



Münsingen 2030 – vorausschauend gestalten

Richtplan Mobilität

Der Richtplan Mobilität besteht aus:

- Teilrichtplankarte Öffentlicher Verkehr, Kombinierte Mobilität und Alternativen
- Teilrichtplankarte Fussverkehr
- Teilrichtplankarte Veloverkehr
- Teilrichtplankarte Motorisierter Individualverkehr
- Erläuterungsbericht und Massnahmenblätter

Planungsstand	Vorprüfung
Dokumentdatum	01.04.2020
Registratorplan Nummer	3.2.4
Axioma Geschäftsnummer	2656

Datum der Genehmigung	–
Datum Nachführungen	–

Bearbeitung

Antje Neumann

MSc Geographie

Thomas von Känel

dipl. Siedlungsplaner HTL/FSU, NDS/FH/BWL/UF

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Projektleitung Gemeinde Münsingen

Anna Eichholzer, Fachbereichsleiterin Verkehr

Gemeinde Münsingen

Thunstrasse 1

3110 Münsingen

T 031 724 52 20

bauabteilung@muensingen.ch

www.muensingen.ch

Titelbild: Wegweiser Dorfstrasse/Eichi/Stückern (Gemeinde Münsingen)

Inhaltsverzeichnis

	Glossar	5
1	Einleitung	7
1.1	Stellenwert	7
1.2	Aufbau Richtplan	7
1.3	Verbindlichkeit	7
2	Grundlagen	9
2.1	Übergeordnete Planungen	9
2.2	Planungen der Gemeinde Münsingen	14
2.3	Grundlagen – Übersicht	17
3	Heutige Verkehrssituation und Entwicklung	19
3.1	Siedlungsstruktur	19
3.2	Gesamtverkehr	19
3.3	Motorisierter Individualverkehr	22
3.4	Öffentlicher Verkehr	25
3.5	Fussverkehr	26
3.6	Veloverkehr	27
3.7	Unfallanalyse	29
3.8	Fazit	32
4	Ziele und Handlungsansätze Verkehr	35
5	Konzept	37
5.1	Mobilitätsmanagement	37
5.2	Konzept Motorisierter Individualverkehr	38
5.3	Konzept öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität	41
5.4	Konzept Alternative und Nachhaltige Mobilität	42
5.5	Konzept Fussverkehr	42
5.6	Konzept Veloverkehr	43
5.7	Abstimmung Siedlung und Verkehr	43
6	Massnahmenblätter	47
A1	Controlling Richtplan Mobilität	49
A2	Mobilitätsmanagement	51
M1	Sanierung Ortsdurchfahrt	53
M2	Entlastungsstrasse Nord inkl. flankierende Massnahmen	55
M3	Bahnhof West und durchgehende Industriestrasse	57
M4	Verkehrsmassnahmen Ortsdurchfahrt Tägertschi	59
M5	Verkehrsberuhigung	61
M6	Parkplatzbewirtschaftung	63
Ö1	Orts- und Regionalbuslinien	65
Ö2	Bahnverkehr	67
N1	Förderung der Elektromobilität und alternativer umweltfreundlicher Antriebe	69
N2	Neue Mobilitätsformen und Alternativen	71
F1	Förderung Fussverkehr	73
V1	Förderung Veloverkehr	75
V2	Veloverkehrsnetz	77
V3	Veloparkierung	79
	Genehmigungsvermerke	81

Richtplankarten (A3-Format)	82
Teilrichtplankarte Motorisierter Individualverkehr und Gesamtverkehr	82
Teilrichtplankarte Öffentlicher Verkehr, Kombinierte Mobilität und Alternativen	82
Teilrichtplankarte Fussverkehr	82
Teilrichtplankarte Veloverkehr	82

Glossar

ASP	Abendspitzenstunde, i.d.R. zwischen 17:00 - 18:00 Uhr
Basiserschliessung	Die Basiserschliessung umfasst die Kantonsstrassen und Verbindungsstrassen zwischen den Ortsteilen sowie die wichtigsten Sammelstrassen der Quartiere (siehe BauG Art. 107, GBR Art. 4 Abs. 7) Siehe Teilrichtplankarte Motorisierter Individualverkehr.
Begegnungszone	Begegnungszonen werden in Wohn- und Geschäftsstrassen errichtet. Zufussgehende dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugen vortrittsberechtigt, dürfen diese jedoch nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, was entsprechende gestalterische Massnahmen bedingt.
Bike and Ride (B+R)	Veloabstellanlage an einem Bahnhof/Bushof für die Benutzenden des öffentlichen Verkehrs.
Detailerschliessung	Quartiererschliessungs- und Zufahrtsstrassen, welche in die Basiserschliessungsstrassen münden. Siehe Teilrichtplankarte Motorisierter Individualverkehr.
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr (Montag - Sonntag)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
HLS	Hochleistungsstrassen (meist Autobahnen)
HVS	Hauptverbindungsstrassen
Koexistenz im Strassenverkehr	Der Strassenraum erfüllt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrsteilnehmenden werden durch eine entsprechende Gestaltung zur gegenseitigen Rücksichtnahme angehalten.
Mobilitätsmanagement	Gezielte Koordination, Information und Kommunikation, um die Mobilität nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten.
Modal-Split	Anteil der verschiedenen Verkehrsarten (→ öffentlicher Verkehr, → Fuss- und Veloverkehr und → motorisierter Individualverkehr) am Gesamtverkehrsaufkommen.
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Auto- und Motorradverkehr
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Öffentlicher Bahn- und Busverkehr
Park and Ride (P+R)	Parkierungsanlage für den MIV an einem Bahnhof für Benutzende des öffentlichen Verkehrs.
Tempo 30-Zone	In T-30-Zonen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, die Zufussgehenden sind gegenüber den Fahrzeugen nicht vortrittsberechtigt.
Umweltfreundliche Verkehrsarten	Fortbewegung zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV; Einsatz von Elektromobilität
VS	Verbindungsstrassen
V85	Geschwindigkeit, welche 85% aller motorisierten Fahrzeuge einhalten
Ziel-/Quellverkehr	Verkehr mit Ziel oder Quelle im betrachteten Gebiet (z. B. in Münsingen) (kein Durchgangsverkehr)

1 Einleitung

1.1 Stellenwert

Der Richtplan Mobilität ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristig gültige Willenserklärung der Gemeinde und der beteiligten Partner dar. Der Richtplan Mobilität zeigt auf, unter welchen Randbedingungen und mit welchen Zielvorstellungen Verkehrs- und Mobilitätsfragen angegangen und aufeinander abgestimmt werden sollen.

Je nach Vorhaben werden unterschiedlich tiefe Aussagen gemacht: für einige bereits ausgearbeitete Projekte wird die Umsetzung festgelegt, für andere Planungen wird das weitere Vorgehen aufgezeigt und in einigen Fällen können nur Zielformulierungen der Gemeinde festgelegt werden.

Am 1. Januar 2013 haben Trimstein und am 1. Januar 2017 Tägertschi mit Münsingen fusioniert. Zusammen mit Münsingen bilden diese drei Ortsteile das Gemeindegebiet von Münsingen.

Der Richtplan Mobilität wurde im Rahmen des Projekts „Münsingen 2030 – vorausschauend gestalten“ (Ortsplanungsrevision 2018-21) erarbeitet und ersetzt die bestehenden Verkehrsrichtpläne von Münsingen aus dem Jahr 2009, von Trimstein aus dem Jahr 2012 und von Tägertschi aus dem Jahr 2001.

1.2 Aufbau Richtplan

Der Richtplan besteht aus den Massnahmenblättern, den Richtplankarten und dem Erläuterungsbericht.

- Die Massnahmenblätter (Kapitel 6) enthalten behördenverbindliche Handlungsanweisungen. Sie beschreiben die Ausgangslage, die Zielsetzung und die zu treffenden Massnahmen. Es wird eine federführende Stelle festgelegt, Richtlinien/Abhängigkeiten aufgezeigt und der Stand der Planung festgehalten.
- Die Richtplankarten illustrieren die Massnahmen und sind verbindlich. Richtplankarten gibt es für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr sowie den Fussverkehr.
- Der Textteil (Kapitel 2 bis 5) umfasst Grundlagen, Zielvorstellungen und konzeptionelle Überlegungen.

1.3 Verbindlichkeit

Der Richtplan Mobilität ist ein kommunaler Richtplan gemäss Art. 68 des Bernischen Baugesetzes. Er ist für die Gemeindebehörden verbindlich. Die Verbindlichkeit kann auf Antrag der Gemeinde auf regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden (Art. 68, Abs. 3, BauG).

Verbindliche Teile innerhalb des Richtplanes sind die Richtplankarten und die Massnahmenblätter. Der Textteil hat erläuternden Charakter.

In den Massnahmenblättern werden drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden:

Vororientierung

Bedeutung

Bei den betreffenden Vorhaben besteht Einigkeit über die Zielsetzung. Der Weg zum Ziel muss noch festgelegt werden. Die ersten Schritte sind definiert. Die konkreten Folgen lassen sich jedoch noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Eine Koordination mit weiteren Stellen ist notwendig.

Verbindlichkeit

Eine Vororientierung verpflichtet die planende Stelle, bei wesentlichen Änderungen der Ziele oder der Umstände, die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.

Zwischenergebnis

Bedeutung

Die Planung bzw. die Koordination ist im Gange und hat bereits zu Zwischenergebnissen geführt. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten.

Verbindlichkeit

Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im weiteren Vorgehen.

Festsetzung

Bedeutung

Die Stufe der Festsetzung zeigt, dass die Koordination abgeschlossen ist. Die Beteiligten sind sich über die im Massnahmenblatt aufgeführten Inhalte einig (Zielsetzung, Massnahmen, Vorgehen, Beteiligte, Termine, Träger etc.). Es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor.

Verbindlichkeit

Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Vorgehen.

2 Grundlagen

2.1 Übergeordnete Planungen

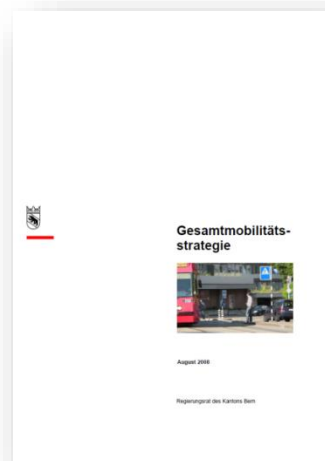
In diesem Kapitel wird eine Zusammenstellung von übergeordneten Planungen vorgenommen, in denen für den Richtplan Mobilität relevante und zum Teil verbindliche Richtlinien und Grundlagen vorhanden sind. In der Berner Verkehrspolitik, in der kantonalen und regionalen Richtplanung und in der Mobilitätsstrategie wird vor allem auf die übergeordneten Ziele und Strategien verwiesen.

Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2008)

In der Gesamtmobilitätsstrategie sind die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze definiert, nämlich Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten (3V-Strategie).

Auszug aus: Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern

„Verkehrsbenutzerinnen und -benutzern steht ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung, das finanziell tragbar ist und für die Bevölkerung und die Umwelt mit möglichst geringen Belastungen verbunden ist. Dies wird erreicht, indem die Siedlungsentwicklung vorwiegend an Orten erfolgt, die kurze Wege ermöglichen und die mit umweltschonenden Verkehrsmitteln günstig erschlossen sind. Ein grosser Teil der Ziele soll zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein, während der motorisierte Individualverkehr seine Stärke in der Feinverteilung von Gütern und der Erschliessung dünn besiedelter Räume ausspielen kann. Dies ergibt ein System mit hoher Mobilität, das aber nur das notwendige Mass an Verkehr und möglichst wenig negative Folgen auslöst.“



Richtplan Kanton Bern 2030 (2017)

Der kantonale Richtplan verlangt insbesondere, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen, d.h. die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten vor allem an gut erschlossenen Lagen zu fördern.



Die zentralen übergeordneten verkehrsplanerischen Lösungsansätze und Handlungsmaximen sind:

- Vermeiden der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Um kurze Wege zu ermöglichen wird die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte gelenkt.
- Verlagern: Der Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern.
- Verträglich abwickeln: Die Mobilitätspolitik des Kantons basiert auf den Prinzipien der Nachhaltigen Entwicklung: Das Mobilitätssystem wird für Mensch und Umwelt verträglich ausgestaltet.
- Verkehrsinfrastrukturen werden primär in jenen Räumen weiterentwickelt, wo der kantonale Richtplan die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung vorsieht.

Auszug aus der Strategie „Motorisierter Individualverkehr“:

"Der Kanton folgt beim Bau und Umbau der Strassen dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Er reagiert auf Kapazitätsengpässe und schafft neue Kapazitäten resp. sorgt für eine verträglichere Abwicklung des Verkehrs in erster Linie mit verkehrstechnischen Massnahmen möglichst im vorhandenen Strassenraum. Er hält am verkehrspolitischen Grundsatz der Verstetigung fest und berücksichtigt im Planungsprozess die verschiedenen Fortbewegungsarten (Auto, Velo, Fussverkehr und strassengebundener ÖV)."

Auszug aus der Strategie „Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)“

"Die Gemeinden fördern im Rahmen der festgelegten Zuständigkeit mit planerischen, organisatorischen, gestalterischen und baulichen Massnahmen den Langsamverkehr. Zur Förderung des Langsamverkehrs können auch kommunikative Massnahmen dazugehören. Sie planen, bauen, betreiben und unterhalten die Fuss-, Velo- und Schulwege sowie bei Bedarf Wander-, Mountainbiking-, Skating- und Wege für weitere Freizeitaktivitäten. Die Gemeinden errichten im Weiteren allenfalls zusammen mit Partnern attraktive Veloabstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden und Plätzen und sorgen für deren Errichtung bei Freizeit- und Einkaufsanlagen, bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder bei Wohnnutzungen. Die Geh- und Velosicherheit auf Schulwegen bedarf besonderer Beachtung."

Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 (2019)

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland formuliert in ihrer Mobilitätsstrategie für das Jahr 2040 den Ansatz einer "effizienten und vernetzten Mobilität für alle". Aufbauend auf der vom Kanton Bern bewährten "3V"-Strategie, den Verkehr zu "vermeiden", auf andere Verkehrsträger zu "verlagern" und den übrigen Verkehr "verträglich gestalten", wird die Vernetzung als weiteres Strategieelement benannt, so dass neu die "4V"-Strategie besteht. "Vernetzen umfasst smarte Infrastrukturen, Verkehrsmittel, Daten und stellt den effizienten Zugang zur Mobilität für die Region sicher." Um den Zielzustand 2040 zu erreichen, werden anhand von unterschiedlichen Themen und in Abhängigkeit vom Teilraum (urbanes Kerngebiet, Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen, ländlicher Raum, Hügel- und Berggebiete) Ziele und Teilstrategien beschrieben.

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation (2016)

Die Region Bern-Mittelland strebt eine polyzentrische Entwicklung an, bei der die Gemeinde Münsingen die Rolle eines Regionalzentrums einnimmt mit wichtigen, überkommunalen Funktionen für die umliegenden Gemeinden.

Im Bereich der Mobilität will die Region Bern ein nachhaltiges Verkehrssystem, welches, trotz eines prognostizierten Mobilitätswachstums, eine leistungsfähige, sichere und kostengünstige Erschliessung ermöglicht. Durch eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr (z.B. im Rahmen einer gezielten Siedlungsentwicklung nach innen), kann das Verkehrswachstum eingeschränkt werden. Eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel soll durch die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs, dem öffentlichen Verkehr sowie der kombinierten Mobilität erzielt werden. Durch eine Optimierung der bestehenden Infrastrukturen kann der Verkehr besser und verträglicher abgefertigt werden.

Im RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation sind folgende Massnahmen mit Handlungsbedarf in Münsingen festgehalten:

MIV-E-4 Münsingen, Entlastungsstrasse Nord

Ziel: Zur langfristigen Entlastung des Ortszentrums und zur Reduktion des Verkehrsrückstaus auf der Ortsdurchfahrt.

Massnahmen in Münsingen: Bau einer Entlastungsstrasse Nord mit durchgehender Industriestrasse.

ÖV-FV-3 Gümligen – Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen

Ziel: Taktverdichtung der S-Bahn im Korridor Aaretal, Sicherstellung und Ausbau des Fernverkehrs.

Massnahmen in Münsingen: Erstellung eines Wendegleises in Mittellage und Umbau des Bahnhofs Münsingen, Neubau 3. Gleis Gümligen – Münsingen.¹

ÖV-W-1 Verbesserung des Angebotes der S-Bahn

Ziel: Bedarfsgerechter Ausbau des S-Bahnangebots, Einführung des 15'-Takts im inneren S-Bahn-Perimeter, gute Erreichbarkeit der Agglomeration von externen Zentren.

Massnahmen in Münsingen: 15'-Takt Flamatt – Bern – Münsingen; Generell: mehr Kapazität dank längerer und/oder doppelstöckiger Züge.

LV-N-11 Münsingen, Bahnhof LV-Verbindungen

Ziel: Schliessen von Netzlücken und Angebotsausbau Veloparkierung.

Massnahmen in Münsingen: Verbreiterung SBB-Unterführung Nord, Neubau SBB-Unterführung Süd, B+R-Station Güterschuppen.

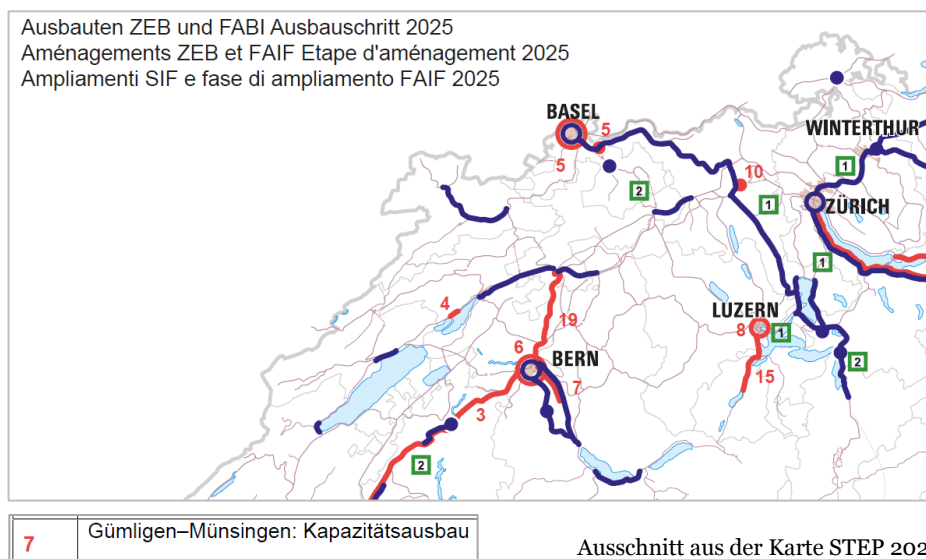
¹ Die Teilmassnahme Neubau 3. Gleis wird nicht mehr weiterverfolgt. Stand: 18.09.2019

- LV-S-10** Münsingen – Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit
Ziel: Erfüllung Standards für Velofahrende auf der Kantonsstrasse.
Massnahmen in Münsingen: Massnahmen sind noch nicht definiert; Ausbau des Strassenquerschnitts auf 7.50 m im Ausserortsbereich.
- LV-S-14** Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen
Ziel: Die aus der Velonetzplanung hervorgegangenen Schwachstellen werden angegangen und die Verkehrssicherheit sowie Qualität des Veloverkehrsnetzes werden in der Region verbessert.
Massnahmen in Münsingen: Obere Bächlen, Veloverbindung zwischen Münsingen und Trimstein.
- LV-W-1-c** Münsingen – Bern, Alltagsveloroute
Ziel: Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden.
Massnahmen in Münsingen: Realisierung Alltagsveloroute zwischen Münsingen und Bern inkl. Anschlüsse ans regionale Velonetz.
- KM-B-2-b** Münsingen, Velostation Bahnhof
Ziel: Die kombinierte Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte gefördert werden. Für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel ist eine qualitativ hochwertige Veloparkierung zielführend.
Massnahmen in Münsingen: Die aktuelle Planung im Entwicklungsgebiet "Bahnhof West" sieht u. a. eine unterirdische Velostation vor.

Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), Ausbauschritt 2025 (2013) / 2035 (2019)

Im Rahmen der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurde im Juni 2013 der Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom Parlament beschlossen. Ziel sind der Ausbau der Kapazitäten und die Beseitigung von Engpässen im Hinblick auf den weiter wachsenden Verkehr.

Der Ausbauschritt 2025 sieht insbesondere vor, den Bahnverkehr in den Ballungsräumen und im Agglomerationsverkehr des schweizerischen Städtensnetzes sowie im nationalen Güterverkehr zu verbessern. Für die Gemeinde Münsingen ist der durchgehende Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Münsingen und Bern vorgesehen, sowie ein 4. Gleis im Bahnhof Münsingen (inkl. Westperron).



Im Ausbauschritt 2035 ist kein Projekt vorgesehen, welches für den Bahnverkehr von Münsingen entscheidend ist.

Kantonaler Sachplan Wanderroustennetz (2018)

Der Sachplan Wanderroustennetz des Kantons Bern definiert das Hauptwander- und Ergänzungsroustennetz des Kantons. Neben den im Gelände bereits signalisierten Routen, werden auch weitere geplante Routen abgebildet, wo die Umsetzung noch zu prüfen resp. zu koordinieren ist.

Die eingetragenen Routen werden in den Richtplan Mobilität übernommen.

2.2 Planungen der Gemeinde Münsingen

Leitbild "Grosses Dorf - kleine Stadt" (2014)

In ihrem Leitbild hat die Gemeinde den Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung auf allen Handlungsebenen der Gemeindepolitik festgeschrieben. Im Bereich der Mobilität spiegelt sich dies in den folgenden Zielen wieder:

- Die Bevölkerung fühlt sich im öffentlichen Raum sicher.
- Der öffentliche Verkehr im Dorf sowie in der Region entspricht den Bedürfnissen, ist entsprechend gut ausgebaut und wird rege genutzt.
- Die Gesamtmobilität wird mit möglichst wenig motorisiertem individuellem Verkehr sichergestellt. Der Verkehr ist verträglich und sicher gestaltet.
- Die hohe Wohn- und Siedlungsqualität wird erhalten und punktuell verbessert. Der Luftqualität in den Wohnzonen wird besondere Beachtung geschenkt.

Leitbild Energie der Gemeinde Münsingen (2018)

Seit 1989 besitzt die Gemeinde Münsingen ein behördenverbindliches Energiekonzept und seit 1998 ist sie Trägerin des Labels Energiestadt. Das Leitbild Energie versteht sich als themenübergreifendes Instrument, welches Leitsätze und Ziele zu unterschiedlichen Bereichen der Energiepolitik tätigt.



Im Bereich Mobilität besteht der Leitsatz *"Die Gemeinde Münsingen fördert energieeffiziente Verkehrslösungen, insbesondere Elektromobilität, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr."*

Als quantitative Ziele für ein Controlling wurden im Leitbild Energie bei der Mobilität folgende Indikatoren formuliert:

- Verkehrslösungen
Zur Förderung des kombinierten Velo- und öffentlichen Verkehrs werden am Bahnhof bis 2025 zusätzliche 600 Veloparkplätze geschaffen.
- Mobilitäts-Sharing
Bis 2022 nutzen 400 Personen aus Münsingen ein Mobilitäts-Sharing (Mobility-Mitglieder Stand 2015 = 271).
- Mobilitätsmanagement
Die Anzahl Fahrzeuge pro 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner in Münsingen wird als Indikator verfolgt (Stand 2016 = 492).

Münsingen 2030 – vorausschauend gestalten, Grundlagenbericht (2019)

Der Grundlagenbericht zu Münsingen 2030 – vorausschauend gestalten nennt im Bereich Verkehr als Hauptziel eine langfristige Gesamtverkehrslösung. Münsingen leistet mit dem «Dreierpaket» (ESN, Sanierung Ortsdurchfahrt, durchgehende Industriestrasse) einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation. Damit die Entlastung des Ortskerns von Dauer ist, wird bei grösseren Überbauungen ein Mobilitätskonzept verlangt. Velofahren und zu Fuss gehen werden weiterhin gefördert. Die Gemeinde setzt sich für weitere Verbesserungen beim ÖV ein. In Zentrumsnähe werden in Absprache mit den Grundeigentümern strengere Vorgaben zur maximal zulässigen Anzahl Parkplätze gemacht.

Zum Beispiel:

- Im Zusammenhang mit dem Bahnhofumbau werden zwei neue und grosszügige unterirdische Bahnquerungen für Velofahrende und Fussgänger geplant und umgesetzt.
- Der Richtplan Mobilität zeigt auf, wie das Label «Veloville» reaktiviert werden kann.
- Trimstein ist durch den Bürgerbus an das ÖV-Netz angeschlossen (im Moment noch im Versuchsbetrieb für drei Jahre).

Konzept Veloville (1995)

Veloville ist eine 1995 im Rahmen des Projektes «Verkehrsmanagement in Energiestädten» gestartete Sensibilisierungs- und Massnahmenkampagne der Gemeinde Münsingen zugunsten des Veloverkehrs, mit dem Ziel, das energiesparende Potential und die Attraktivität des Veloverkehrs stärker zu nutzen sowie ein breites Zielpublikum anzusprechen. Veloville und die damit verbundenen Aktionen haben das Thema Velofahren und damit das Energiesparen im Verkehr in die laufende Verkehrsdiskussion und die aktuelle Verkehrspolitik eingebracht. Im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden soll auch für Velofahrende ein attraktives und sicheres Wegenetz vorhanden sein. Bis heute besteht der Begriff Veloville als erfolgreiche Kampagne in den Köpfen der Bevölkerung. Dies wird langfristig wesentliche Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten im Ort haben.

Seit dem Startschuss der Kampagne wurden zahlreiche Massnahmen und Aktionen umgesetzt:

- Eile mit Weile 1999
 - In die Stadt ohne mein Auto
 - Aktionstag Veloville 2016
 - Bike4car
 - Bike to work seit 2006 und Velafrika
 - Blaue Fahrradständer mit auffälligem Parkschild vor Geschäften

 - Kontinuierlicher Ausbau Veloabstellplätze rund um den Bahnhof
 - Markierung von Velostreifen auf und entlang Fahrbahnen
 - Extra Velomarkierungen auf Fahrbahn in Neuer Bahnhofstrasse
 - Kreiselmarkierung für Velofahrende im Kreisel Dorfplatz
 - Attraktives Velowegnetz, Velos im Gegenverkehr (Einbahnregime) gestattet
 - Veloampeln (Chäsi, Belpbergstrasse)
 - Velobrücke beim Simone-Niggli-Luder Weg
-

Die Gemeinde Münsingen nimmt sich nun dem nächsten Kapitel der Veloförderung an und hat aktuell weitere Projekte in Planung:

- Velokeller für min. 650 Velos im Projekt Bahnhof West
 - Veloabstellanlage Güterschuppen, erste Etappe für rund 120 Velos
 - Neue Fussgänger- und Velounterführung Süd beim Güterschuppen
 - Öffnung der Fussgänger-Unterführung Nord (Haueter) für Velofahrende
 - Schliessen von Netzlücken für den Veloverkehr (Richtplankarte)
 - Projekt Entlastungsstrasse Nord: Entlastung Ortszentrum und Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität auch für Velofahrende
 - Projekt Ortsdurchfahrt Münsingen: Aufwertung der Ortsdurchfahrt und Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität auch für Velofahrende
 - Velowegverbindung Münsingen – Tägertschi
-

2.3 Grundlagen – Übersicht

Es gelten die zum Zeitpunkt der Erstellung rechtskräftigen Gesetze des Bundes (u.a. Bundesgesetz über die Raumplanung, Raumplanungsverordnung, Strassenverkehrsgesetz, Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege).

Bund und Kanton Bern

- Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 für die Eisenbahninfrastruktur, 21. Juni 2013, BAV
- Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur, 31. Oktober 2018, BAV
- Strassengesetz des Kantons Bern, vom 4. Juni 2008
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), 16. September 1993
- Baugesetz des Kantons Bern (BauG), 9. Juni 1985
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), 6. März 1985
- Richtplan Kanton Bern 2030, 5. Juli 2017, BVE (Anpassungen 2018/19)
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2008), BVE
- Strassennetzplan 2014 - 2029 und Investitionsrahmenkredit 2014 - 2017
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, TBA
- Sachplan Wanderrouthenetz des Kantons Bern, 2012, TBA
(Gesamtüberarbeitung 2018/19; vorgesehene Änderungen in der Gemeinde Münsingen sind bereits berücksichtigt im Richtplan Mobilität)
- Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021, AÖV
- Unfalldaten Gemeinde Münsingen, Auswertungszeitraum Juli 2013 - Juni 2018, ASTRA
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen 2005 (Überprüfung und Aktualisierung 2016), TBA, OIK II

Region / Agglomeration

- Agglomerationsprogramm Bern, 1. Generation 2007 / 2. Generation 2012 / 3. Generation 2017 resp. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK BM), 1. Generation 2012 / 2. Generation 2017
- Angebotskonzept Orts- und Regionalbus Münsingen, RKBM, 2014
- Korridorstudie Aaretal, 2008, RKBM

Gemeinde Münsingen

- Leitbild Gemeinde Münsingen "Grosses Dorf - kleine Stadt", 2014
 - Leitbild Energie, 2018
 - Richtplan Verkehr, 2009
 - Richtplan Bahnhof West, 2017
 - Richtplan Ortskern, 1998
 - Richtplan Verkehr Bahnhofquartier, 2003 (rev. 2016)
 - Räumliches Entwicklungskonzept Münsingen, 2006
 - Richtplan Landschaft und Verkehr Tägertschi, 2002
 - Räumliches Entwicklungskonzept Trimstein, 2012
 - Sanierung Ortsdurchfahrt und Entlastungsstrasse Nord Münsingen, 2016
 - Mobilitätsbuchhaltung der Gemeinde Münsingen
 - Münsingen 2030 – vorausschauend gestalten, Grundlagenbericht, 2019
 - Berichterstattung über die Siedlungsentwicklung nach innen (SEin), 2019
-

3 Heutige Verkehrssituation und Entwicklung

3.1 Siedlungsstruktur

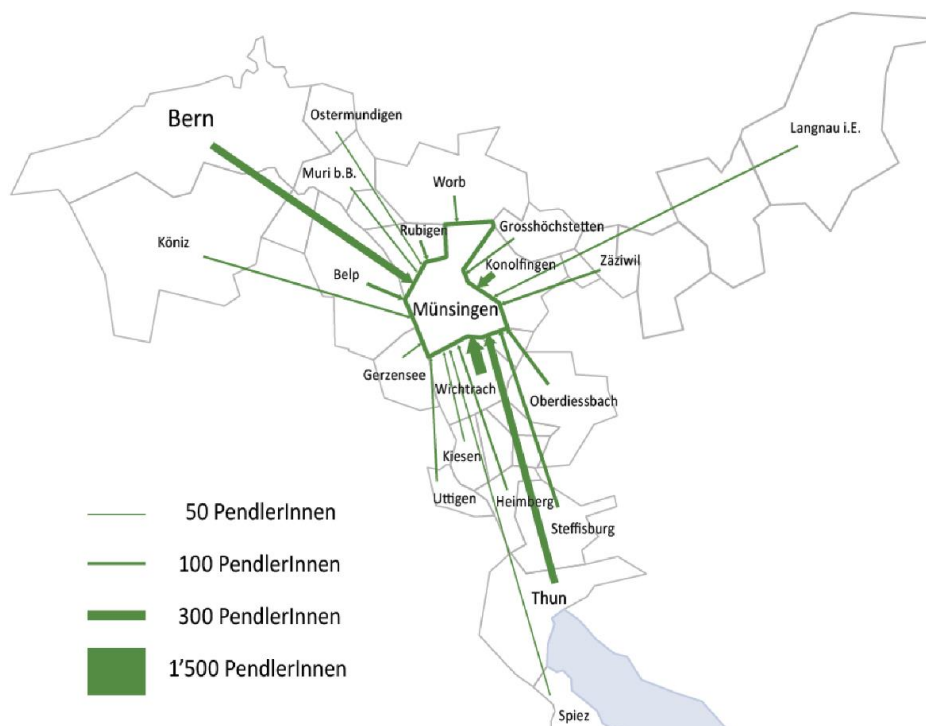
Münsingen bildet mit rund 12'600 Einwohnerinnen und Einwohnern und 5'500 Arbeitsplätzen (Stand Dezember 2017: 12'533 Einwohner) das regionale Zentrum im Aaretal. Die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohnern und zwei Drittel der Arbeitsplätze der Region befinden sich in Münsingen.

Durch die Fusionen mit den Nachbargemeinden Trimstein (2013 mit 500 Einwohner) und Tägertschi (2017 mit 400 Einwohner) kamen insgesamt 900 Einwohnerinnen und Einwohnern dazu und das Gemeindegebiet (Fläche) wuchs insgesamt um ca. 45 %. Die Ortsplanungsrevision löste nach einer rund dreijährigen Planungsphase eine rege Bautätigkeit aus. Im regionalen Vergleich zeigt sich jedoch, dass die Gemeinde Münsingen seit 2000 ein eher moderates Bevölkerungswachstum aufweist.

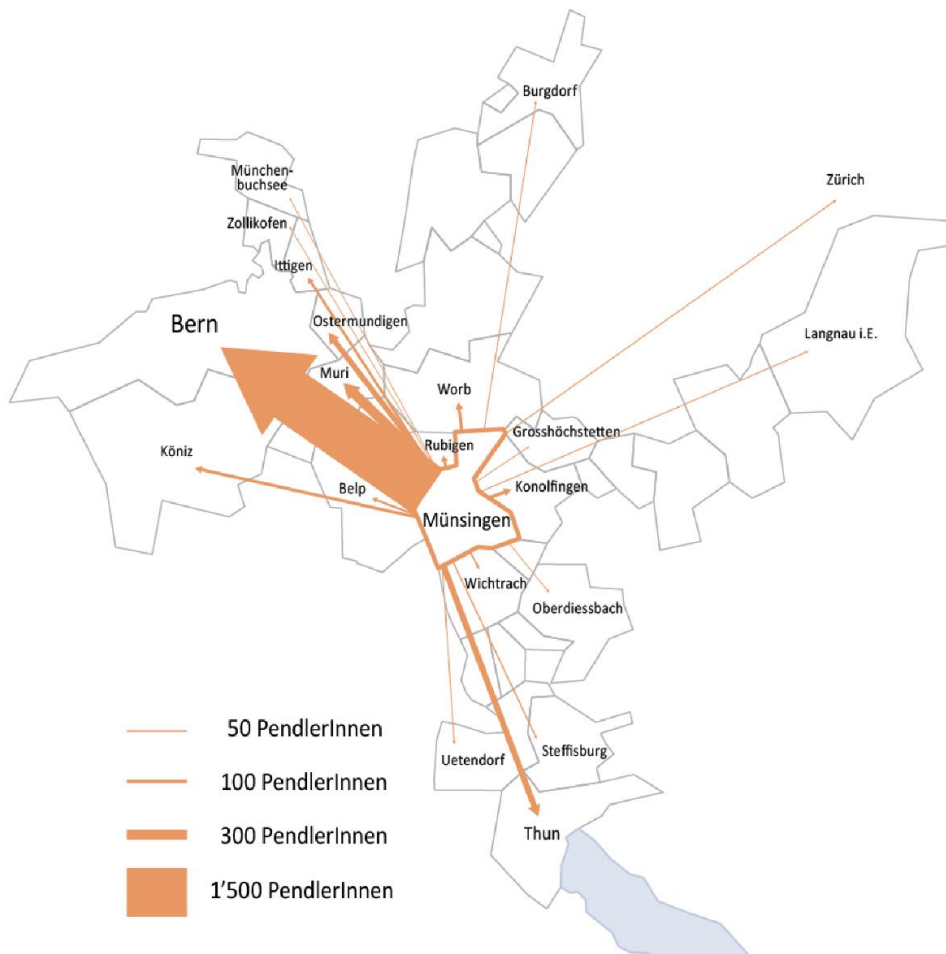
3.2 Gesamtverkehr

Die Region Aaretal wird geprägt von einem hohen Verkehrsaufkommen im Durchgangsverkehr, der sich grösstenteils über die Autobahn und die Fernverkehrszüge abwickelt. In Münsingen selbst liegt hingegen der Anteil des hausgemachten Ziel-/ Quellverkehrs über dem Anteil des Durchgangsverkehrs. Der grösste Teil der Fahrten führt aus der Gemeinde Münsingen in den Raum Bern.

Der Pendlerverkehr hat in der Region Aaretal in den letzten Jahren stetig zugenommen. Bei den Pendlerströmungen zeigt sich ein relativ ausgewogenes Verhältnis. Den rund 3'700 Zupendlern, welche aus der gesamten umliegenden Region nach Münsingen pendeln, stehen rund 3'800 Wegpendler gegenüber, welche insbesondere die Stadt Bern als Zielort aufweisen (45 %). Hinzu kommen ca. 2'200 Binnenpendler.



Die 20 grössten Zupendlerbeziehungen 2014 (Quelle: Infrast)



Die 20 grössten Wegpendlerbeziehungen 2014 (Quelle: Infraso)

Zukünftige Entwicklung

Im Rahmen der 2016 erfolgten Erfassung des Verkehrsaufkommens in der Gemeinde Münsingen wurde auch ein Verkehrsmodell des zukünftigen Verkehrsaufkommens mit dem Horizont 2030 erstellt (siehe Kapitel 3.3). In diesem wird davon ausgegangen, dass der Verkehr in den Morgenspitzenstunden um +17,6 % resp. in den Abendspitzenstunden um +19,2 % gegenüber dem Zustand 2016 wächst.

