sich noch nicht in genügendem Masse aufzeigen lassen. Bei wesentlichen Änderungen der Vorhaben oder Umstände wird eine Koordination mit weiteren Stellen notwendig, die anderen Beteiligten sind rechtzeitig zu informieren.

Verbindlichkeit: Vororientierungen binden die Behörden im Verfahren.

5.2.2 Zwischenergebnis (Z)

Massnahmen, welche als Zwischenergebnis eingestuft sind, betreffen raumwirksame Tätigkeiten, die noch nicht aufeinander abgestimmt sind. Es können klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden, insbesondere, was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann²⁹. Dies bedeutet, dass die Planung bzw. die Koordination im Gang ist und bereits zu Zwischenergebnissen geführt hat. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten.

Verbindlichkeit: Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache.

³² Quelle Definition Verbindlichkeit: Richtplan Kanton Bern 2030, Teil Massnahmen, Erläuterungen zu den Massnahmenblättern, S. 1, Stand vom 20. November 2019

5.2.3 Festsetzung (F)

Bei Massnahmen, welche als Festsetzung eingestuft sind, sind die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt³³. Dies bedeutet, dass die Koordination unter den Beteiligten abgeschlossen ist, es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor.

Verbindlichkeit: Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren.

5.3 Bedeutung der Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter enthalten Angaben zur Ausgangslage, den wichtigsten Zielsetzungen sowie möglichen Massnahmen. Weiter werden diverse Hinweise zur Realisierung und Umsetzung, wie die Federführung, weitere Beteiligte, die Priorisierung, der Koordinationsstand, allfällige Abhängigkeiten, nächste Schritte sowie weiteren Erläuterungen aufgeführt.

Die möglichen Massnahmen sind nicht als abschliessende, festgelegte Umsetzungsvorschläge, sondern als Lösungsansätze zu verstehen, die beispielsweise gemäss der kantonalen Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen» zu planen und später allenfalls umzusetzen sind (siehe Kapitel 2.1.6). Sie haben auch nicht den Charakter und die Verbindlichkeit eines Realisierungsprogramms.

Aus Sicht der Gemeinde ist es wichtig, dass mögliche Massnahmen im Richtplan Verkehr aufgeführt sind, dies gibt ihnen gegenüber dem Kanton bei Vorhaben ein gewisses Gewicht. Sind keine Ziele und möglichen Massnahmen zu einem Thema im Richtplan Verkehr enthalten, fehlt dem Kanton die Grundlage, entsprechende Projekte mitauszuarbeiten.

³³ Quelle Definition Verbindlichkeit: Richtplan Kanton Bern 2030, Teil Massnahmen, Erläuterungen zu den Massnahmenblättern, S. 1, Stand vom 20. November 2019

6. Massnahmenblätter

Hinweis: Aussagen die Kantonsstrassen betreffen sind Vorschläge der Gemeinde für deren Weiterentwicklung. Aussagen welche davon betroffen sind, werden mit *** markiert.

6.1 Ortsverbindungen

Ausgangslage	<p>Mit dem Zusammenschluss zur neuen Gemeinde Fraubrunnen besteht die Herausforderung, durch die angemessene Vernetzung der Dörfer einen besseren Austausch der Bevölkerung zu ermöglichen.</p> <p>Zentral ist die ÖV-Anbindung nach Fraubrunnen. Der Doppelspurausbau der RBS wird den Standort Fraubrunnen weiter stärken.</p> <p>Durch die neue Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard zwischen Bätterkinden und Jegenstorf wird das Velowegnetz aufgewertet. Der Fokus für die weitere Entwicklung liegt nun in der Aufwertung der Zubringer zu dieser Hauptachse mit dem Zentrum Fraubrunnen.</p> <p>Für den motorisierten Verkehr gibt es diverse Verbindungen zwischen den Dörfern, jedoch mit unterschiedlichen Ausbaustandards. Auf einigen dieser Verbindungen bestehen Annahmen, dass die Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit verkehren. Diese Verbindungen werden aber teils auch als Veloverbindungen genutzt, was Gefahrenpotenzial birgt.</p>
---------------------	---

Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Zur Förderung des Langsamverkehrs sind attraktive und kurze Verbindungen zu schaffen resp. auszubauen und Lücken zu schliessen. - Die Dörfer untereinander sind mit dem Velo möglichst direkt und sicher zu verbinden. - Flurwege mit Fahrverboten für den motorisierten Individualverkehr sperren, um Schleichverkehr einzudämmen (Nutzung für Land- und Forstwirtschaft sowie für Fuss- und Veloverkehr gestattet). - Prüfen neuer Velo- und Fusswegverbindungen zwischen den Dörfern. Verbesserung der Verkehrsbeziehungen/Ortsverbindungen zwischen den acht Dörfern für alle Verkehrsteilnehmenden. - Das Netz der dörferverschlingenden Fuss- und Velowege mit dem übergeordneten Netz koordinieren.
----------------------	--

Mögliche Massnahmen		Hinweise zur Realisierung		
Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität	Koordinationsstand
6.1.1	Prüfen Temporegime auf kommunalen Verbindungsstrassen	Gemeinde	1	Vororientierung

6.1.2	Prüfen Temporegime auf kantonalen Verbindungsstrassen	Gemeinde	1	Vororientierung
-------	---	----------	---	-----------------

Hinweise zur Umsetzung	
Abhängigkeiten	Massnahmenblatt Nr. 6.2 «Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)» und 6.4 «Schulwegsicherheit»
Weitere Beteiligte	TBA, Bevölkerung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung eines Planungskredits - Beiziehen Verkehrsingenieur für Schwachstellenbeurteilung - Projektumsetzung nach Prioritäten (mögliche Priorität 1, Schulwegsicherung)
Erläuterungen	6.1.1 Prüfen Temporegime auf kommunalen Verbindungsstrassen <ul style="list-style-type: none"> - Handlungsbedarf pro Verbindung aufzeigen und zeitlich priorisieren (Schwachstellen gemäss Analyse). - Prüfen neuer Velo- und Fusswegverbindungen zwischen den Dörfern (auch Tangentialverbindungen). - Das Netz der dörfenverbindenden Fuss- und Velowege mit dem übergeordneten Netz koordinieren und entsprechende Anschlüsse schaffen.
	6.1.2 Prüfen Temporegime auf kantonalen Verbindungsstrassen <ul style="list-style-type: none"> - Erläuterungen siehe 6.1.1 - Geschwindigkeitsregime prüfen und gegebenenfalls anzupassen***:

6.2 Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)

Ausgangslage	<p>In etlichen Dörfern sind die traditionellen Strassenräume weitgehend intakt. Es ist noch gut erkenntlich, dass sie gleichzeitig Siedlungs- und Begegnungsraum sind.</p> <p>Vor allem bei den Kantonsstrassen, also den ursprünglichen Strassenzügen eines Dorfes, sind zugunsten der Verkehrssicherheit und eines funktionalen Verkehrsablaufs Eingriffe vorgenommen worden, die die Aufenthaltsqualität für die Bewohner und die Qualität des Dorfraums reduzieren. Schwächere Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger, Kinder, Velofahrende finden auf diesen Strassen teils nur noch beschränkt Platz und Sicherheit.</p> <p>Die Planungshoheit auf den Kantonsstrassen liegt dabei bei den zuständigen kantonalen Behörden (OIK III). Aussagen, die Kantonsstrassen betreffen, sind Vorschläge der Gemeinde für deren Weiterentwicklung. Aussagen, welche davon betroffen sind, werden mit *** markiert.</p>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Sorgfältige Gestaltung der Dorfstrassen und der Vorgärten und Übergänge zu den Gebäuden. - Strassenraum und Siedlungsraum sind auf Kantonsstrassen als Ganzes zu gestalten. Die spezifische Identität der einzelnen Dörfer ist durch angemessene Verkehrsmassnahmen zu bewahren und zu stärken***. - Die Ortseingänge sind qualitativ so zu gestalten, dass die Geschwindigkeit beim Ortseingang reduziert und das innerörtliche Temporegime wahrgenommen wird, unter Berücksichtigung der kantonalen Standards (Torsituationen für die Erkennung der Innerortssituationen schaffen)***. - Die Durchfahrt des MIV durch die Gemeinde hat möglichst flüssig und sicher zu erfolgen. Es werden abschnittsweise Geschwindigkeitsanpassungen auf Kantonsstrassen geprüft***. - Die innerörtlichen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sind ein wichtiger Bestandteil der in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden (OIK III) zu erarbeitenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die Ortsdurchfahrten***. - Die „Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard“ zwischen Jegenstorf und Bätterkinden wird gemäss RGSK umgesetzt. Sie soll für den regionalen Veloverkehr eine komfortable Verbindung bieten. Damit wird eine wichtige Netzlücke im regionalen Velowegnetz geschlossen.