Gemäss der 2008 formulierten Mobilitätsstrategie des Kantons Bern, werden im RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation die Stossrichtungen «Verkehr vermeiden durch eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung», «Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern» und «Verkehr verträglich und sicher gestalten» als Grundlage der Verkehrsstrategie formuliert.

In den Leitsätzen zum zukünftigen Verkehr wird von folgendem Ansatz ausgegangen:

"Bei der Umsetzung des Zielszenarios ist gesamthaft ein starkes Verkehrswachstum zu verzeichnen. Neben den raumplanerischen Massnahmen sind grosse Anstrengungen bei der regionalen Verkehrsplanung notwendig, um das Verkehrswachstum zu dämpfen. Da insbesondere die Strasseninfrastruktur nicht in der Lage ist, den prognostizierten Mehrverkehr aufzunehmen, muss das Verkehrswachstum zwingend gebremst und auf umweltverträgliche Verkehrsträger umgelagert werden."

Darauf aufbauend werden als zukünftige Verkehrsstrategie in den Agglomerationsgemeinden resp. Zentren 3. und 4. Stufe, folgende Leitsätze formuliert, welche für Münsingen gelten:

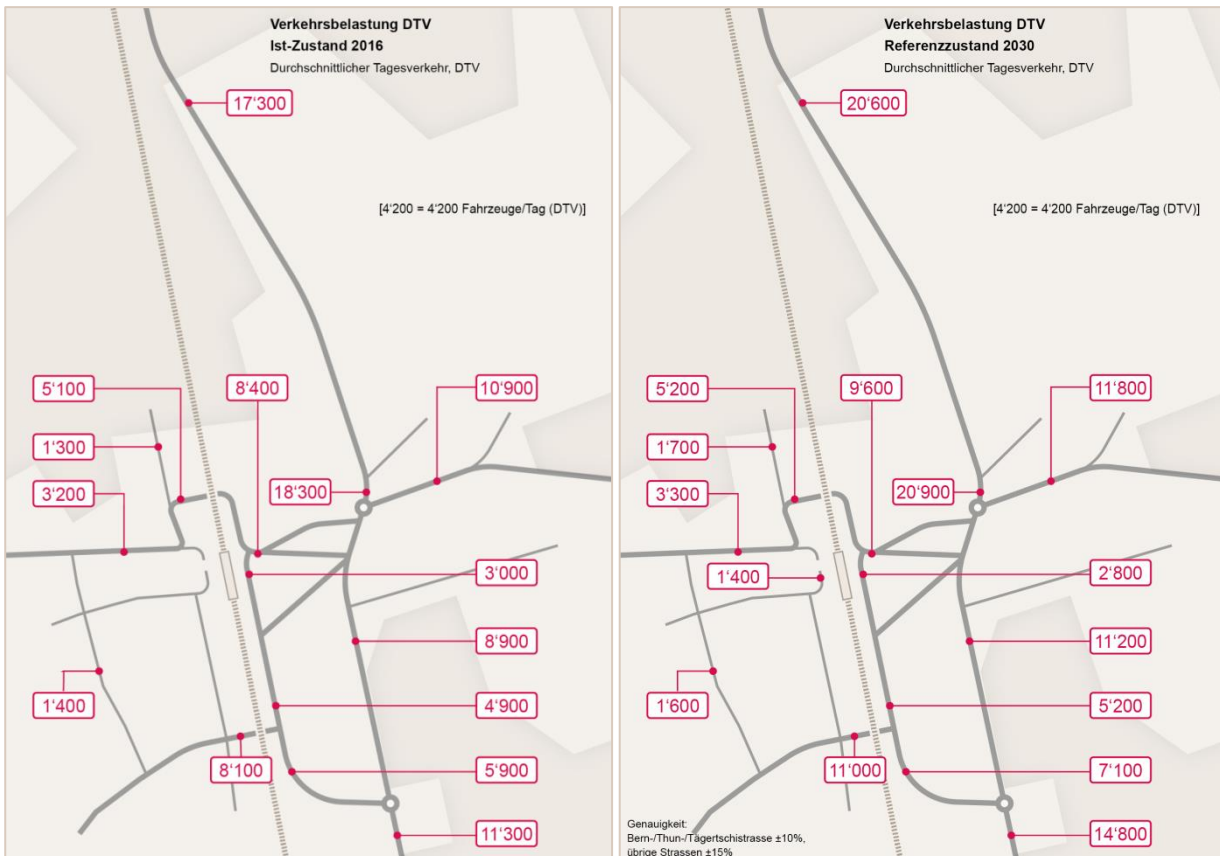
- Siedlungsentwicklung an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung und hoher Versorgungsqualität;
 - gute ÖV-Verbindungen zum urbanen Kerngebiet, zu den zentrumsnahen ländlichen sowie zu den Hügel- und Berggebieten (u. a. für den Pendler- und Freizeitverkehr);
 - gute Erschliessung zentraler Orte, von ESP und weiteren Entwicklungsgebieten mit dichtem Fuss- und Velowegnetz;
 - siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten sowie sicheres Queren und Abbiegen für den Fuss- und Veloverkehr;
 - Aufwerten von Tangentialverbindungen für den Veloverkehr, Veloalltagsrouten mit erhöhtem Standard zum urbanen Kerngebiet;
 - ausreichend B + R- und P + R-Plätze an S-Bahn-Haltestellen bereitstellen.
-

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Ortsdurchfahrt

Das Hauptstrassennetz in Münsingen ist geprägt von den drei Hauptachsen nach Rübigen, Wichtrach und Tägertschi, welche auf dem Dorfplatz zusammenlaufen. Die Ortsdurchfahrt ist mit 18'300 Fahrzeugen pro Tag im Bereich des Zentrumskreisels stark belastet. Bestimmend für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes beim MIV ist der Kreis im Dorfzentrum, da rund 70 % der Fahrten über diesen Knoten verlaufen.

Verkehrsbelastung DTV Ist-Zustand (2016) und Referenzzustand (2030)



Die Ortsdurchfahrt weist neben der hohen Verkehrsbelastung weitere betriebliche und gestalterische Defizite aus. Heute bestehen neben den Kapazitätsengpässen für den MIV auch Defizite für den Fuss- und Veloverkehr (fehlender Schutz für Velofahrende, mangelnde Aufenthaltsqualität), Qualitätseinbussen beim Öffentlichen Verkehr (Fahrzeitverlust, Kursausfälle und Anschlussbrüche durch im Stau stehende Busse) und eine Beeinträchtigung der Attraktivität des Ortszentrums von Münsingen. Insbesondere in den morgen- und abendlichen Spitzenstunden resultieren lange Staus und Verkehrsbehinderungen, die sich bis weit in die Ortsteile auswirken.

Zukünftige Entwicklung

Im Zuge von zahlreichen Neubauprojekten und einer allgemein wachsenden Verkehrsentwicklung, wird bis zum Jahr 2030 mit einem weiteren Anstieg der Verkehrsmenge auf 20'900 Fahrzeuge auf der Ortsdurchfahrt im Bereich des Zentrumskreisels gerechnet.

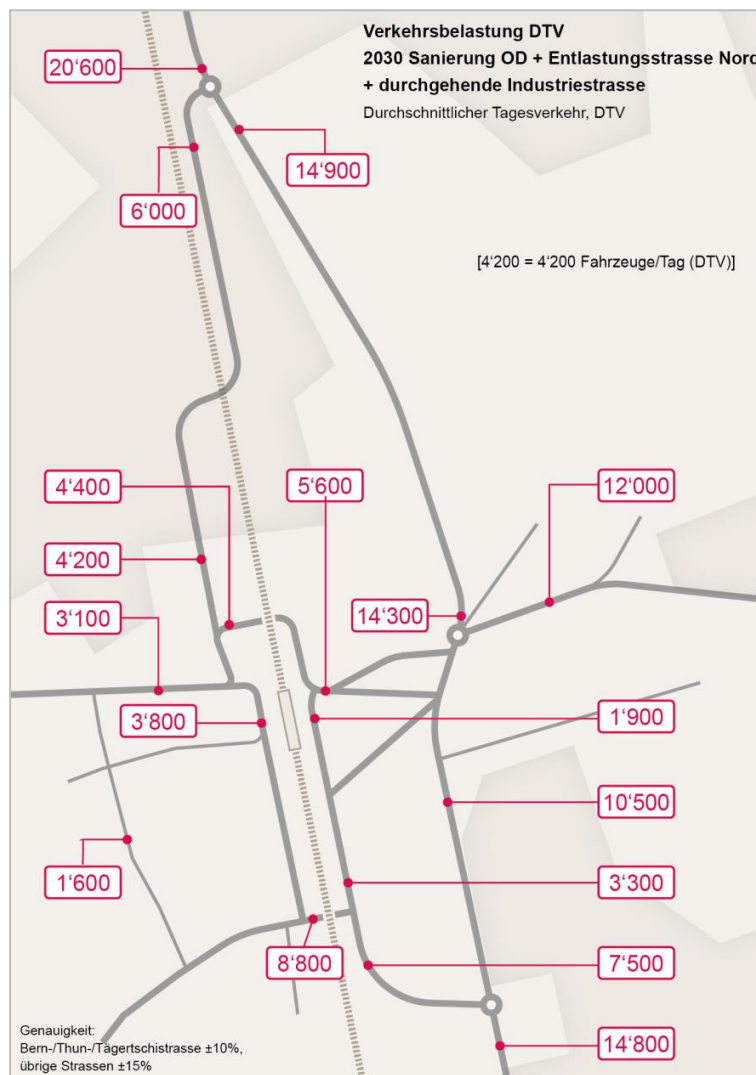
Dieser Prognose liegen verschiedene Parameter zugrunde, welche 2016 in die Simulation des Horizontes 2030 einfließen: Hinterlegt sind jene Infrastrukturprojekte und Angebotsveränderungen im Bereich Strassen- und Schienenverkehr, welche bis 2016

vom Kanton beschlossen wurden. Ebenfalls hinterlegt sind zahlreiche Daten seitens der Siedlungs-, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 in Münsingen und der Region. Die Annahmen zum Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Weglängen pro Etappe, Anteil Pendler, etc.) sind gemäss Ergebnissen des Mikrozensus 2010 enthalten.

Um sich dem bestehenden und zukünftigen Verkehrsaufkommen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes anzunehmen, wurde eine Lösung im Dreierpaket aufgegleist, welches die Sanierung der Ortsdurchfahrt (OD), den Bau der Entlastungsstrasse Nord (ESN) sowie eine neu durchgehende Industriestrasse beinhaltet. Infolge dieses Massnahmenpaketes können rund 6'000 Fahrzeuge von der Bernstrasse auf die Entlastungsstrasse Nord verlagert und ein flüssiger und stetiger Verkehrsfluss im Zentrum erzielt werden. Dadurch reduziert sich die Verkehrsmenge im Bereich des Zentrumskreisels auf 14'300 Fahrzeuge.

Verkehrsbelastung DTV2030

mit Sanierung der Ortsdurchfahrt + Entlastungsstrasse Nord + durchgehende Industriestrasse



Der Ziel-/Quellverkehr aus Münsingen in Richtung Bern verläuft über die Entlastungsstrasse Nord und die Bernstrasse in Richtung Rubigen und von dort zu einem grossen Teil auf den Autobahnanschluss Rubigen.

Quartiere im Ortsteil Münsingen

Die Basiserschliessung erfolgt für den Ortsteil West durch zwei Unterführungen beim Bahnhof und von dort über die Belpbergstrasse (8'100 Fahrzeuge pro Tag) und die Sägegasse (5'100 Fahrzeuge pro Tag). Im Zuge der Umsetzung des Dreierpaketes (ESN, Sanierung OD, durchgehende Industriestrasse) werden die beiden Basiserschliessungen durch die neu durchgehende Industriestrasse ergänzt und der gesamte Ziel-/Quellverkehr aus dem Ortsteil West in Richtung Bern über die ESN geleitet. Im Ortsteil West bestehen keine weiteren bedeutenden Durchgangssachsen, das Verkehrsaufkommen in Richtung Belpberg ist gering. Der Ortsteil Bärenstutz/Sonnhalde weist schwach frequentierte Verbindungen nach Trimstein und Tägertschi auf. In diesem Ortsteil wurden Verkehrsberuhigungsmassnahmen realisiert. Die Mühletalstrasse, entlang welcher sich der historische Dorfkern entwickelte, hat heute vor allem Bedeutung als Fuss- und Veloverkehrsverbindung in Richtung Tägertschi. Auf der Tägertschistrasse besteht westlich der Mühletalstrasse ein Verkehrsaufkommen von 10'900 Fahrzeugen pro Tag. In den Spitzenstunden staut sich der Verkehr bis weit über den Knoten beim Dorfplatz hinaus. Die Basiserschliessung des Ortsteils südlich der Tägertschistrasse erfolgt via Krankenhausweg – Finkenweg – Terrassenweg.

Ortsteile Tägertschi und Trimstein

Das Siedlungsgebiet im Ortsteil Trimstein wurde 2015 flächendeckend mit einer Tempo-30-Zone verkehrsberuhigt. Dies unterstützt den Koexistenzansatz, da die Strassen schmal sind und im Mischverkehr geführt werden. Das Verkehrsaufkommen ist im Allgemeinen gering. Im Zuge der Überlastung der Ortsdurchfahrt von Münsingen resultiert jedoch in den Spitzenstunden ein Ausweichverkehr durch Trimstein. Es ist davon auszugehen, dass sich infolge der Umsetzung des Dreierpaketes (ESN, Sanierung OD, durchgehende Industriestrasse) dieser Ausweichverkehr leicht reduzieren wird.

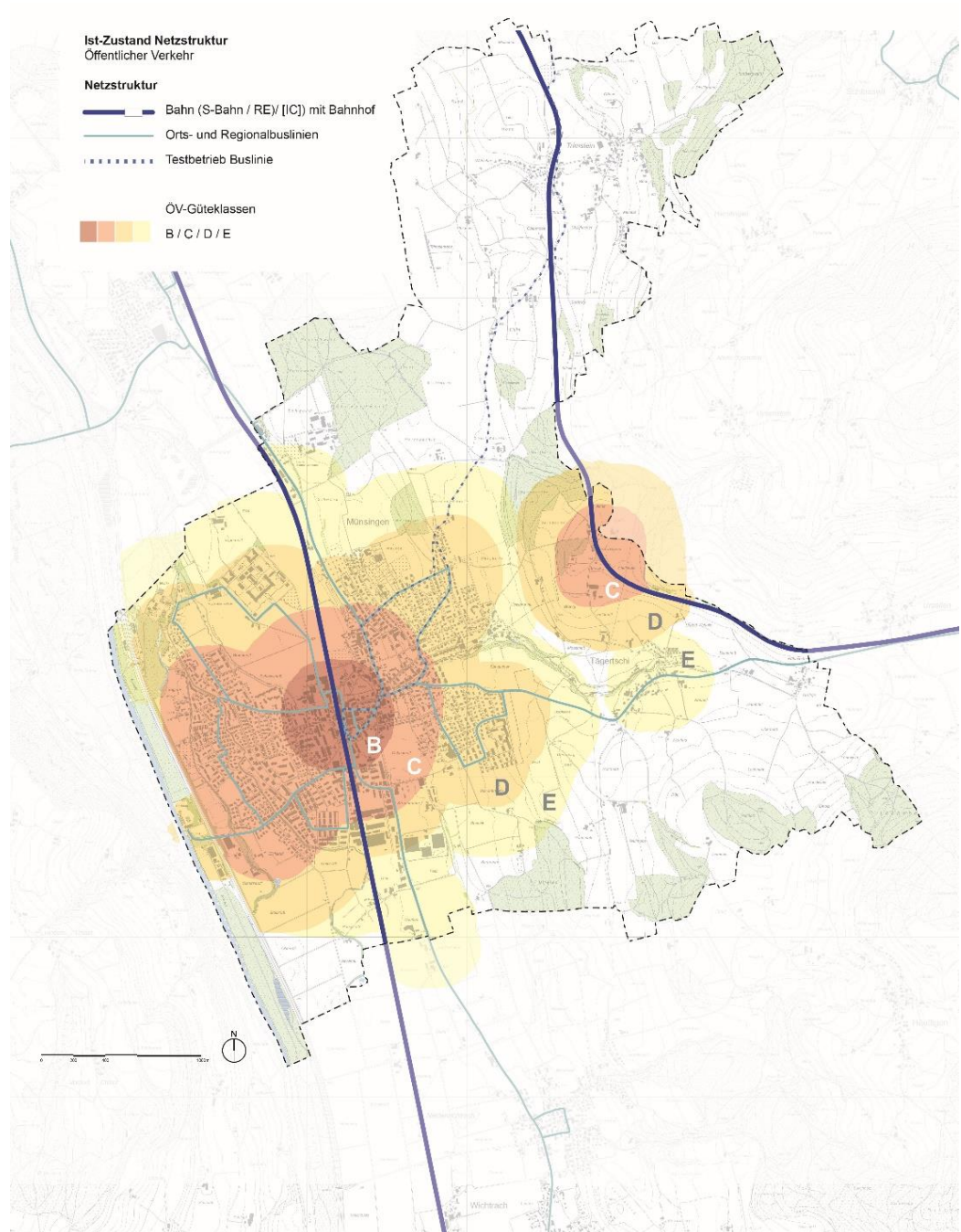
In Tägertschi besteht die Tempo-30-Zone im Kernsiedlungsgebiet rund um die Bahnhofstrasse bereits seit 2012. Über die Bahnhofstrasse ist der Bahnhof Tägertschi erschlossen.

Die Ortsdurchfahrt wird mit Tempo 50 geführt und weist eine wichtige Verbindungsfunktion von/nach Konolfingen auf. Mit schmalen, mehrheitlich einseitigen Trottoirs, fehlendem Angebot für Velofahrende und hohem Verkehrsaufkommen mit grossem Schwerverkehrsanteil (8'000 Fz./Tag) besteht ein grosser Handlungsbedarf entlang der Ortsdurchfahrt in Tägertschi.

Die Häutligenstrasse dient als Verbindungstrasse in Richtung Häutligen – Oberdiessbach.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Münsingen wird durch die S-Bahnlinie S1 im Halbstundentakt sowie stündlich durch den RegioExpress (RE) erschlossen. Zusätzlich halten während den Pendlerzeiten Verdichtungskurse. Die Feinerschliessung erfolgt durch den Ortsbus Münsingen und die Regionalbuslinien Bern Flughafen – Belp – Münsingen, Münsingen – Konolfingen, Kaufdorf – Wichtrach – Münsingen und Oberdiessbach – Wichtrach – Münsingen.



ÖV-Liniennetz und Erschliessungsqualität (2018)
sowie Linienführung Testbetrieb Buslinie Münsingen-Worb

Im Dezember 2018 startete der Versuchsbetrieb der Linie 168 Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf. Eine Überführung in das reguläre Grundangebot wird ab dem Fahrplanwechsel 2022 angestrebt. Die Linie 168 wird in den Richtplan Mobilität informativ aufgenommen.

Tägertschi wird durch die S2 im Halbstundentakt erschlossen. Die Buslinie 160 bedient die Haltestelle Tägertschi von Montag bis Freitag durchgehend im Halbstundentakt, zu den übrigen Zeiten stündlich.

Das heutige Angebot im Bahnverkehr reicht knapp aus, um die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten zu decken. In den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend hat es zwischen Münsingen und Bern regelmässig nur Stehplätze. Nimmt die Nachfrage weiter zu, kommt es mit dem heutigen Angebot zu verschärften Kapazitätsengpässen. Um dem entgegen zu wirken, erfolgt ein Ausbau des übergeordneten ÖV-Angebotes, welches insbesondere Infrastrukturausbauten am S-Bahn-Netz im Raum Bern beinhaltet. Für Münsingen von hoher Bedeutung sind im AS 2025 der Viertelstundentakt der S1 zwischen Münsingen und Bern sowie im AS 2035 der Halbstundentakt des RE (vergleiche Kapitel 2.1, Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur).

Das stark belastete Strassennetz im Ortszentrum von Münsingen führt zu Behinderungen der Buslinien. Es treten Verspätungen auf und die Anschlüsse können teilweise nicht eingehalten werden. Mit der weiteren Zunahme des motorisierten Verkehrs wird sich die Problematik verschärfen. Um die Qualität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu steigern, nimmt die Priorisierung des Busverkehrs daher innerhalb des Projektes Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen eine zentrale Rolle ein.

Detaillierte Analysen zum Netz des öffentlichen Verkehrs sind in der Korridorstudie Aaretal sowie im Angebotskonzept Regional- und Ortsbus Münsingen beschrieben.

3.5 Fussverkehr

Münsingen verfügt im Kerngebiet über attraktive Bedingungen für den Fussverkehr. Das Siedlungsgebiet ist kompakt, die Wege sind kurz. Die Distanz aus den Wohngebieten in Münsingen ins Ortszentrum und zum Bahnhof beträgt höchstens rund einen Kilometer. Durch die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren bestehen attraktive Fusswegnetze abseits der Hauptachsen.

In Trimstein wird der Verkehr im Mischverkehr geführt. Die eingeführte Tempo-30-Zone und die Gestaltung vor der Schule sind wichtige Massnahmen gewesen, um die Koexistenz zu fördern.

Münsingen verfügt über hochwertige Wege in die Naherholungsgebiete. Hervorzuheben sind die Wege zum Psychiatriezentrum und weiter nach Rubigen, die Wege an den Hangkanten zum Schwand und südlich nach Wichtrach sowie die Mühletalstrasse Richtung Tägertschi. Im Siedlungsgebiet resp. am Siedlungsrand bestehen attraktive Wege entlang der inneren und äusseren Giesse. Der Dorfmattheweg und die Verbindung Schlosstrasse – Mittelweg sind prädestinierte Wege für den Fuss- und Veloverkehr in den Quartieren.

Defizite bestehen auf der Ortsdurchfahrt Münsingen durch die hohe Belastung und die Gestaltung. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt nimmt sich diesem Problem an. Insbesondere die geplante Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus wird als Chance für ein rücksichtsvolleres Miteinander angesehen und erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Im Ortsteil Tägertschi besteht auf der Dorfstrasse ebenfalls ein Defizit für Zufussgehende. Das Trottoir wird mehrheitlich einseitig geführt und ist sehr schmal. Auf das Trottoir ausweichende Velofahrende und Fahrzeuge stellen ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar, welches zu beheben ist.

Die Ortsverbindungen zwischen Tägertschi – Münsingen und Trimstein – Münsingen weisen durch fehlende Schutzbereiche für Zufussgehende und Velofahrende sowie erhöhte Geschwindigkeiten und im Sinne von sicheren und attraktiven Schulweg- und Freizeitverbindungen, Handlungsbedarf auf.

Die beiden Personenunterführungen beim Bahnhof dienen den Bedürfnissen der Zufussgehenden einerseits als Erschliessung der Perrons, andererseits als wichtige und zentrale Ortsverbindungen. Um die Trennwirkung der Gleise zu reduzieren, den Druck von den Bahnstationsunterführungen zu nehmen und Umwege zu vermeiden, ist eine neue Fuss- und Veloverbindung geplant, welche südlich vom Bahnhof eine direkte Verbindung der Industriestrasse und Belpbergstrasse schafft (Höhe ehemaliger Güterschuppen).

3.6 Veloverkehr

Für Velofahrende besteht in Münsingen ein dichtes und attraktives Velowegenetz. Der Ortsteil West liegt auf ebenem Terrain, östlich der Thun- und Bernstrasse steigt das Gelände sanft an. Die Wohnquartiere liegen flächendeckend in Tempo-30-Zonen, wodurch insbesondere für unsichere Velofahrende (Kinder, Ältere, Gelegenheitsfahrende) eine gute Alternative zu den Hauptachsen besteht.

Die Hauptachsen von Münsingen, Tägertschi und Trimstein sowie weitere Nebenstrassen sind als kantonale Haupttrouten für den Veloalltagsverkehr klassiert und weisen damit eine regionale Bedeutung für den Veloverkehr auf. Des Weiteren führen 3 Freizeittrouten von SchweizMobil durch die Gemeinde.

Die Gemeinde Münsingen bietet östlich der Bahngleise, zwischen dem Bahnhof Münsingen und Rubigen, eine wichtige und attraktive Veloverbindung, welche sowohl im Alltags- wie auch im Freizeitverkehr rege genutzt wird. Gemäss RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation ist vorgesehen, zwischen Münsingen – Rubigen – Bern eine Veloalltagsroute zu erstellen bzw. bestehende Wegabschnitte mit einem erhöhten Standard auszubauen. Im Rahmen der Projekterarbeitung Entastungsstrasse Nord wurde diese Verbindung sichergestellt.

Die Ortsdurchfahrt von Münsingen weist aufgrund des hohen Fahrzeugaufkommens und Tempo 50 ein Defizit für Velofahrende auf, da der Verkehr im Mischverkehr geführt wird und es an Schutzbereichen für Velofahrende mangelt. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt sieht neben einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 (d.h. einem Angleichen der gefahrenen Geschwindigkeiten von Autofahrenden und Velofahrenden) auch die Einführung eines Mehrzweckstreifens vor, so dass Velos bei Bedarf sicher überholt werden können und sicher abgelenkt werden kann.

Im Bereich des Bahnhofs Münsingen besteht auch für Velofahrende ein Bedarf nach weiteren zentralen und sicheren Ortsverbindungen (neue Verbindung Industriestrasse – Belpbergstrasse, Ausbau bestehender Personenunterführung Nord). Diesem Anspruch werden heute weder die Auto- noch die Personenunterführungen gerecht.

Die Veloverbindungen zu den Ortsteilen Trimstein und Tägertschi weisen unterschiedliche Qualitäten auf. Die direkte und schnelle Verbindung entlang der Tägertschistrasse besteht aufgrund fehlender Sicherheitsmassnahmen als kommunale Netzlücke. Als Alternative dient die Mühletalstrasse, um einen Teil der Strecke zu umfahren. Die schmale Dorfstrasse Tägertschi mit Tempo 50 ab Mühletalstrasse nach Konolfingen ist im Sachplan Veloverkehr als Netzlücke enthalten und weist hohe Sicherheitsdefizite auf. Im RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation ist der Handlungsbedarf für Velofahrende festgehalten und eine entsprechende Massnahme formuliert.

Zwischen Trimstein und Münsingen besteht eine direkte Verbindung über Vorderer Bächlen – Obere Bächlen – Eichi. Die Fahrtzeit zum Zentrum Münsingen beträgt rund 10-15 Minuten. Dies stellt eine gute Velodistanz dar, wird jedoch durch den Niveauunterschied nicht von allen Personen als angenehm empfunden. Im Rahmen der regionalen Velonetzplanung wurde für diese Verbindung ein Handlungsbedarf festgestellt. Die Führung im Mischverkehr, in Verbindung mit einer erhöhten Geschwindigkeit, stellt für diese wichtige Schulwegverbindung ein Defizit dar. Die Aufwertung der Strecke ist als Massnahme im RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation festgehalten.

Das Label „Veloville“ hat sich in der Gemeinde etabliert. In der laufenden Verkehrsdiskussion werden die Anliegen von Velofahrenden bestmöglich berücksichtigt. Die Veloparkierung bei den Geschäften und im Bereich der Bahn wurde laufend überprüft und erweitert. Im Projekt Bahnhof West entsteht eine Veloabstellanlage mit Platz für min. 650 Velos. Im Bereich des Güterschuppens werden weitere rund 120 Veloabstellplätze geschaffen. Die Erweiterung der Unterführung Lehner (PU Bahnhof Nord) und die neue Unterführung Güterschuppen (PU Bahnhof Süd) führen zu einer besseren Vernetzung innerhalb Münsingen. Mit „bike to work“, „Hallo Velo“ und weiteren Aktionen werden die Vorteile des Velos aufgezeigt.

3.7 Unfallanalyse

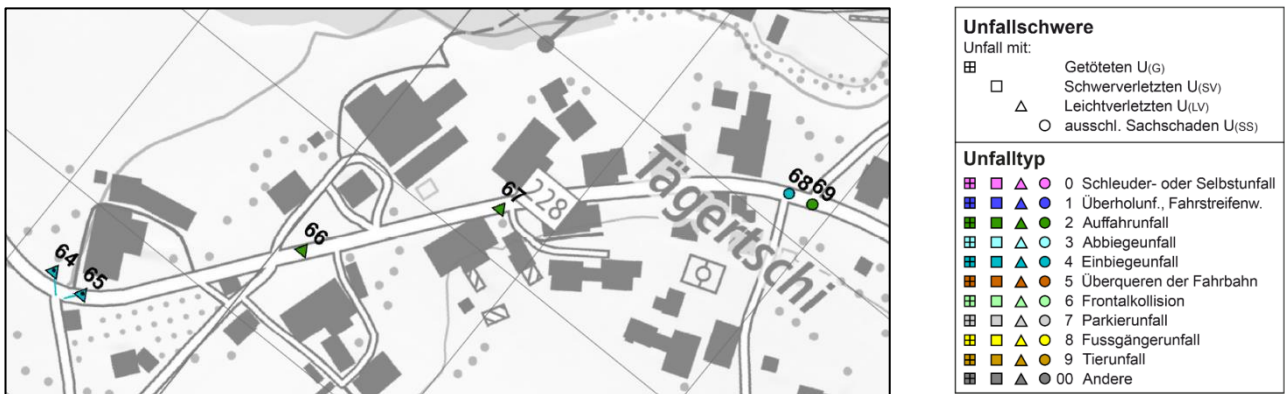
Die Unfallanalyse bezieht sich auf den Zeitraum vom Juli 2013 bis Juni 2018. Hierbei wurden innerhalb von 5 Jahren in Münsingen insgesamt 44 Unfälle auf den Gemeindestrassen und 71 Unfälle auf den Kantonsstrassen polizeilich erfasst (exklusive Selbst- / Schleuderunfälle und Parkierunfälle). Im Vergleich zum Zeitraum vom Juli 2008 bis Juni 2013 sind das 15 Unfälle weniger auf den Gemeindestrassen und 16 Unfälle weniger auf den Kantonstrassen. Die bisher umgesetzten Massnahmen auf den Gemeindestrassen führten bereits zu einer Verbesserung.

Kantonstrassen

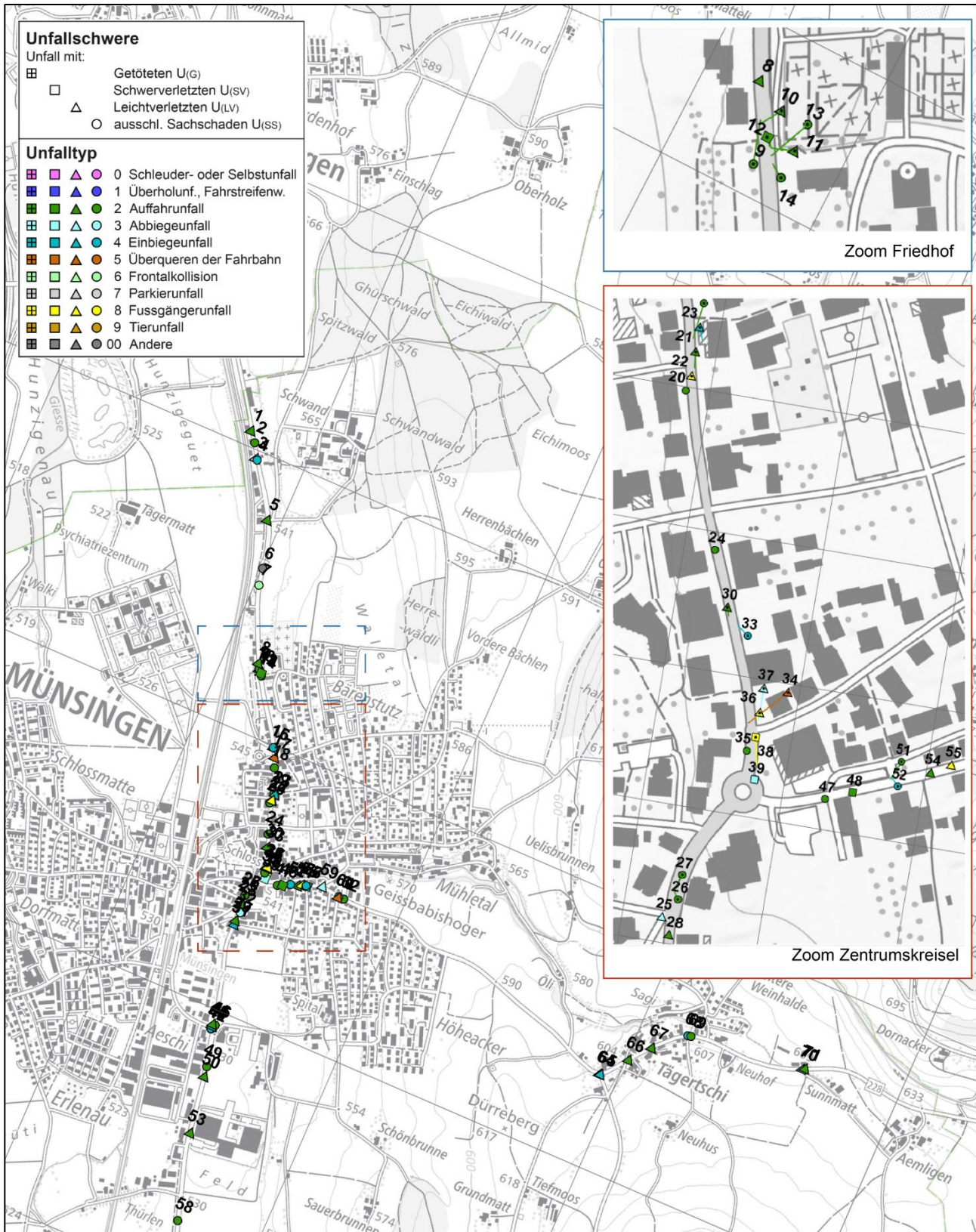
Auf den Kantonstrassen besteht eine deutliche Konzentration an Unfällen im Zentrumsbereich (siehe Abbildung nachfolgende Seite). Auffahrunfälle, infolge Unachtsamkeit und während Kolonnenfahrten bei stockendem Verkehr, stellen dabei den häufigsten Unfalltyp dar. Auch wurden entlang der Ortsdurchfahrt mehrere Unfälle mit an Fussgängerstreifen querenden Zufussgehenden registriert, wo der Autofahrende dem Zufussgehenden den Vortritt nicht gewährt hatte. Die Unfalhäufungen können durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt entschärft werden.

Beim Knoten Aeschstrasse/Thunstrasse besteht ein kantonaler Unfallschwerpunkt, wo insbesondere die Missachtung des Vortrittsrechtes bei Einbiegevorgängen zu Unfällen führt. In 4 Fällen waren Velofahrende beteiligt, welche sich im Kreisel befanden und von einem einbiegenden Motorfahrzeug erfasst wurden.

In den Ortsteilen Tägertschi und Trimstein wurden in der 5-jährigen Auswertungsperiode nur wenige polizeilich erfasste Unfälle registriert:
Trimstein = 1 Unfall, Tägertschi = 8 Unfälle.



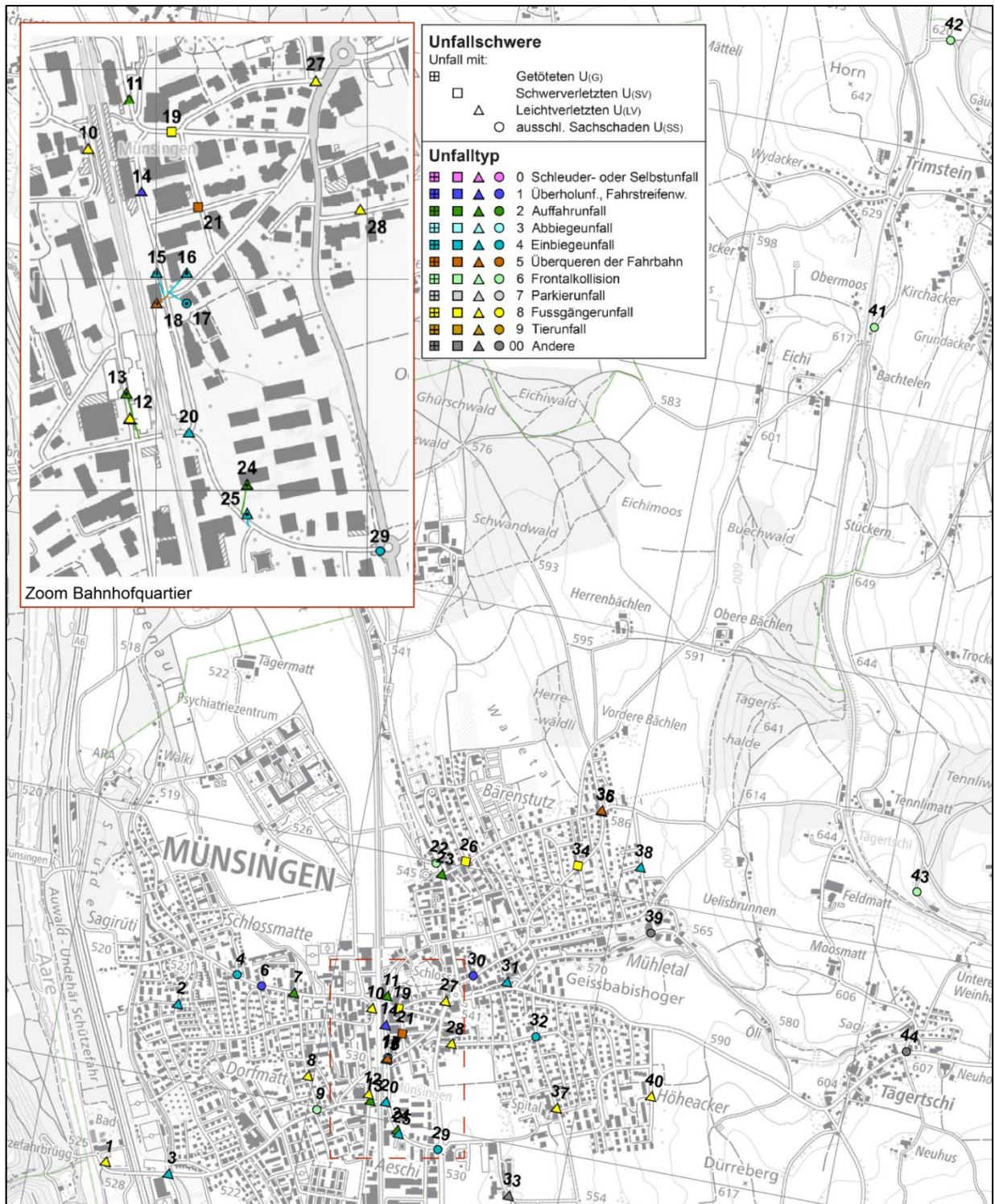
Unfallstandorte auf Kantonstrasse im Ortsteil Tägertschi 07.2013 - 06.2018, Abbildung ohne Selbst- und Schleuderunfälle sowie Parkierunfälle



Unfallstandorte auf Kantonsstrassen 07.2013 - 06.2018, Abbildung ohne Selbst- und Schleuderunfälle sowie Parkierunfälle

Gemeindestrassen

Die Übersichtskarte für die Gemeindestrassen zeigt, dass im Bahnhofquartier insgesamt eine Häufung von Unfällen auftritt. Insbesondere am Knoten Belpbergstrasse/Bahnhofplatz wurden 4 Unfälle, davon 3 Einbiegeunfälle, registriert (siehe Zoom in Karte). Die weiteren Unfallpunkte befinden sich verstreut im Siedlungsgebiet und weisen unterschiedliche Ursachen auf. In den verkehrsberuhigten Wohnquartieren sind (im Gegensatz zurzeit vor Tempo-30) keine signifikanten Häufungen von Unfällen festzustellen.