Mögliche Massnahmen		Hinweise zur Umsetzung		
Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität	Koordinationsstand
6.2.1	Verkehrssicherheit Langsamverkehr	TBA, Gemeinde	2	Vororientierung
6.2.2	Temporegime MIV / Langsamverkehr	TBA, Gemeinde	2	Vororientierung
6.2.3	Weitere Themenbereiche	TBA, Gemeinde	2	Vororientierung

Hinweise zur Umsetzung	
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Koordination mit Projekt Alltagsveloroute Jegenstorf–Fraubrunnen–Bätterkinden – Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland RGSK, 4. Generation – Strassennetzplan des Kantons – Massnahmenblatt Nr. 6.1 «Ortsverbindungen» und 6.4 «Schulwegsicherheit»
Weitere Beteiligte	TBA, Bevölkerung und Anwohner, Landwirtschaft
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde nimmt Priorisierung der Schwachstellenbeseitigung bei Ortsdurchfahrten vor. – TBA/OIK III löst den Standardprozess der Phase 2 aus – Die Gemeinde bringt den Handlungsbedarf in das RGSK 2021, 4. Generation ein. – Berücksichtigung bei der Ortsplanungsrevision (Bauvorschriften)

Erläuterungen	<p>6.2.1 Langsamverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schwachstellen bei Ortsdurchfahrten beheben. Die Zuständigkeit und Federführung für Massnahmen auf den Kantonsstrassen liegt beim TBA/OIK III. Bevor konkrete Massnahmen projektiert und umgesetzt werden können, müssen in Kooperation Kanton/Gemeinde Planungsphasen gemäss Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen» durchlaufen werden. – Verbesserung des Fussgängerschutzes entlang der Kantonsstrassen (längs und quer) durch Schaffung von Querungsmöglichkeiten, flächiger Strassenraumgestaltung und/oder Errichtung/Umgestaltung von Querungsmöglichkeiten***. Eine Strukturierung des Strassenraums, insbesondere der Ortseinfahrten könnte dabei helfen, die Einfahrtsgeschwindigkeit zu senken und so die Unfallgefahr zu reduzieren.
	<p>6.2.2 MIV / Langsamverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erläuterung 6.2.1, 1. Punkt – Prüfen einer Reduktion der Geschwindigkeitsregimes auf Abschnitten der Kantonsstrassen hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Schulwegsicherheit und Ortsbild***.
	<p>6.2.3 Weitere Themenbereiche</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erläuterung 6.2.1, 1. Punkt – Anpassung der Bauvorschriften, damit Neubauten mitsamt ihrer Aussenraumgestaltung einen Bezug zum Strassenraum nehmen müssen. – Verkehrsmassnahmen werden auch auf die Bedürfnisse des landwirtschaftlichen Verkehrs abgestimmt (Bsp. keine Bodenschwellen, Ausnahmen Fahrverbote).

6.3 Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren

Ausgangslage	<p>In den Dörfern bestehen teilweise Gefahrensituationen infolge unangepasster Geschwindigkeiten des MIV. Die einseitige Ausrichtung auf den MIV schmälert ausserdem die Aufenthalts- und Wohnqualität.</p> <p>Durch eine zeitgemässe Strassenraumgestaltung können Gefahrensituationen entschärft werden und zugleich die Aufenthalts- und Wohnqualität erhöht werden. Ausserdem können Kinder so sicherer ihren Schulweg bewältigen oder gar auf der Strasse spielen.</p>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Strassenraum und Siedlungsraum sind auf Gemeindestrassen als Ganzes zu gestalten. Die spezifische Identität der einzelnen Dörfer ist durch angemessene Verkehrsmassnahmen zu bewahren und zu stärken. - Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Aufenthalts- und Wohnqualität in den Quartieren durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen und gegebenenfalls Temporeduktionen. - Es sind sichere und direkte Verbindungen für zu Fuss Gehende in den Dörfern umzusetzen. Das Fusswegnetz soll aus Wohnquartieren zu den Bahnhöfen, öffentlichen / öffentlich zugänglichen Einrichtungen, Schulen etc. führen, wenn möglich auch abseits der Hauptachsen.