Unfallstandorte auf Gemeindestrassen 07.2013 - 06.2018, Abbildung ohne Selbst- und Schleuderunfälle sowie Parkierunfälle

3.8 Fazit

Qualitäten

Münsingen verfügt über gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Wege sind kurz und es bestehen attraktive Verbindungen in den Quartieren und in die Naherholungsgebiete. Die Wohnquartiere weisen keinen oder wenig Durchgangsverkehr auf und wurden mit Tempo-30-Zonen als verkehrsberuhigte Kammern ausgebildet. Durch den Ortsbus und die S-Bahn / Fernverkehrszüge ist Münsingen direkt und schnell mit den Räumen Bern und Thun verbunden.

Die aufgegleisten und geplanten Projekte zum Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs (Taktverdichtung S-Bahn und RegioExpress, ÖV-Priorisierung auf der Ortsdurchfahrt), die Förderung des Veloverkehrs ("Veloville") sowie das Dreierpaket (ESN, Sanierung OD, durchgehende Industriestrasse) zeigen, dass die Gemeinde und der Kanton sich dem Verkehr auf dem Gemeindegebiet auf verschiedenen Ebenen annimmt. Der im Testbetrieb geführte Bus zwischen Münsingen – Trimstein – Worb widmet sich dem Thema der besseren Vernetzung und Erschliessung der einzelnen Ortsteile.

In den Wohnquartieren bestehen wenig registrierte Unfälle, was auf ein gutes Miteinander zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden innerhalb der grossflächigen Tempo-30-Zonen schliessen lässt.

Die Position als regionales Zentrum wird nachhaltig gestärkt, weil die einzelnen Verkehrsmittel dort aufgewertet werden, wo sie am effizientesten wirken und die Mobilität in der Gemeinde vielfältig bestehen kann.

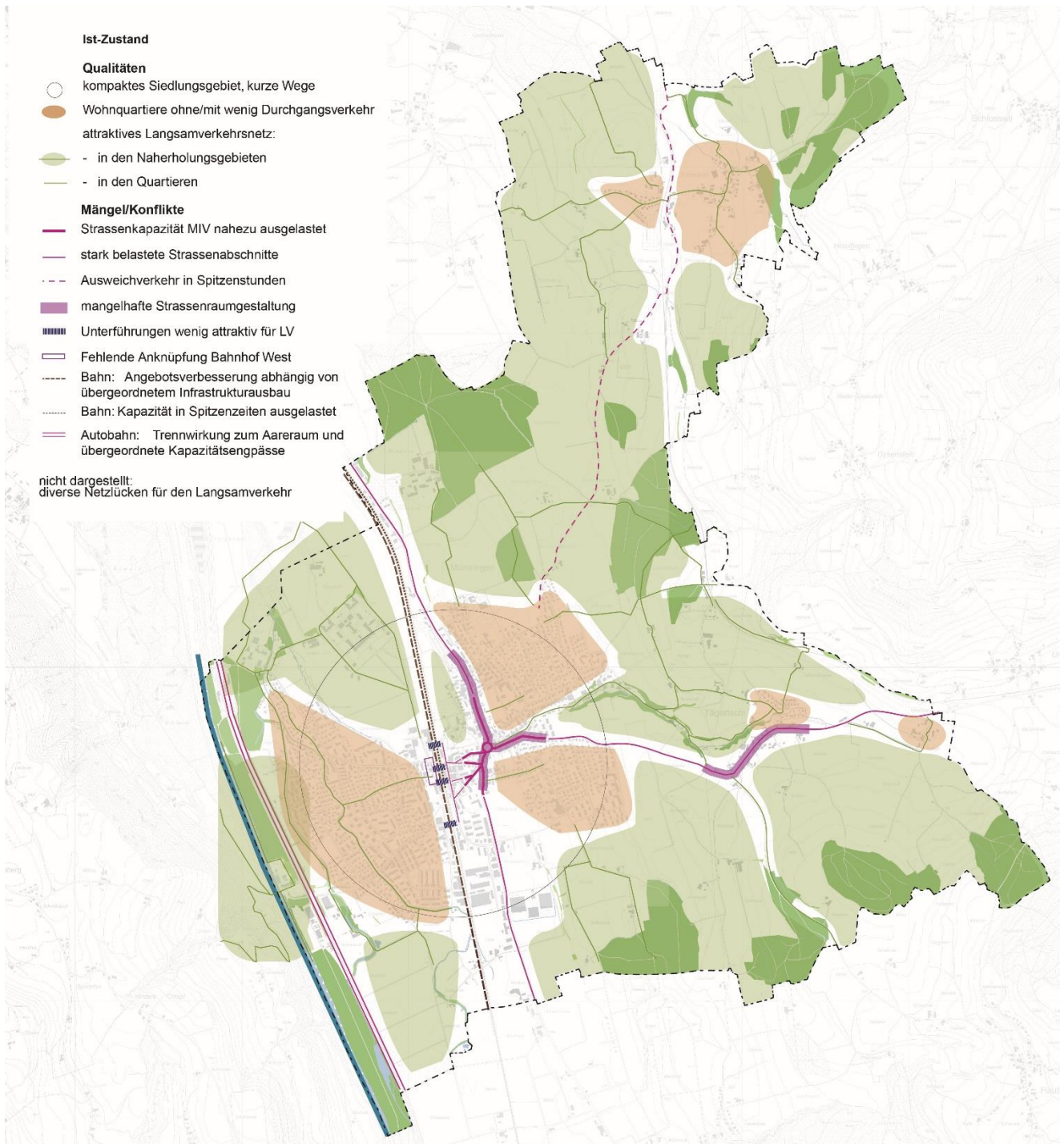
Konflikte

Die Ortsdurchfahrt von Münsingen weist eine hohe Belastung beim MIV auf, in den Spitzenzeiten entstehen Staus. Die gestalterischen und betrieblichen Defizite haben negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr und verringern die Attraktivität des Zentrums. Durch die Überlastung im Zentrum resultiert in den Spitzenstunden ein grossräumiger Ausweichverkehr, welcher sich insbesondere im Ortsteil Trimstein zeigt.

Die Ortsdurchfahrt von Tägertschi weist durch eine MIV-dominierte Strassenraumgestaltung sowie wenig Platz für Zufussgehende und Velofahrende ebenfalls einen Handlungsbedarf auf.

Die beiden Personenunterführungen beim Bahnhof entsprechen nicht ihrer Bedeutung als Verknüpfungspunkte der beiden Ortsteile. Auf der westlichen Bahnhofseite fehlt eine Gestaltung, welche den Bahnhofszugang und dessen Verknüpfungsfunktion hervorhebt. Im übergeordneten Netz bestehen Kapazitätsengpässe auf der Autobahn, den Autobahnzubringern und im Schienenverkehr.

Für den Fuss- und Veloverkehr sind die Ortsdurchfahrten von Münsingen und Tägertschi wenig attraktiv und weisen Sicherheitsdefizite auf. Auch die Verbindungen zwischen den Ortsteilen sind teilweise defizitär.



Ist-Zustand, Qualitäten und Konflikte

4 Ziele und Handlungsansätze Verkehr

Die Gemeinde Münsingen strebt, in Abstimmung mit den übergeordneten Grundlagen, ein nachhaltiges Verkehrssystem an, welches eine leistungsfähige, umweltgerechte und kostengünstige Mobilität ermöglicht. Die in den bereits erwähnten Grundlagen formulierten Ziele und Strategien des Kantons, werden zur 4V-Verkehrsstrategie Münsingen 2030 verdichtet. Die Strategie lautet:

- Verkehr**
- Vermeiden
 - Verlagern
 - Verträglich gestalten
 - Vernetzen



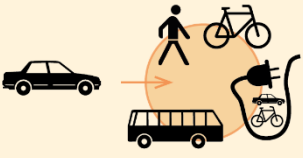
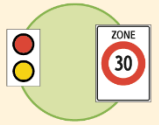
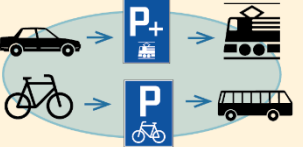
Genereller Ansatz: Mobilitätsmanagement betreiben

Den Rahmen der Verkehrsstrategie 2030 bildet ein übergeordnetes Mobilitätsmanagement (zusammen mit einem periodischen Controlling zum Umsetzungsstand der Massnahmen des Richtplans Mobilität), das zum einen als Grundlage für Strategieentscheidungen oder zum Auslösen von notwendigen Massnahmen benötigt wird sowie als Gefäss zur Kommunikation im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit dient. Das Mobilitätsmanagement sieht vor, die Mobilität der Gemeinde anhand von konkreten Massnahmen zu steuern, zu lenken und zu optimieren.

Verkehrsstrategie Münsingen 2030

Strategieelemente

Massnahmenblätter zur Strategieumsetzung

Strategieelemente	Massnahmenblätter zur Strategieumsetzung	
 <p>Mobilitätsmanagement</p>	<p>A 1 Controlling Richtplan Mobilität A 2 Mobilitätsmanagement</p>	STEUERN
 <p>Verkehr vermeiden</p>	<p>Ö 1 Orts- und Regionalbuslinien Ö 2 Bahnverkehr N 2 Neue Mobilitätsformen und Alternativen F 1 Förderung Fussverkehr V 1 Förderung Veloverkehr</p>	LENKEN
 <p>Verkehr verlagern</p>	<p>M 3 Bahnhof West und durchgehende Industriestr. Ö 1 Orts- und Regionalbuslinien Ö 2 Bahnverkehr N 1 Förderung der Elektromobilität N 2 Neue Mobilitätsformen und Alternativen F 1 Förderung Fussverkehr V 1 Förderung Veloverkehr V 2 Veloverkehrsnetz V 3 Veloparkierung</p>	
 <p>Verkehr verträglich gestalten</p>	<p>M 1 Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen M 2 Entlastungsstrasse Nord inkl. flank. Massnahmen M 3 Bahnhof West und durchgehende Industriestr. M 4 Verkehrsmassnahmen Ortsdurchfahrt Tägertschi M 5 Verkehrsberuhigung M 6 Parkplatzbewirtschaftung N 1 Förderung der Elektromobilität</p>	OPTIMIEREN
 <p>Verkehr vernetzen</p>	<p>M 3 Bahnhof West und durchgehende Industriestr. Ö 1 Orts- und Regionalbuslinien Ö 2 Bahnverkehr F 1 Förderung Fussverkehr V 1 Förderung Veloverkehr V 2 Veloverkehrsnetz V 3 Veloparkierung</p>	

Ziel 1: Individualverkehr vermeiden

Die Nicht-Benutzung eines eigenen Fahrzeuges stellt den effektivsten Weg für eine Verbesserung des Modal Splits und einen verträglichen Gesamtverkehr dar. Angestrebt wird eine Gemeinde, in welcher Wohn-, Freizeit- und Arbeitsorte über attraktive und kurze Wege erreichbar sind. Die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel spielt hierbei ebenso eine Rolle wie auch der Einsatz für Alternativen zur Vermeidung von Wegen (z.B. Homeoffice) oder den Verzicht auf eigene Fahrzeuge (Velo-, Car-Sharing).

Ziel 2: Motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsarten verlagern

Zur Erhöhung des Modal Split zugunsten der nachhaltigen und kombinierten Mobilität werden Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und dem Ausbau der Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs (attraktives und sicheres Netz, Veloabstellplätze) sowie öffentlichen Verkehrs (z.B. Taktverdichtung, Umsteigebeziehungen optimieren) umgesetzt. Eine Mobilitätskampagne, insbesondere im Rahmen Veloville, und ein proaktives Mobilitätsmanagement durch die Gemeinde, stellen wichtige Punkte zur Verlagerung des MIV auf andere Verkehrsmittel dar. Weitere wichtige Themen sind der Ausbau von Sharing-Angeboten und die Förderung der Elektromobilität.

Ziel 3: Verbleibenden motorisierten Individualverkehr verträglich und sicher gestalten

Der Gesamtverkehr wird in Münsingen aufeinander abgestimmt. Um das Zentrum zu entlasten, erfolgt eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt von Münsingen, der Bau der Entlastungsstrasse Nord sowie eine Umgestaltung des Bahnhofs West mit einer durchgehenden Industriestrasse. Ebenfalls umgestaltet wird die Ortsdurchfahrt von Tägertschi. In den Wohnquartieren bestehen flächendeckend Tempo 30-Zonen. Die für die Zentrumserschliessung benötigten Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr sollen möglichst siedlungsverträglich angeordnet und bewirtschaftet werden.

Ziel 4: Verkehr vernetzen

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden entsprechend ihren Stärken genutzt und sinnvoll miteinander verknüpft. Um dies zu ermöglichen, werden die Wegeketten des Fuss-, Velo-, MIV und öffentlichen Verkehrs konsequent optimiert. Hierzu gehört u.a. die Bereitstellung von Infrastrukturen (B+R, P+R) und die bessere Abstimmung der ÖV- Fahrpläne.

5 Konzept

Die in der übergeordneten Strategie 2030 formulierten Elemente und Ziele für den Bereich Mobilität (Kap. 4) spiegeln sich im Gesamtkonzept des Richtplans Mobilität wieder. Nachfolgend werden die Grundzüge der einzelnen Konzeptinhalte erläutert.

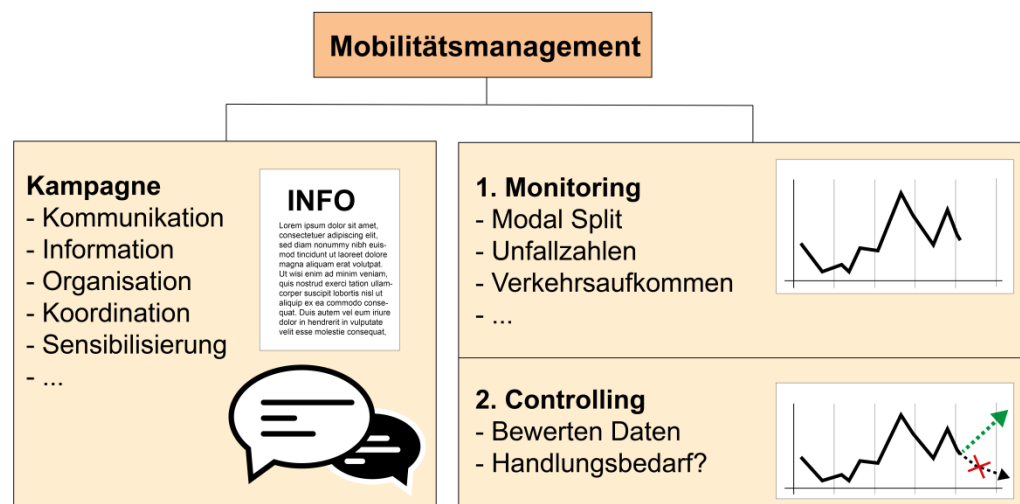
5.1 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement ist ein übergeordnetes Projektmanagement-Gefäss, mit dem Ziel die Entwicklung der Mobilität im Sinne der Verkehrsstrategie 2030 zu lenken. Es setzt sich aus zwei Handlungsfeldern zusammen:

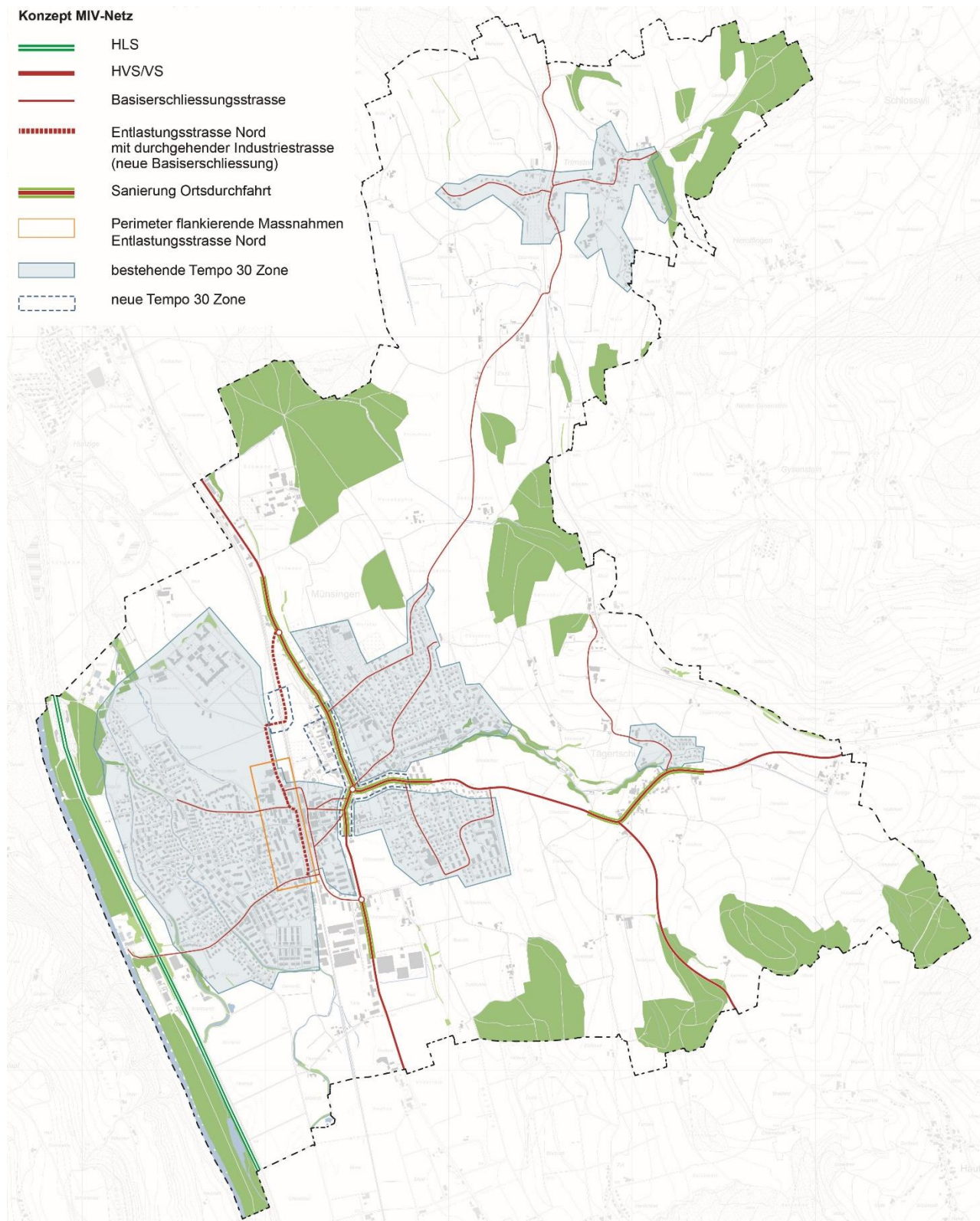
Zum einen das Handlungsfeld der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. im Rahmen einer Kampagne), wo Information, Kommunikation, Organisation und Koordination wichtige Massnahmenbestandteile sind. Der Einbezug der Bevölkerung ist entscheidend, um Prozesse transparent und Massnahmen nachvollziehbar zu machen. Dies kann sowohl passiv durch regelmässige Berichterstattungen in den Medien erfolgen als auch aktiv gestaltet werden, wie beispielsweise ein Mobilitätsforum, Beratungen, Aktionen oder Umfragen zum Mobilitätsverhalten.

Ein weiteres Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements beinhaltet ein Monitoring, in welchem die Entwicklung der Mobilität anhand definierter Indikatoren (siehe Kapitel 5.7) periodisch erhoben wird sowie ein Controlling, in welchem die erfassten Mobilitätsdaten im Kontext der anvisierten Gemeindeziele bewertet werden, so dass bei einer unerwünschten Entwicklung mit gezielten Massnahmen entgegengesteuert werden kann.

Die Entwicklung der Mobilität und allfällige Massnahmen zur Steuerung können im Rahmen der Kampagne in geeigneter Weise der Bevölkerung kommuniziert werden.



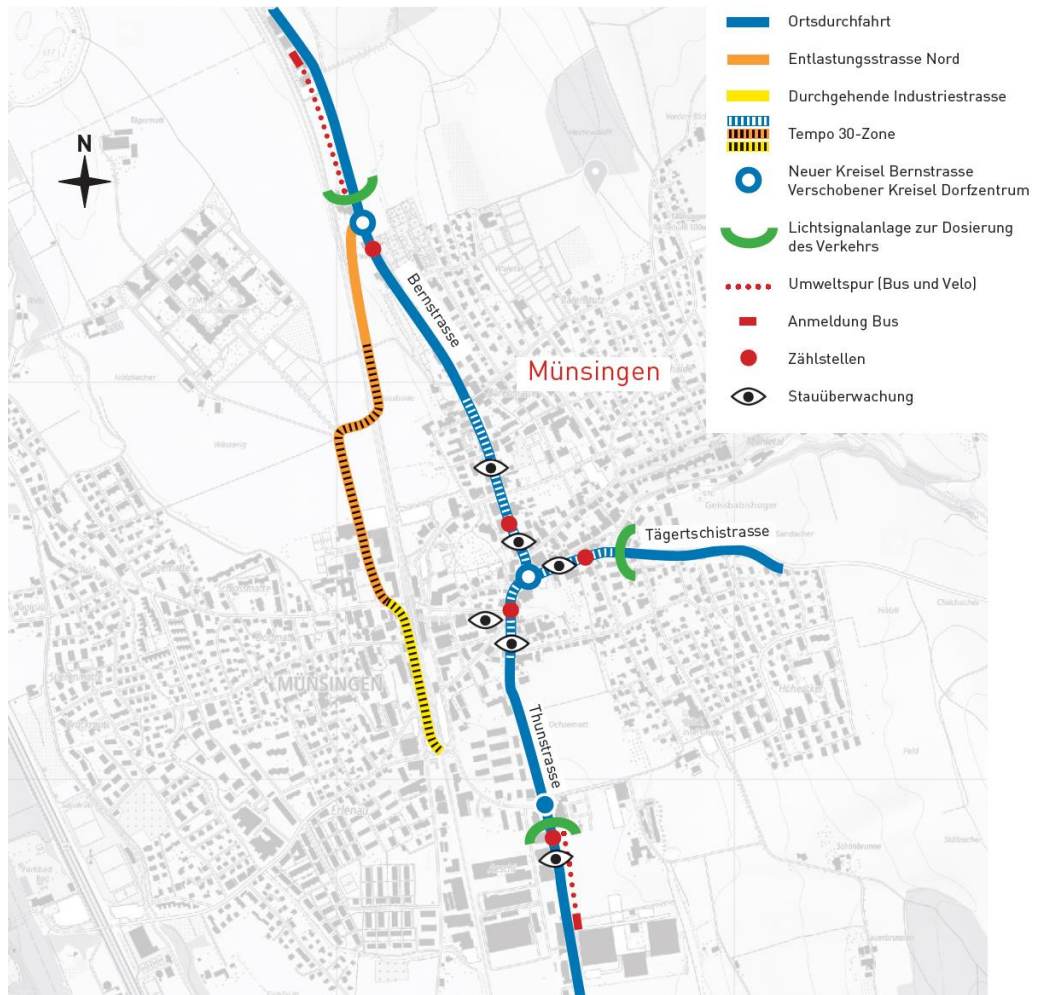
5.2 Konzept Motorisierter Individualverkehr



Konzept MIV-Netz

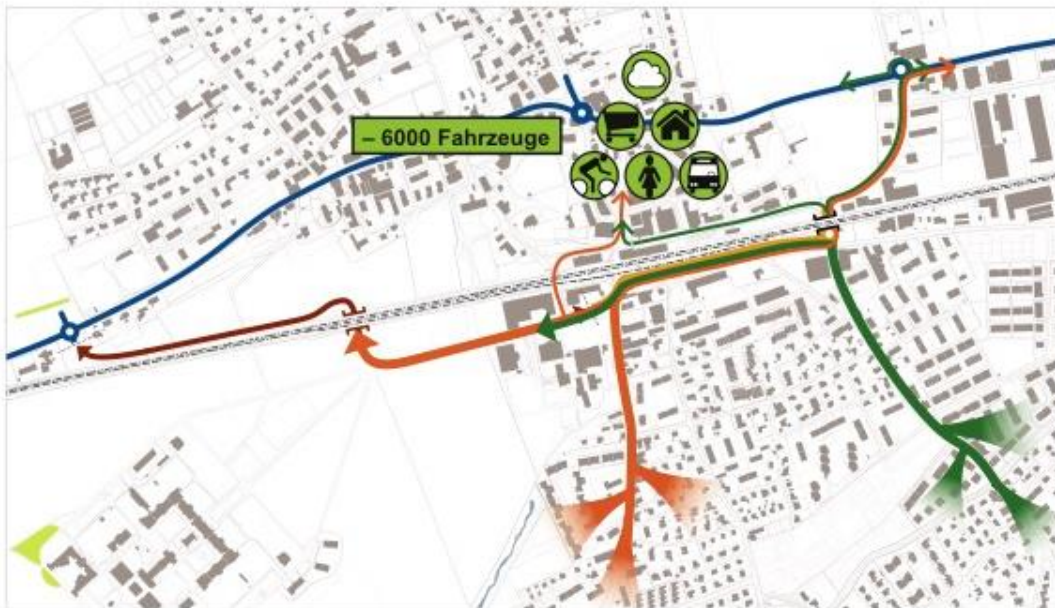
5.2.1 Entlastungsstrasse Nord / Sanierung Ortsdurchfahrt / Durchgehende Industriestrasse

Die Ortsdurchfahrt Münsingen wird saniert und nach dem Koexistenzprinzip umgestaltet. Damit kann die Sicherheit und die Verträglichkeit des Verkehrs erhöht und der Verkehrsablauf verflüssigt werden. Eine Sanierung der Ortsdurchfahrt bringt unabhängig von der Entlastungsstrasse Nord eine erhebliche verkehrliche Verbesserung für Münsingen.



Übersichtsplan Massnahmen Sanierung Ortsdurchfahrt, BVE-TBA-OIK II

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt – insbesondere des kritischen Knotens Dorfplatz – und des Bahnhofquartiers wird die Entlastungsstrasse Nord realisiert. Der Ortsteil West wird in Richtung Rubigen neu über die Entlastungsstrasse erschlossen. Zusammen mit der durchgehenden Industriestrasse wird der Ziel-/Quellverkehr des Westquartiers aus und in Richtung Bern neu geführt. Damit die Entlastungsstrasse quaterverträglich ist und einen grösstmöglichen Nutzen erbringen kann, sind flankierende Massnahmen zu ergreifen. Dazu gehören insbesondere sichere und attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zum Bahnhof und Massnahmen im Bereich des Schulzentrums Schlossmatt. Zusammen mit der verlängerten, durchgehenden Industriestrasse wird der Bahnhofzugang West neu gestaltet.



Wirkungsschema Entlastungsstrasse Nord

Wirkungen auf Verkehr und Siedlung

- Mit der neuen Erschliessung für den Ziel-/Quellverkehr des Westquartiers, werden die Bernstrasse, der Dorfplatzkreisel und das östliche Bahnhofquartier deutlich entlastet.
- Die Behinderungen des Verkehrsablaufs auf der Ortsdurchfahrt werden abgebaut, die Reisezeiten verkürzen sich sowohl für den Ziel-/Quellverkehr wie für den Durchgangsverkehr.
- Durch die Linienführung und die Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der Ortsdurchfahrt entsteht nur ein geringes Risiko, dass die neue Achse als Umfahrroute für den Transitverkehr aus oder in Richtung Süden genutzt wird.
- Mit der Entlastungsstrasse ändern sich die Ziel-/Quellströme im Westquartier. So wird der Niesenweg entlastet, welcher heute die Funktion der Nord-Süd-Verbindung wahrnimmt, und der Verkehr verlagert sich auf die Achse durchgehende Industriestrasse – Hunzigenstrasse. Weiter sind keine oder nur geringfügige Verkehrsverlagerungen und lokale Verkehrszunahmen zu erwarten.
- Das Schulhausareal Schlossmatt erfährt eine grössere Belastung (starke flankierende Verkehrssicherheitsmassnahmen auf der Hunzigenstrasse im Bereich Schlossmattstrasse – Sägegasse nötig)
- Entlang der Industriestrasse entsteht eine neue Verkehrsbelastung.

5.2.2 Verkehrsberuhigung

Die Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt. Dies erhöht die Sicherheit, steigert die Wohnqualität und trägt zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bei. Die Verkehrsberuhigung wird als ein zentrales Element des Konzepts MIV angesehen.

Neben der Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus in den Wohnquartieren, wird im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt auch die Geschwindigkeit im Zentrum auf Tempo 30 herabgesenkt. Dies stellt einen wichtigen Beitrag zum Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmenden dar, um flächiges Queren der Strassen zu ermöglichen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

5.2.3 Parkierung

Im Bereich der Parkierung ist es das Ziel, dass Münsingen über ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Parkplätzen im Zentrum verfügt. Dieses setzt sich aus Kurzzeitparkplätzen sowie weissen und blauen Parkzonen zusammen. Die Anzahl an oberirdischen Parkplätzen im Zentrum ist nicht auszubauen und auf dem heutigen Stand zu erhalten, um u.a. die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Der innerörtliche Kurzstreckenverkehr wird reduziert.

In den Wohnquartieren erfolgt die Parkplatzbewirtschaftung flächendeckend durch weisse Parkzonen. Die weisse Zone ist nicht auszuweiten.

Die Parkplatzreduktion bei Neu- und Umbauten, welche beispielsweise autoarmes und autofreies Wohnen begünstigt, ist im Baureglement zu verankern.

5.3 Konzept öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität

Der Öffentliche Verkehr von Münsingen wird auf mehreren Ebenen angegangen und optimiert.

Im Infrastrukturbereich nimmt der Ausbau des Bahnhofs Münsingen eine zentrale Rolle ein. Die grosszügigere und attraktive Zugänglichkeit zum Bahnhof auf der Westseite sowie die Querung der Bahngleise, im Sinne der Durchlässigkeit zwischen den Quartieren, werten den Bahnhof deutlich auf. Der Bau einer Velostation Bahnhof West leistet einen ersten Beitrag zur Erhöhung der Kombinierten Mobilität am Gesamtverkehr.

Die Anpassung der Haltestellen der Orts- und Regionalbuslinien im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes wird sukzessiv umgesetzt; u.a. im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen.

Auf der Ebene des Schienenverkehrs stellen der Angebotsausbau gemäss STEP 2025, und die Einführung eines Viertelstundentaktes der S-Bahn zwischen Münsingen und Bern den wichtigsten Meilenstein dar. Längerfristig soll der RegioExpress im Halbstundentakt verkehren.

Beim Busverkehr steht neben der Erhöhung der Qualität (d.h. Reduktion Fahrtzeitverluste und Anschlussbrüche), die Aufnahme der Verbindung Münsingen - Trimstein - Worb ins Grundangebot im Fokus. Der 3-jährige Testbetrieb wurde Ende 2018 erfolgreich gestartet.

5.4 Konzept Alternative und Nachhaltige Mobilität

Die zukünftige Mobilität der Gemeinde Münsingen ist nachhaltig und bietet auch den aktuellen und neuen Trends eine Plattform. Dabei erarbeitet die Gemeinde sowohl eigene Projekte, ist aber auch offen für externe Projekte (Kanton, Region, Private Dienstleister, etc.), welche sich für Münsingen eignen und deren Umsetzung sie in der Gemeinde unterstützen kann.

Die bereits heute bestehende Sharing-Kultur, auf ein eigenes Fahrzeug oder Velo zu verzichten (z.B. Car-Sharing, Veloverleihsystem), wird ausgeweitet und etabliert sich zunehmend in der täglichen Mobilität.

Die Elektromobilität ist bereits weit verbreitet und leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität. Insbesondere bei den Velos wuchs der Markt für E-Bikes. Die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur für E-Bikes und E-Cars ist voranzutreiben. Auch der strassengebundene ÖV soll auf E-Mobilität umgebaut werden.

Weitere Trends und Alternativen zur Förderung einer individuellen Mobilität sind:

- Automatisiertes Fahren
- Smart City (u.a. mit neuen Technologien neue Prozess-, Kommunikations- und Mobilitätsstrukturen schaffen)
- Alternatives Arbeiten: Home Office, Open Space Office, Co-Working-Spaces

5.5 Konzept Fussverkehr

Der Fussverkehr stellt das primäre Verkehrsmittel dar. Untersucht man die Verkehrsmittelwahl von einzelnen Etappen (ein Weg besteht aus mehreren Etappen), hat der Fussverkehr einen sehr hohen Anteil am Modal Split. Denn auch jede Benützung des öffentlichen Verkehrs und viele Wege mit dem Auto beginnen und enden meist mit einer Etappe zu Fuss.

Bei den Zufussgehenden und Velofahrenden besteht eine grosse Varianz bei den Bedürfnissen und Möglichkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden: So sind insbesondere Kinder und Jugendliche, ältere Menschen oder Menschen mit eingeschränkten kognitiven oder motorischen Möglichkeiten angemessen zu berücksichtigen.

Das Fusswegenetz von Münsingen ist dicht und weist attraktive Verbindungen innerhalb und zwischen den 3 Ortsteilen, in die Naherholungsräume und Nachbargemeinden auf. Um diese Qualitäten weiter zu entwickeln, liegt der Fokus auf dem Schliessen von Lücken im Fusswegenetz, um Umwege zu vermeiden und direkte Verbindungen zu ermöglichen sowie auf der Aufwertung von bestehenden Verbindungen.

Hierzu zählen u.a. die Sanierung der Ortsdurchfahrten von Münsingen und Tägerschi, die Planung einer neuen Fuss- und Veloverbindung südlich des Bahnhofs und neue Fusswege am Rand des Siedlungsgebietes und in den Naherholungsgebieten.

5.6 Konzept Veloverkehr

Der Veloverkehr zählt zu den schnellen, flächeneffizienten, nachhaltigen und gesunden Verkehrsmitteln. Ein höherer Anteil des Veloverkehrs trägt zur Entlastung von Strasse und Schiene bei und reduziert den Energieverbrauch im Verkehr.

Beim Veloverkehr besteht als zentrales Element die Fortführung der 1995 gestarteten Kampagne "Veloville". Diese setzt sich das Ziel, durch Motivation und Animation die Bevölkerung zu überzeugen, für Fahrten innerhalb der Gemeinde prioritär das Velo zu benützen anstatt für kurze Etappen das eigene Auto zu nehmen. Massnahmen, die u.a. zur Erhöhung der Sicherheit und zur Aufwertung der Veloinfrastruktur beitragen (insbesondere Veloparkierung), komplettierten die Kampagne „Veloville“ zu einem Gesamtkonzept.

Mit einer verstärkten Kommunikation, dem Schliessen von Netzlücken, Optimieren von bestehenden Verbindungen und attraktiven Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten, wird das Thema Velofahren in Münsingen breit gefächert angegangen.

Um auch die Velo-Pendler abzuholen, sind beispielsweise der Neubau einer Velostation am Bahnhof Münsingen, gemeindeübergreifende/regionale Velorouten, die Schliessung der Velonetzlücke zwischen Münsingen und Tägertschi sowie die Förderung der Elektromobilität (E-Bikes) zentrale Konzeptelemente. Besonders ist die Sicherheit der Velofahrenden zu beachten, damit z.B. auch ältere Menschen das Velo als tägliches Verkehrsmittel nutzen können.