Mögliche Massnahmen		Hinweise zur Umsetzung		
Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität	Koordinationsstand
6.3.1	Verkehrsberuhigung und -sicherheit in (Wohn-) Quartieren	Gemeinde	1	Vororientierung

Hinweise zur Umsetzung	
Abhängigkeiten	Massnahmenblatt Nr. 6.2 «Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)» und 6.4 «Schulwegsicherheit»
Weitere Beteiligte	Dorfleiste, Anwohnende, Landwirtschaft
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Bedürfnisabklärungen in den einzelnen Quartieren - Sicherung eines Planungskredits - Auftrag an Planungsbüro

Erläuterungen	<p>6.3.1 Verkehrsberuhigung und -sicherheit in (Wohn-) Quartieren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind für die einzelnen (Wohn-) Quartiere spezifisch zu erarbeiten, wobei die Anwohnenden wo möglich miteinbezogen werden sollen. Bei bereits bestehenden Tempo-30-Zonen ist deren Wirksamkeit zu prüfen und ggf. durch weitere betriebliche, bauliche und markierungstechnische Massnahmen zu stärken. - Dabei kann in den (Wohn-) Quartieren ohne bisher umgesetzte Massnahmen ohne Verkehrsberuhigung geprüft werden, ob ein neues Tem-
---------------	---

	<p>regime eingeführt werden soll (z.B. Tempo 30-Zonen). In Zusammenarbeit mit der Bevölkerung können auch Begegnungszonen realisiert werden.</p>
--	--

6.4 Schulwegsicherheit

Ausgangslage	<p>Sichere Schulwege sind für die Gemeinde Fraubrunnen von höchster Priorität. Nebst den Schulkindern können aber auch Fussgänger allgemein von sicheren und zugänglichen Fusswegen profitieren.</p> <p>Die Kantonsstrassen verfügen über nicht durchgehende resp. fehlende Trottoirs und Fussgängerstreifen, so dass die Kinder oftmals auf ungesicherten Pfaden entlang der Kantonsstrasse gehen müssen. Auch sonst weist das Fusswegnetz einige Gefahrenstellen auf.</p>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive, direkte und sichere Fusswege für die Kinder innerhalb der Dörfer schaffen. - Attraktive, direkte und sichere Schulwege für die Kinder, die zu Fuss und mit dem Velo in einem anderen Dorf in die Schule gehen, schaffen. - Schultransport gemäss Schulraumplanung ausbauen. - Bei den öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Gemeindeverwaltung etc. werden gedeckte Veloabstellplätze angeboten.

Mögliche Massnahmen		Hinweise zur Umsetzung		
Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität	Koordinationsstand
6.4.1	Konzept Verkehrssicherheit für Schulkinder	Gemeinde	1	Vororientierung

Hinweise zur Umsetzung	
Abhängigkeiten	<p>Schulraumplanung → Festlegung Schulbushaltestellen</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 6.1 «Ortsverbindungen»</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 6.2 «Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)»</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 6.3 «Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren»</p> <p>Massnahmenblatt Nr. 6.5 «Verbindung der Dörfer mit dem ÖV»</p>
Weitere Beteiligte	TBA, Schulen Fraubrunnen, Bildungskommission
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung eines Planungskredits - Auftrag an Planungsbüro - Konstituierung einer Arbeitsgruppe (Gemeinde, Eltern, Lehrkräfte, evtl. Schüler/Schülerinnen) - Konzept Schulwegsicherheit für Schulkinder
Erläuterungen	<p>6.4.1 Konzept Verkehrssicherheit für Schulkinder</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die Schulkinder, die mit dem Velo zur Schule fahren, werden die Schulwege so gestaltet, dass sie vornehmlich auf autofreien Strassen und Wegen verlaufen oder über einen von der Fahrbahn getrennten Velostreifen haben (vgl. Massnahmenblatt 6.1). - Wo auf den wichtigen Schulwegen Fusswege/Trottoirs, sichere Quersungsmöglichkeiten oder Mehrzweckstreifen fehlen, werden solche geprüft ***.

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">- Basierend auf den Ergebnissen der Schulraumplanung werden gegebenenfalls neue Schulbuslinien angeboten.- Diese Anpassungen bieten gleichzeitig auch die Chance, die Standorte der Schulbushaltestellen zu überarbeiten. Diese sollen so liegen, dass die Kinder sicher auf den Bus warten können (genügend «Spielfläche») und ihr Nachhauseweg von der Haltestelle aus sicher ist. Die Neuausrichtung der Schulbuslinien wird mit den Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Anbindung koordiniert.- Ausserdem werden verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheiten entlang der Ortsdurchfahrten und der Wohnquartiere geprüft (vgl. Massnahmenblätter 6.2 und 6.3)***. |
|--|---|

6.5 Verbindung der Dörfer mit dem ÖV

Ausgangslage	<p>Mit dem Zusammenschluss zur neuen Gemeinde Fraubrunnen besteht die Herausforderung, durch die angemessene Vernetzung der Dörfer mit dem ÖV einen besseren Austausch der Bevölkerung zu ermöglichen. Zentral ist die ÖV-Anbindung von Fraubrunnen nach Bern, Solothurn und nach Burgdorf mit einem täglichen Taktfahrplan.</p> <p>Der Doppelspurausbau der RBS wird den Standort Fraubrunnen weiter stärken, der Bahnhof wird zum zentralen Ausgangspunkt in Richtung Bern, Solothurn (und Burgdorf mit dem Bus). Ausserdem befinden sich hier viele wichtige Gemeindeinfrastrukturen.</p> <p>Eine gute Anbindung ist ebenfalls für die Dörfer, welche nicht direkt an der RBS-Bahnlinie liegen, wichtig.</p>
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen und Ausbau der bestehenden Verbindungen sind ein laufender Prozess. Im Vordergrund stehen Taktverdichtungen, Betriebszeiten und Zugänglichkeiten. Mindestens ist der Erhalt der heutigen Busverbindungen und der Ausbau des ÖV-Angebots entlang der RBS-Bahnlinie gemäss RGSK zu festigen. - Besserer Binnenverkehr zur Nutzung des gemeindeinternen Gewerbes (Läden) und der öffentlichen Einrichtungen (Anbindung Limpachtal). - Schaffung ausreichender P+R-Parkplätze und B+R-Abstellplätze bei den Bahnhöfen, ausgestattet mit E-Anschlüssen.

Mögliche Massnahmen		Hinweise zur Umsetzung		
Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität	Koordinationsstand
6.5.1	Umgestaltung und Attraktivierung der Bahnhöfe	zu bestimmen	2	Vororientierung
6.5.2	Angebotsplanung	RKBM, AÖV	1	Vororientierung

Hinweise zur Umsetzung	
Abhängigkeiten	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland RGSK 2. Generation, Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, Regionales ÖV-Angebotskonzept 2022-2025, Massnahmenblätter 6.1 «Ortsverbindungen», 6.2 «Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)» und 6.3 «Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren»
Weitere Beteiligte	RKBM, RBS
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherung eines Planungskredits - Auftrag an Planungsbüro

Erläuterungen	<p>6.5.1 Umgestaltung und Attraktivierung der Bahnhöfe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Umgestaltung und Attraktivierung der Bahnhöfe mit einem ausreichenden Angebot an Parkplätzen für den MIV (allenfalls inkl. Elektrotankstelle) und Velos soll an allen Bahnhöfen umgesetzt werden. - Die Errichtung neuer Veloabstellplätze ist mit der Umgestaltung resp. der Perronverlängerungen wegen den längeren RR-Zügen (180 m statt 120 m) der Bahnhöfe Büren zum Hof und Schalunen zusammen mit der RBS zu koordinieren.
	<p>6.5.2 Angebotsplanung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verankerung Ausbau ÖV-Angebot im regionalen ÖV-Angebotskonzept 2022-2025. - Ausarbeitung eines Konzepts, um direkte ÖV-Anbindung des Limpachtals nach Fraubrunnen zu ermöglichen. - Prüfung neuer Zoneneinteilung so, dass die gemeindeinterne ÖV-Nutzung innerhalb derselben Zone möglich ist. - Das Busangebot in Richtung Burgdorf von Fraubrunnen und Zauggenried aus ist auszubauen. Diese Linie könnte von Fraubrunnen aus über Büren zum Hof nach Limpach und Mülchi auch als Binnenerschließung eingesetzt werden. Dies ist zu prüfen (siehe Skizze im Kapitel 3.3.6).