5.7 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Im Rahmen von Münsingen 2030 wird ein moderates und qualitätsvolles Wachstum angestrebt. Der Fokus liegt klar auf der Siedlungsentwicklung nach innen. Es wird erwartet, dass die Bevölkerung von Münsingen bis 2030 um 875 Einwohnende wächst, von 12'732 EW (Ende 2018) auf 13'650 EW. Des Weiteren sollen rund 75 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden.

5.7.1 Einbezug des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums

Die in Kapitel 3 dargelegten Planungen und Entwicklungen des Verkehrs, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs in Kapitel 3.3, beinhalten verschiedene Veränderungen der Mobilität. Hierzu gehören beispielsweise die Verkehrsverlagerung von der Ortsdurchfahrt auf die Entlastungsstrasse Nord, eine allgemeine Verkehrszunahme infolge Siedlungsentwicklung und einem erhöhtem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung sowie auch eine Veränderung des Modal Split durch die Förderung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und Fuss-/Veloverkehrs.

Jene Entwicklungen wurden in der laufenden Ortsplanungsrevision und bei der Überarbeitung des Richtplans Mobilität massgebend berücksichtigt. Mit dem Fokus einer Siedlungsentwicklung nach innen, setzt die Gemeinde u.a. auf das Mittel der Zonen mit Planungspflicht (ZPP), um ihre Anforderungen an Neu- und Umbauten u.a. im Bereich der Mobilität klar formulieren zu können. So sollen im Zentrumsbereich die Bandbreite der zulässigen Parkplätze eingeschränkt und bei grösseren Überbauungen Mobilitätskonzepte eingefordert werden. Damit werden zunehmend auch verkehrsarmeres Wohnen und die kombinierte Mobilität anvisiert.

Die Beeinflussung des Verkehrsnetzes (MiV und ÖV) erfolgt durch eigene und die regionale Entwicklungen. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) geht beispielsweise davon aus, dass im ESP Wankdorf mit einem starken Wachstum von 10'000 Arbeitsplätzen zu rechnen ist. Diese Arbeitsplätze sind für Münsinger/innen interessant, umgekehrt ist für Arbeitnehmende mit Arbeitsort Wankdorf Münsingen als Wohnort interessant. Die daraus entstehenden Verkehrsbewegungen werden vor allem auf der Schiene passieren.

5.7.2 Prognosen

Gestützt auf die Verkehrserhebungen von 2016, die geplanten Projekte ESN und ODM, das Konzept Siedlungsentwicklung nach Innen SEin 2019 und die im Zonenplan geplanten Entwicklungsgebiete wurden Prognosen formuliert, auf deren Basis weitere Zielwerte für die zukünftige, nachhaltige Mobilität der Gemeinde Münsingen festgesetzt werden. Diese und weitere Kennwerte sind Bestandteil des geplanten Mobilitätsmanagementkonzeptes (M2) und dienen dort als Ziel- und Richtwerte.

Grundlage / Indikator	Ist-Zustand 2016	Prognose 2030	Wachstum
¹ DTV Kreisel Friedhof, Ast Rubigen	17'300	20'600	19.1 %
¹ DTV Kreisel Dorfplatz, Ast Tägertschistrasse	10'900	11'800	8.3 %
¹ DTV Aeschikreisel, Ast Wichtrach	11'300	14'800	31.0 %
² Bevölkerungszahl	12'384	13'650	10.2 %

Tabelle mit berechneten Werten für 2030

Grundlage / Indikator	Ist-Zustand 2016	Ziel 2030	Wachstum
³ Anzahl Einsteiger Orts- und Regionalbus pro Jahr in Münsingen	541'164	800'000	50 %
⁴ Anzahl rein elektrisch betriebene Fahrzeuge in Münsingen	25	800	3'100 %
⁵ Anteil ÖV an Verkehrsleistung von ÖV und MIV im Sektor Südost der RKBM	19.3 %	23 %	20%

Tabelle mit möglichen Zielwerten eines Mobilitätsmanagementkonzeptes

- 1 Kurzbericht Sanierung Ortsdurchfahrt und Entlastungsstrasse Nord Münsingen, Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II und Gemeinde Münsingen, 12. Oktober 2016
Das Verkehrsmodell 2030 berücksichtigt ein allgemeines Wachstum des täglichen Verkehrsaufkommens (DTV). Dieses basiert insbesondere auf Annahmen zur Entwicklung des Verkehrs von +17.6 % in der Morgenspitzenstunde resp. +19.2 % in der Abendspitzenstunde und einer entsprechenden Hochrechnung auf den DTV. Die bis 2030 errechnete Entwicklung wurde mit dem Gesamtverkehrsmodell 2030 des Kantons Bern abgeglichen. Grundlage der bereits umgesetzten und geplanten Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung ist Ende 2016.
- 2 Berichterstattung zur Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) Münsingen, 01.05.2019
- 3 Aufgaben und Finanzplan der Gemeinde Münsingen, 2019
- 4 Aufgaben und Finanzplan der Gemeinde Münsingen (2019) und Elektromobilitätskonzept Münsingen (2020)
- 5 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2021 und Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 4. Generation (Version Mitwirkung 2020), Kapitel 3.4.3, Tab. 28 und Tab. 29 kombiniert

Erschliessungsgrundsätze

- Die Erschliessung soll möglichst direkt auf das übergeordnete Netz führen.
- Die Erschliessung soll wenn möglich über vorhandene Infrastrukturen erfolgen.
- Die Auswirkungen auf die Nachbargrundstücke resp. -quartiere sollen möglichst gering sein.
- Der aus der neuen Bauzone resultierende Mehrverkehr soll sicher bewerkstelligt werden und keine neuen Sicherheitsdefizite bringen resp. bestehende verstärken.
- Die aus der neuen Bauzone resultierende Mobilität muss grundsätzlich über die bestehende Strasseninfrastruktur abgefertigt werden können.
- Die aus der neuen Bauzone resultierende Mobilität soll nachhaltig und effizient gestaltet werden.
- Die mit der „Lösung im Dreierpaket“ erreichten Verbesserungen (Reserven) sollen möglichst lange erhalten bleiben.

Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erfolgt des Weiteren durch:

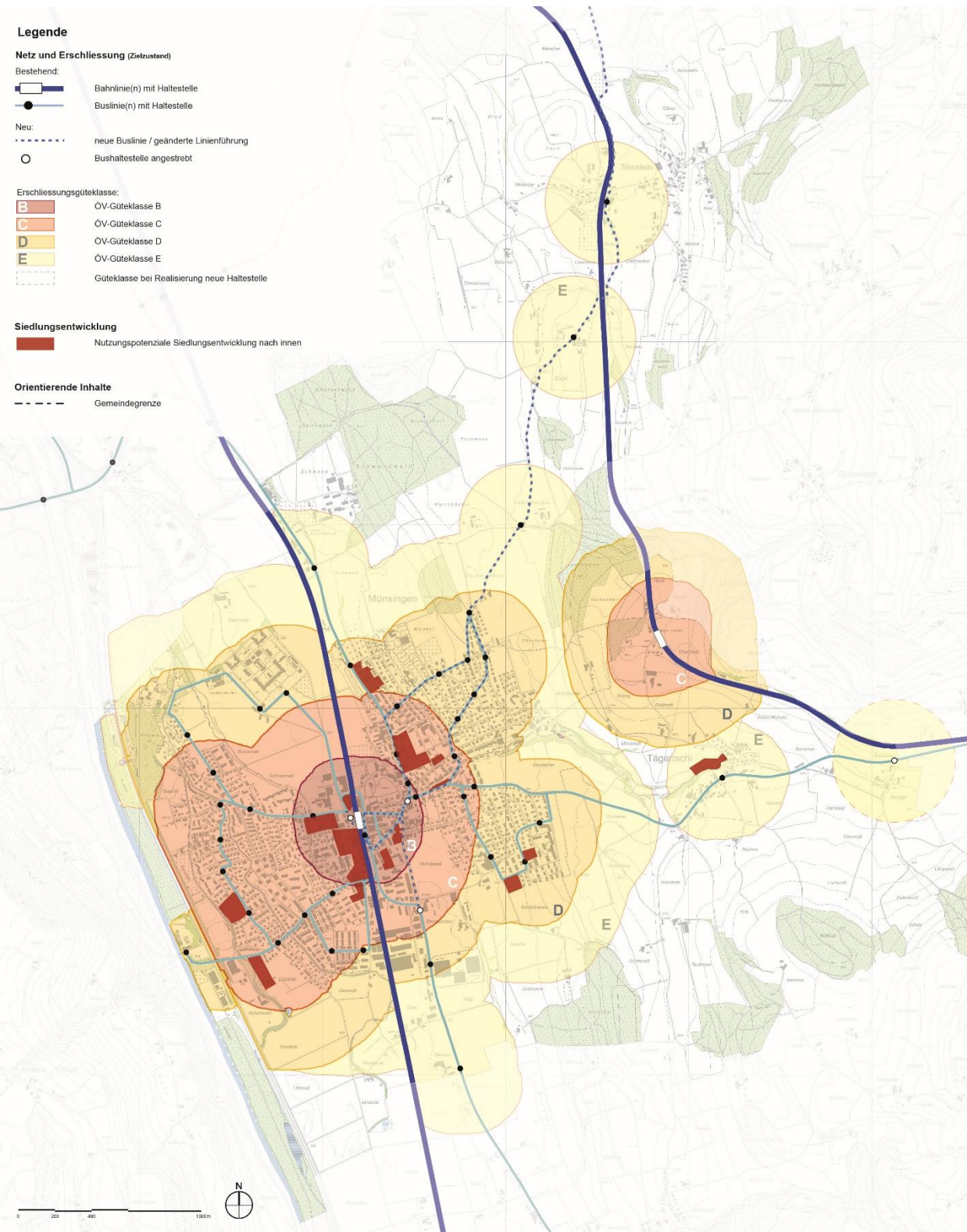
- Siedlungsentwicklung: neue Bauzonen am richtigen Ort; Siedlungsentwicklung nach innen (Sein).
- Implementierung von Mobilitätskonzepten für Überbauungen im Baureglement der Gemeinde Münsingen.
- Reduktion der zulässigen Anzahl Parkplätze in Zentrumsnähe.

Nachweis Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

Gemäss kantonalem Richtplan, Massnahmenblatt A_01, gelten bei Ein- und Umzonungen von Kulturland im Sinn der Baugesetzgebung die Anforderungen der Baugesetzgebung (Art. 8a und 8b BauG, Art. 11 ff BauV). Es muss grundsätzlich immer eine ausreichende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt sein.

Bei Ein- und Umzonungen von Nichtkulturland, bei welchen der 15-jährige Baulandbedarf geltend gemacht wird, sind 80% mit dem ÖV erschlossen. Es gelten die nachfolgenden Anforderungen an die ÖV-Erschliessung:

- Minimalanforderung ist die Erschliessungsgüteklasse F
 - Einzonungen zwischen 0.5 ha und 1 ha: Erschliessungsgüteklasse E
 - Einzonungen grösser als 1 ha: Erschliessungsgüteklasse D
-



Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschliessungsgüteklassen

Fazit

Die geplanten Einzonungen erfüllen die Anforderungen der kantonalen Richtplanung. Das bestehende Verkehrsnetz (MiV und ÖV) unter Berücksichtigung der geplanten Massnahmen und Ausbauten kann das Verkehrswachstum im nächsten Planungshorizont bewältigen.

6 Massnahmenblätter

Nr.	Titel	Seite
Übergeordnete Massnahmen		
A 1	Controlling Richtplan Mobilität	51
A 2	Mobilitätsmanagement	53
Motorisierter Individualverkehr und Gesamtverkehr		
M 1	Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen	55
M 2	Entlastungsstrasse Nord inkl. flankierende Massnahmen	57
M 3	Bahnhof West und durchgehende Industriestrasse	59
M 4	Verkehrsmassnahmen Ortsdurchfahrt Tägertschi	61
M 5	Verkehrsberuhigung	63
M 6	Parkplatzbewirtschaftung	65
Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität		
Ö 1	Orts- und Regionalbuslinien	67
Ö 2	Bahnverkehr	69
Nachhaltige Mobilität und Alternativen		
N 1	Förderung der Elektromobilität und alternativer umweltfreundlicher Antriebe	71
N 2	Neue Mobilitätsformen und Alternativen	73
Fussverkehr		
F 1	Förderung Fussverkehr	75
Veloverkehr		
V 1	Förderung Veloverkehr	77
V 2	Veloverkehrsnetz	79
V 3	Veloparkierung	81

Controlling Richtplan Mobilität**A 1**

Ausgangslage Das Controlling besteht als Daueraufgabe, im Rahmen welcher periodisch der Umsetzungsstand der im Richtplan Mobilität aufgeführten Massnahmen, überprüft wird.

Zielsetzung Im Zuge einer regelmässigen Überprüfung wird ermittelt, welchen Umsetzungsstand die Massnahmenblätter aufweisen, welche Massnahmen als nächstes angegangen werden sollen und welche nächsten Schritte es dafür bedarf (z.B. Finanzierung klären, externes Büro kontaktieren). Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt nach den festgelegten Prioritäten und Zeiträumen und in Abstimmung mit den anderen Instrumenten der Ortsplanung.

Die Umsetzung von Massnahmen mit Kostenfolgen für die Gemeinde ist abhängig von der Sicherstellung der Finanzierung.

Massnahmen

- Erstellen einer Controlling-Liste inkl. Zeitplan, basierend auf den in den Massnahmenblättern festgelegten Prioritäten für das Controlling.
- Berichterstattung zuhanden des Gemeinderates erfolgt alle 2 Jahre mit Stichtag 31. Dezember resp. auf das Ende der jeweiligen Legislaturperiode.

Ziel-Indikatoren

- Umsetzungsgrad (in %) der Massnahmen des Richtplans Mobilität.

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- weitere Abteilungen

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Richtplan Mobilität
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig realisierbar
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Daueraufgabe
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung der Controlling-Liste • Festlegung Zeitplan für Controlling

**Erläuterungen zum
Massnahmenblatt****A1**

Bei der Durchführung des Controllings sind Aussagen zu folgenden Themen schriftlich festzuhalten:

- Realisierungshorizont
- Umsetzungsgrad in %
- Projektiert: im Plan, leichte Verzögerung < 4 Jahre, grössere Verzögerung > 4 Jahre
- Integration in andere Massnahme
- Abhängigkeit zu anderen Massnahmen
- Erforderliche nächste Schritte (z.B. Auslösen Konzept, Antrag Finanzierung)

Mit Ausnahme der „umgesetzten“ und Massnahmen "im Plan", ist eine Begründung festzuhalten, welche zur Verzögerung/Aufhebung/Anpassung geführt hat.

Im Controlling Bericht soll dem Gemeinderat aufgezeigt werden, welche Massnahmen, Aufträge, Verbesserungen etc. nötig sind, damit die gesetzten Ziele des Richtplans erreicht werden können.

Mobilitätsmanagement**A 2**

Ausgangslage Mobilität entsteht durch das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Durch ein proaktives Mobilitätsmanagement können das Verkehrsverhalten beeinflusst und die umweltfreundlichen Verkehrsarten gefördert werden (z.B. Kommunikation, Angebote, Anreize, etc.). Die Wirkung des Mobilitätsmanagement muss kontinuierlich überprüft werden. Im Rahmen einer Mobilitätsbuchhaltung hat die Gemeinde bereits erste Schritte für ein Monitoring der Verkehrsentwicklung aufgegleist.

Zielsetzung Mit einem proaktiven Mobilitätsmanagement durch die Gemeinde und regelmässigen Mobilitätskampagnen wird die Verkehrsnachfrage so beeinflusst, dass möglichst wenig MIV entsteht und der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs erhöht wird. Die durch die Verkehrslösung erreichte Entlastung vom MIV soll möglichst lang erhalten bleiben.

Die Verkehrsmittel werden dort gezielt gefördert, wo sie am effizientesten wirken und den grössten Nutzen bewirken können.

Massnahmen

- Erarbeitung der noch notwendigen Grundlagen, in denen die Ziele mit messbaren Zielwerten, der Umfang und die Aktivitäten des Mobilitätsmanagements festgelegt sind und damit verbunden, die Finanzierung sichergestellt ist.
- Monitoring: Die Entwicklung der Verkehrsströme (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) sind zu erheben.
- Controlling: Nach der Erhebung findet eine Auswertung über die aktuelle Verkehrslage statt: Bei unerwünschten Entwicklungen sind Massnahmen zum Gegensteuern zu definieren.
- Regelmässig (z.B. alle 2 Jahre) findet eine Berichterstattung statt.

Ziel-Indikatoren • Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fuss)

Federführung • Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II/DLZ
- Bernmobil / SBB / BLS
- Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität

Hinweise zur Umsetzung*Grundlagen*

- Mobilitätsbuchhaltung, Gemeinde Münsingen
- Modal Split-Zählungen Ortsteil West, Gemeinde Münsingen
- Daten Fahrtenerzeugung auf überbauten Arealen im Rahmen div. Mobilitätskonzepte, Gemeinde Münsingen
- Monitoring Ortsdurchfahrt und Entlastungsstrasse Nord, Gemeinde Münsingen
- Unfalldaten, Tiefbauamt des Kantons Bern, DLZ
- Pendlerstatistik, Bundesamt für Statistik, Sektion Mobilität
- Anschlussbrüche und Zeit im Stau, Bernmobil

Abhängigkeiten

- Massnahmenblätter Nrn. M 1- M 4, Ö 1, F 1, V 1 - V 3

Stand der Planung

- Vororientierung

Realisierungshorizont

- kurzfristig (Beginn sofort)

Nächste Schritte

- Auslösen des Auftrags zur Erarbeitung der noch notwendigen Grundlagen (Mobilitätsmanagementkonzept). Dies kann intern erfolgen oder an ein externes Fachbüro vergeben werden.

**Erläuterungen zum
Massnahmenblatt
A2**

Das Mobilitätsmanagement ist ein übergeordnetes Projektmanagement-Gefäss, mit dem Ziel die Entwicklung im Sinne der Verkehrsstrategie 2030 mit Hilfe eines Monitorings/Controllings zu bewerten und zu entscheiden, ob und welche Massnahmen bei einer unerwünschten Entwicklung zu ergreifen sind. Der Einbezug der Bevölkerung ist dabei zentral (Mobilitätsforum).

Im Zentrum eines proaktiven Mobilitätsmanagement steht auch die Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung durch möglichst auf privater Initiative beruhenden Dienstleistungen (z.B. Veloverleihsystem, Cargo-Bikes) und Kommunikation zu Mobilitätsthemen (Mobilitätszentrum). Organisatorische Massnahmen und das Setzen von Anreizen zum Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel können helfen, Verhaltensänderungen auszulösen.



Zum Monitoring gehört u.a.:

- Verkehrserhebung an definierten Standorten (DTV, V85, Modal Split)
- Auswertung der Unfallstatistik
- Auswertung Daten ÖV-Unternehmen (z.B. Anschlussbrüche Bus-Bahn, Stau)
- Pendlerstatistik

Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen**M 1**

Ausgangslage Auf der Ortsdurchfahrt bestehen betriebliche und gestalterische Defizite. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt ist ein zentraler Bestandteil zur Verbesserung des Verkehrssystems in Münsingen.