6.6 Erschliessung der Zonen mit Planungspflicht

Ausgangslage	<p>Die Gesamtrevision der Ortsplanung Fraubrunnen ermöglicht die Entwicklung für vornehmlich Wohnnutzungen in insgesamt drei grösseren Gebieten im Dorf Fraubrunnen: Im Gebiet Hofmatte Süd, der ehemaligen Möbelfabrik und südlich der Mühle.</p> <p>Sämtliche dieser Überbauungen werden zusätzlichen Verkehr generieren.</p>
--------------	---

Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Um die Fahrten mit dem MIV so gering als möglich zu halten, sind ideale Fuss- und Veloverbindungen ins Zentrum Fraubrunnen und weiter in Richtung Bahnhof sicherzustellen. - Die Auswirkungen der Anschlüsse auf das kommunale und allenfalls auch auf das kantonale Strassennetz sind so gering als möglich zu halten.
---------------	--

Mögliche Massnahmen		Hinweise zur Umsetzung		
Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität	Koordinationsstand
6.6.1	Verkehrsgutachten für die einzelnen Überbauungsordnung erstellen	Gemeinde	1	Zwischenergebnis
6.6.2	Gebiet Mühle: Klare Trennung zwischen dem Werkverkehr der Mühle und dem Privatverkehr (Langsamverkehr sowie MIV).	Gemeinde	1	Zwischenergebnis
6.6.3	Gebiet ehemalige Möbelfabrik: Erschliessung über die Kirchgasse, Bahnübergang sowie Einmündung in die Zauggenriedstrasse / Bernstrasse	Gemeinde	1	Zwischenergebnis

Hinweise zur Umsetzung	
Abhängigkeiten	Massnahmenblatt Nr. 6.2 «Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen)», Ortsplanungsrevision (Nutzungsplanung)
Weitere Beteiligte	TBA falls Kantonsstrassen betroffen sind, Grundeigentümer
Nächste Schritte	<p>Berücksichtigung bei der Ortsplanungsrevision (Nutzungsplanung: Zone mit Planungspflicht, Qualitätssichernde Verfahren, Überbauungsordnung)</p> <p>Erstellen Überbauungsordnungen im Anschluss an die Genehmigung der Ortsplanungsrevision (Gemeinde und Eigentümer)</p>
Erläuterungen	<ul style="list-style-type: none"> - Die genaue verkehrliche Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den MIV sind im Rahmen der Überbauungsordnungen aufzuzeigen, je nach Fragestellungen auch mit einem Verkehrsgutachten. - Von grosser Wichtigkeit sind Langsamverkehrsverbindungen, die die Areale sinnvoll mit dem Bahnhof und den umliegenden Wohnquartieren verbindet.

	<ul style="list-style-type: none">- Die drei Entwicklungsgebiete liegen nicht entlang von Hauptverkehrsachsen, es bestehen somit gemäss heutigem Wissens- und Planungsstand keine Konflikte mit dem Strassenverkehrslärm. In einem nachgelagerten Planerlassverfahren (z.B. UeO) ist der Nachweis zu erbringen (z.B. Verkehrs- und Lärmgutachten).- Hinweis: Schätzung Fahrtenaufkommen der Zonen mit Planungspflicht siehe Erläuterungsbericht zur Ortsplanungsrevision.
--	--

6.7 Regelung Konflikte Freizeit- und Landwirtschaftsverkehr

Ausgangslage	<p>Fraubrunnen hat eine schöne Landschaft, die nicht nur von der Bevölkerung, sondern auch Einwohnenden aus anderen Agglomerationsgemeinden, als Naherholungsgebiet dient. Diese Naherholungsgebiete sind zugleich aber auch intensiv genutzte Landwirtschaftsflächen.</p> <p>Dabei kommt es vor allem auf den vielen Feldwegen immer wieder zu Konflikten zwischen Erholungssuchenden und dem Landwirtschaftsverkehr. Beispiele davon sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Häufig werden Autos auf den Feldern oder im Umfeld der Kiebitzstation parkiert. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können wegen des parkierten Autos die Flurwege nicht passieren. - Pferdebesitzer generieren ein Verkehrsaufkommen auf den Flurwegen (Hin- und Rückfahrt mit dem Auto, Ausritt), der Unterhalt der Naturstrassen gestaltet sich wegen den Eindrücken der Pferdehufe als aufwändig. - Mangelnde Sauberkeit auf den Wegen und in Feldern wegen Tierbesitzern (Abfall, Hunde, Pferde, Jäger).
--------------	--

Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Verminderung der Konflikte zwischen Freizeitverkehr und Landwirtschaftsverkehr (Bsp. bei der Badi, im Limpachtal, bei Hornusserhütten). - Keine unnötigen Verbote, Schilderwald vermeiden. - Uneingeschränkte Zugänglichkeit von Feldern und Äckern für die Landwirtschaft. - Der Zubringerdienst muss weiterhin zulässig sein.
---------------	--

Mögliche Massnahmen		Hinweise zur Umsetzung		
Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität	Koordinationsstand
6.7.1	Erarbeitung Konzept Freizeit und Landwirtschaftsverkehr	Gemeinde	2	Vororientierung

Hinweise zur Umsetzung	
Abhängigkeiten	Massnahmenblatt Nr. 6.1 «Ortsverbindungen», Landwirtschaftliche Planung Fraubrunnen
Weitere Beteiligte	Bevölkerung, Nachbargemeinden (auch im Kanton Solothurn), Grundeigentümer, Landwirte (Pächter), Jäger
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Konstituierung einer Arbeitsgruppe, Projektorganisation - Sicherung eines Planungskredits und Auftrag an Planungsbüro - Erstellen Konzept Freizeit und Landwirtschaftsverkehr

Erläuterungen	<p>6.7.1 Erarbeitung Konzept Freizeit und Landwirtschaftsverkehr</p> <ul style="list-style-type: none">- Es wird gemeinsam mit der Bevölkerung, den Nachbargemeinden sowie den betroffenen Landwirten und Landwirtinnen ein Konzept ausgearbeitet, welches aufzeigt, welche Strassen und Feldwege zukünftig nicht mehr vom MIV befahren werden sollen (also nur für die Landwirtschaft und den Zubringerdienst gelten). Allenfalls könnten die Themen bezüglich Parkierung auch in einem Parkplatzkonzept geregelt werden.- Es wird klar signalisiert, wo sich öffentliche Autoparkplätze befinden, und bei bekannten «Freizeithotspots» wird die Parkierungssituation überprüft und gegebenenfalls angepasst.- Durch landwirtschaftlichen Verkehr verursachte Verschmutzungen von Strassen sind möglichst zu vermeiden.
---------------	---

6.8 Grundlagenerarbeitung

Ausgangslage	- Die ehemaligen Gemeinden haben ein unterschiedliches Verkehrsmanagement betrieben (Ausbaustandart, Unterhalt)
--------------	---

Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Folgende Themenbereiche sind mit einem Konzept aufeinander abzustimmen (Funktion der Strasse, Ausbaustandard inkl. Beleuchtung, Unterhalt). - Privat und Öffentliche Strassen sind zu erheben. Privatstrassen im Gemeindegebrauch auf dessen Widmung zu prüfen. Allenfalls Dienstbarkeiten sichern. - Entscheide sind mit einem Politischen Entscheid, allenfalls Gemeinde-reglement zu legitimieren.
---------------	---

Mögliche Massnahmen		Hinweise zur Umsetzung		
Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität	Koordinationsstand
6.8.1	Erarbeitung Konzept (Strassenfunktionalität, Baustandard, Unterhalt)	Gemeinde	1	Zwischenergebnis
6.8.2	Erarbeitung Wegreglement	Gemeinde	2	Vororientierung

Hinweise zur Umsetzung	
Abhängigkeiten	-
Weitere Beteiligte	Bevölkerung, Nachbargemeinden (auch im Kanton Solothurn), Grundeigentümer, Landwirte (Pächter)
Nächste Schritte	- Grundlagenerarbeitung
Erläuterungen	<p>6.8.1 Erarbeitung Konzept (Strassenfunktionalität, Baustandard, Unterhalt)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Themenbereiche gemäss Zielsetzung angehen.

7. Genehmigungsvermerke

Genehmigungsinhalt sind Massnahmenblätter dieses Berichts und die Teilrichtpläne 1 bis 4.

Mitwirkung vom 26. April 2019 bis 7. Juni 2019

Vorprüfung vom 21. Dezember 2020 bis 29. März 2021

Beschlossen durch den Gemeinderat Fraubrunnen am 21.09.2021



Urs Schär
Präsident



Michael Riedo
Sekretär

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Fraubrunnen, den **21. Feb. 2022**



Michael Riedo
Gemeindeschreiber

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am

07. März 2022



8. Verfahren

Der Richtplan Verkehr der Gemeinde Fraubrunnen stellt einen kommunalen Richtplan gemäss Art. 68 des kantonalen Baugesetzes (BauG) dar. Das Verfahren zum Erlass des Richtplans Verkehr beginnt mit der Information und Mitwirkung der Bevölkerung zum Entwurf des Richtplans Verkehr. Anschliessend folgt die Vorprüfung durch den Kanton, wobei das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) die Federführung hat. Die Beschlussfassung durch die zuständigen Gemeindeorgane und die Genehmigung des

Kantons beendet das Verfahren. Ist die Genehmigung erteilt, wird diese öffentlich bekannt gemacht und der behördenverbindliche Richtplan Verkehr tritt in Kraft.

8.1 Öffentliche Mitwirkung

Gemäss dem ordentlichen Verfahren für den Erlass von Richtplänen führte der Gemeinderat gestützt auf Artikel 58 ff. Baugesetz (BauG) das Mitwirkungsverfahren durch.

Der Gemeinderat beschloss am 29.03.2019 das Planungsgeschäft zur öffentlichen Mitwirkung. Folgende Dokumente lagen während der Mitwirkungsfrist in den drei Verwaltungsstandorten öffentlich auf und konnten zur freien Einsicht auf der Homepage der Gemeinde eingesehen werden:

Gegenstand der Mitwirkung

- Teilrichtplan Fussverkehr (1:10'000) vom 29.03.19
- Teilrichtplan Radverkehr (1:10'000) vom 29.03.19
- Teilrichtplan motorisierter Individualverkehr MIV (1:10'000) vom 29.03.19
- Teilrichtplan Öffentlicher Verkehr ÖV (1:10'000) vom 29.03.19
- Bericht und Massnahmen vom 09.04.19

Die öffentliche Mitwirkung wurde am 26.04.2019 im Fraubrunner Anzeiger publiziert. Sie fand vom 26. April 2019 bis zum 7. Juni 2019 statt.

Alle Interessierten konnten bis 7. Juni 2019 schriftlich und begründet Einwendungen erheben und Anregungen eingeben. Die Ergebnisse der 18 eingegangenen Mitwirkungseingaben können dem Mitwirkungsbericht vom 28.07.2020 entnommen werden.

8.2 Kantonale Vorprüfung

Der Richtplan Verkehr der Gemeinde Fraubrunnen wurde mit dem Beschluss des Gemeinderats vom 25. November 2020 dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) im Dezember 2020 zur Vorprüfung eingereicht. Die kantonale Vorprüfung wurde mit dem Vorprüfungsbericht vom 29. März 2021 abgeschlossen. Die darin enthaltenen Vorbehalte, Hinweise und Anträge wurden geprüft und umgesetzt oder deren Nichtumsetzung begründet.

8.3 Beschlussfassung und Genehmigung

Nach Beschluss durch den Gemeinderat wird die Zustimmung des kantonalen Tiefbauamtes eingeholt. Anschliessend genehmigt das Amt für Gemeinden und Raumordnung den Richtplan Verkehr (gemäss Art. 61 BauG).