Zielsetzung Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt sollen die Defizite entschärft werden. Der Verkehr soll flüssiger, die Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Die Lebensqualität entlang der Strasse soll verbessert und die Trennwirkung reduziert werden. Die Ortsdurchfahrt soll ein funktionsfähiger und sicherer Strassenraum sein, der die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden erfüllen kann.

Massnahmen

- Einführung Tempo-30 im Ortskern
- Aufwertung und Umgestaltung Strassenraum
- Umgestaltung Kreisel Dorfplatz
- Busspuren und Dosierstellen bei den Ortseinfahrten
- ÖV-Priorisierung und Haltestellen an optimaler Lage

Ziel-Indikatoren

- Reduktion Staulängen ÖV im Zentrum
- Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fuss)
- Rückgang Unfallzahlen
- Verkehrserhebung an definierten Standorten (DTV, V85)

Federführung

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Beteiligte Stellen

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau
- Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr
- Bernmobil

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung Ortsdurchfahrt, Betriebs- und Gestaltungskonzept 2005 • Sanierung Ortsdurchfahrt und Entlastungsstrasse Nord, 2016 • Kantonales Strassenbauprogramm
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblätter Nrn. A 2, M 2, M 3, M 6, F 1, V1
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • kurzfristig (Beginn sofort)
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Auflage und Genehmigung Strassenplanänderung 2020 • Bauausführung Sanierung Ortsdurchfahrt 2021 - 2025 • Aufnahme in Mobilitätsmanagement-Konzept (siehe MB A 2)

**Erläuterungen zum
Massnahmenblatt
M1**

Die Sanierung der Ortsdurchfahrt verfolgt drei Konzeptansätze:

- Koexistenz: Angestrebt wird eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden.
- Aufwertung Gestaltung: Sanierung des Strassenraumes und Vergrössern der Fussgängerbereiche und Vorplätze; Ziel ist ein siedlungsorientiertes und nicht verkehrsorientiertes Erscheinungsbild des Strassenraumes.
- Stetiger Verkehrsfluss: Verflüssigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau erhöht die Leistungsfähigkeit und zugleich die Verkehrssicherheit. Dosierung an Ortseingängen soweit nötig, Fussgängerquerungen erfolgen in breiten Querungszonen.

Das Projekt ist Bestandteil des proaktiven Mobilitätsmanagements inkl. Monitoring und Controlling, siehe Massnahmenblatt A 2.

Entlastungsstrasse Nord inkl. flankierende Massnahmen**M 2**

Ausgangslage Die Ortsdurchfahrt Münsingen stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. Das Verkehrsaufkommen besteht zu einem grossen Teil aus Ziel-/Quellverkehr. Um sich dem bestehenden und zukünftigen Verkehrsaufkommen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes anzunehmen, wurde eine Lösung im Dreierpaket aufgegleist, welche die Sanierung der Ortsdurchfahrt, den Bau der Entlastungsstrasse Nord sowie eine neu durchgehende Industriestrasse beinhaltet. Mit der Lösung im Dreierpaket kann längerfristig eine Entlastung des Ortszentrums erreicht werden.

Zielsetzung Die Entlastungsstrasse Nord, mit durchgehender Industriestrasse bis zur Belpbergstrasse, soll ein direkter Anschluss des Ortsteils West in Richtung Bern gewährleisten. Die Ortsdurchfahrt soll vom Ziel-/Quellverkehr aus dem Ortsteil West entlastet werden. Flankierende Massnahmen sollen für eine siedlungsverträgliche Umsetzung sorgen und die Belastung für das Quartier so gering als möglich halten.

Massnahmen

- Bau der Entlastungsstrasse Nord gemäss Strassenplan 2019
- Umsetzung flankierende Massnahmen um eine Umfahrungsrouten des Ortszentrums zu verhindern und eine quartierverträgliche Umsetzung zu gewährleisten.
- Monitoring + Controlling

Ziel-Indikatoren

- Messbare Entlastung der Ortsdurchfahrt (DTV)
- Kein Mehrverkehr in den Quartierstrassen (Schleichverkehr, Ausweichverkehr von der Ortsdurchfahrt)
- Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fuss)

Federführung • Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
- SBB (Bahnunterführung)
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation <ul style="list-style-type: none"> – MIV-E-4 Münsingen, Entlastungsstrasse Nord
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Korridorstudie Aaretal • Mitwirkung Korridorstudie Aaretal • Massnahmenblätter Nrn. A 2, M 1, M 3, F 1, V 2
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • kurzfristig (Beginn sofort)
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Bauausführung Kreisel Bernstrasse 2021 • Bauausführung Entlastungsstrasse Nord 2021 - 2023 • Aufnahme in Mobilitätsmanagement-Konzept (siehe MB A 2)

**Erläuterungen zum
Massnahmenblatt
M2**

Für die Umsetzung der ESN sind insbesondere folgende Inhalte zu behandeln:

- Gewährleistung der Sicherheit im Bereich Schulareal Schlossmatt
 - Umgestaltung Knoten Sägegasse und Belpbergstrasse/Industriestrasse
 - Querungszonen Fussgänger/Velo
 - Neugestaltung Bahnhofzugang West und durchgehende Industriestrasse (M 3)
-

Bahnhof West und durchgehende Industriestrasse**M 3**

Ausgangslage Auf der westlichen Bahnhofseite fehlt heute ein attraktiver Bahnhofzugang. Verkehrliche Mängel bestehen insbesondere bei der Zugänglichkeit und Übersichtlichkeit für Zufussgehende und bei den Abstellanlagen für Velofahrende. Im Ortsteil West fehlt für den motorisierten Individualverkehr zudem eine verträgliche und konfliktfreie Querverbindung zwischen der Belpbergstrasse und der Sägegasse. Der Verkehr der neuen Entlastungsstrasse Nord soll über die neu durchgehende Industriestrasse in die Belpbergstrasse abgeleitet werden.

Zielsetzung Der Ortsteil West soll einen attraktiven Bahnhofzugang sowie optimale Umsteigebeziehungen für Zufussgehende, Fahrgäste des Ortsbusses und Velofahrende erhalten.

Die Industriestrasse wird im nördlichen Teil in die Platzgestaltung integriert und bis zur Sägegasse verlängert, im südlichen Teil an das Gleisfeld verlegt und mit einem Kreisell an die Belpbergstrasse angeschlossen werden.

Zusammen mit der Entlastungsstrasse Nord soll die durchgehende Industriestrasse deutlich zur Entlastung des östlichen Bahnhofquartiers, des Dorfkerns und des Niesenweg beitragen.

Massnahmen

- Verlegung der Industriestrasse an das Gleisfeld und Verlängerung an die Sägegasse
- Gute Verknüpfungen mit den Wohn- und Arbeitsgebieten herstellen, sichere, direkte und übersichtliche Fuss- und Veloverbindungen anbieten
- Attraktiver Bike & Ride Standort mit ausreichenden und attraktiven Abstellplätzen
- Ausbildung eines öffentlichen Platzes mit hoher Aufenthaltsqualität, Visitenkarte
- Schaffung eines attraktiven Bahnhofzugangs West mit einer Neuorganisation der Personenunterführungen
- Neubau Fussgänger- und Velounterführung Güterschuppen

Ziel-Indikatoren

- Keine Umfahrroute der Ortsdurchfahrt: Jährliche Verkehrserhebung an definierten Standorten (siehe Massnahmenblatt A 2)
- Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fuss)
- Auslastung Veloabstellanlagen

Federführung • Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
- SBB
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Richtplan Bahnhof West • UeO q "Senevita" • RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation <ul style="list-style-type: none"> – MIV-E-4 Münsingen, Entlastungsstrasse Nord – KM-B-2-b Münsingen, Velostation Bahnhof
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • ZPP B "Bahnhof West", UeO q "Senevita" • Ausbau Bahninfrastruktur • Massnahmenblätter Nrn. A 2, M 1, M 2, F 1, V 2, V 3
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • kurzfristig (Beginn sofort)
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination mit Projekt SBB (Ö 2) • Aufnahme in Mobilitätsmanagement-Konzept (siehe MB A 2)

Verkehrsmassnahmen Ortsdurchfahrt Tägertschi**M 4**

Ausgangslage	Die Ortsdurchfahrt in Tägertschi weist enge Platzverhältnisse, hohe Geschwindigkeiten und einen grossen Schwerverkehrsanteil auf. Des Weiteren wirkt sie insgesamt unattraktiv für Anwohnende, Velofahrende und Zufussgehende. Die Trottoirs entlang der Dorfstrasse sind nicht durchgängig und oftmals sehr schmal, Velostreifen oder Velowege fehlen. Das Verkehrsaufkommen auf der Dorfstrasse in Tägertschi hat in den letzten Jahren stark zugenommen, Tendenz weiterhin steigend. Aufgrund einer fehlenden Aufstellfläche ist die Abbiegebeziehung Tägertschistrasse/Mühletalstrasse für Velofahrende schwierig. Infolge der hohen Geschwindigkeiten und der ungenügenden Sichtverhältnisse resultieren klare Sicherheitsmängel.	
Zielsetzung	Für Velofahrende sind die Netzlücken zwischen Münsingen und Tägertschi sowie zwischen Konolfingen und Tägertschi gemäss Sachplan Veloverkehr zu schliessen. Die Ortsdurchfahrt Tägertschi soll attraktiver und sicherer gestaltet werden. Der Abzweiger Tägertschistrasse/Mühletalstrasse soll überprüft, verbessert und sicher gestaltet werden. Insgesamt soll die Schulwegsicherheit Tägertschi – Münsingen erhöht werden.	
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Ortsdurchfahrt von Tägertschi mit folgenden Themen: <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit - Überprüfung Betriebsregime (insbesondere Geschwindigkeitsregime) • Erhöhung Verkehrssicherheit Knoten Tägertschistrasse/Mühletalstrasse • Neue Veloverbindung zwischen Münsingen und Tägertschi • Velonetzlückenschliessung zwischen Tägertschi und Konolfingen mit verantwortlichen Stellen vorantreiben 	
Ziel-Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Rückgang Unfallzahlen • Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fuss) 	
Federführung	<ul style="list-style-type: none"> • Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II 	
Beteiligte Stellen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau • Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Bernmobil
Hinweise zur Umsetzung	<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation, LV-S-10, Münsingen-Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit • Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2014 • Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland, RKBM 2014
	<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblätter Nrn. A 2, M 5, F 1, V 2
	<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischenergebnis
	<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelfristig (3-5 Jahre)
	<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Vorprojekt Verkehrsmassnahmen Tägertschi • Aufnahme in Mobilitätsmanagement-Konzept (siehe MB A 2)

Verkehrsberuhigung**M 5**

Ausgangslage Strassenräume dienen der Mobilität und sind gleichzeitig wichtige öffentliche Aussenräume. Ein Niedriggeschwindigkeitsansatz erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und steigert die Attraktivität des Wohnumfeldes. Durch die Verkehrsberuhigung kann auch verhindert werden, dass unerwünschter Durchgangs- und Umfahrvverkehr in die Quartiere gelangt.

Zielsetzung Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.
Erhaltung und wo nötig Ausbau der heute guten Qualität der Strassenräume in allen Wohnquartieren. Darin enthalten sind auch die Basiserschliessungsstrassen, wie z.B. Sägegasse, Belpbergstrasse, Finkenweg.
Hohe Qualität bei der Gestaltung der Strassenräume.

Massnahmen Gemeindestrassen

- Tempo 30-Zonen in allen Wohnquartieren.
- Gute und qualitätsvolle Gestaltung der Strassenräume im Zusammenhang mit Sanierungen oder Neubauten (z.B. mit Bäumen, Bänken)

Kantonsstrassen

- siehe Massnahmenblätter M 1 und M 4

Ziel-Indikatoren

- Rückgang Unfallzahlen
- Einhaltung Geschwindigkeitsbegrenzung V85

Federführung

- Gemeindestrassen: Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau
- Kantonsstrassen (Ortsdurchfahrt Münsingen und Tägertschi): Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Beteiligte Stellen

- Je nach Projekt Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau resp. Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklungskonzept Ortsplanung
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig realisierbar
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischenergebnis
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • kurzfristig (Beginn sofort)
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung im Rahmen der Sanierung der OD (M 1) • Konzepterarbeitung und Umsetzung fehlende Tempo-30-Zone • Aufnahme in Mobilitätsmanagement-Konzept (siehe MB A 2)

Erläuterungen zum Massnahmenblatt M5	Begegnungszonen Begegnungszonen (Tempo 20) sollen realisiert werden können, wenn bereits eine Tempo-30-Zone existiert oder gleichzeitig realisiert wird, ein grosses allgemeines Interesse besteht oder die Initiative aus der Anwohnerschaft kommt (Anliegen ist breit abgestützt). Die Beurteilung der Anliegen erfolgt durch die Infrastrukturkommission.
-----------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Parkplatzbewirtschaftung**M 6**

Ausgangslage Ein Grossteil der gemeindeeigenen öffentlichen Parkplätze und Parkfelder werden bewirtschaftet. Die Gemeinde Münsingen verfügt über eine Parkraumverordnung, in welcher die Grundsätze festgehalten werden. Eine systematische Überprüfung und Bereitstellung des Angebotes im Sinne eines Parkierungskonzeptes – insbesondere für den Zentrumsperimeter – fehlt.

Zielsetzung Münsingen verfügt über ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Parkplätzen im Zentrum. Dieses setzt sich aus Kurzzeitparkplätzen, gebührenpflichtigen Parkplätzen und blauen Parkzonen zusammen.

Die Anzahl an oberirdischen Parkplätzen im Zentrum wird nicht ausgebaut und auf dem heutigen Stand erhalten um u.a. die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

In den Wohnquartieren erfolgt die Parkplatzbewirtschaftung flächendeckend durch weisse Parkzonen. Die weisse Zone ist nicht auszuweiten.

Die zeitliche und/oder finanzielle Bewirtschaftung soll eine optimale und zweckmässige Nutzung des öffentlichen Parkraumes gewährleisten. Der innerörtliche Kurzstreckenverkehr wird reduziert.

Massnahmen

- Das Angebot und die Auslastung der oberirdischen öffentlichen Parkplätze im Zentrum sind zu überprüfen, nicht auszubauen und auf dem heutigen Stand zu erhalten.
- Das Angebot an Parkplätzen in der weissen Zone ist nicht auszubauen.
- Bei grösseren Neubauten wird ein Mobilitätskonzept verlangt. Dadurch kann der Bedarf an Abstellplätzen auf ein Minimum reduziert werden.
- Autoarmes und autofreies Wohnen werden begünstigt.
- Unerwünschtes Ausweichparkieren wird mit geeigneten Massnahmen verhindert.

Ziel-Indikatoren

- Erfassung Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fuss)
- Anzahl und Auslastung der oberirdischen Parkplätze

Federführung • Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen • ggf. Private

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	• Parkraumverordnung Münsingen vom 28.06.2017
<i>Abhängigkeiten</i>	• Massnahmenblatt Nr. M 1
<i>Stand der Planung</i>	• Zwischenergebnis
<i>Realisierungshorizont</i>	• kurzfristig (Beginn sofort)
<i>Nächste Schritte</i>	• Systematische Erfassung der öffentlichen Parkplätze mit Blick auf Auslastung (Tag und Nacht). Dies kann gemeindeintern oder durch ein externes Planungsbüro erfolgen.

**Erläuterungen zum
Massnahmenblatt
M6**

Ein Mobilitätskonzept muss u.a. die folgenden Inhalte aufweisen:

- Projektbeschrieb. Es ist aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzergruppen im Sinne der verkehrlichen Zielsetzungen in ihrem räumlichen Umfeld organisiert und zu bewältigen ist und wie die Umsetzung sichergestellt ist.
 - Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage für einen effizienten, umweltverträglichen und nachhaltigen Personenverkehr aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Servicedienstleistungen, wie z.B. eine Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe, bedarfsgerechtes Sharing-Angebot (Velo, Auto), Heimlieferdienste bekannt machen, Carpooling, Infrastruktur für E-Mobilität (Auto und Velo) bereitstellen, Förderung des ÖV (Mietertickets) etc.
 - Monitoring/Controlling und Aufzeigen des Kontrollintervalls. Es muss aufgezeigt werden, welche weiteren Massnahmen bei negativen Auswirkungen und Entwicklungen eingeführt werden. Diese müssen laufend justiert und an die Zielsetzungen angepasst werden.
-

Orts- und Regionalbuslinien

Ö 1

Ausgangslage Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Münsingen ist mit dem Orts- und Regionalbus gut ausgebaut. Durch seine lokale und regionale Einbindung ist der öffentliche Verkehr in Münsingen sehr komplex und wurde in den letzten Jahren stark an seine Grenzen geführt. Vor allem die Fahrplanstabilität der Buslinien und die damit einhergehende Umsteigebeziehungen von den Buslinien zur Bahn sind verbesserungswürdig. Die Buslinien im Raum Münsingen sind aufgrund höherer Nachfrage (mehr Ein- und Aussteigende) sowie aufgrund der Verkehrsverhältnisse auf der Ortsdurchfahrt und knapper Fahrzeiten vor allem zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends verspätungsanfällig.

Zielsetzung Die Gemeinde Münsingen verfügt über ein bedürfnisgerechtes Angebot, das durch seine Attraktivität eine Verlagerung zugunsten des ÖV erreicht. Der Ortsbus erschliesst den Ortsteil Münsingen flächendeckend in der Erschliessungsgüteklasse C. Die Regionalbuslinien erschliessen die Ortsteile Trimstein und Tägertschi in der Erschliessungsgüteklasse D.

Der Betrieb der Buslinien läuft stabil und zuverlässig. Die Busse haben eine direkte Linienführung mit schlanken Anschlüssen an die S-Bahn. Die Basisausrüstung der Haltestellen ist einheitlich. Bei stark frequentierten Haltestellen werden eine Sitzmöglichkeit und eine Überdachung geprüft. Das ÖV-Angebot in Münsingen ist behindertengerecht.

Massnahmen

- Erhalt und bedürfnisgerechter Ausbau des Regional- und Ortsbusangebots.
- Neue Buslinie zwischen Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf.
- Ausbau Haltestellenqualität gemäss Anforderungen Behindertengleichstellungsgesetz und kantonalen Richtlinien.
- Taktverdichtung aller Ortsbuslinien mit Einführung des ¼h-Takts S1 und des ½h-Takts RE.
- Im Betrieb ist eine geräusch- und CO₂-arme Umsetzung anzustreben.

Ziel-Indikatoren

- Aufnahme Buslinie Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf ins Grundangebot
- Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fuss)
- Erhöhung Qualität Verlässlichkeit: Reduktion Anschlussbrüche Umstieg Bus-Bahn
- Erhöhung Qualität ÖV-Infrastruktur: Umsetzung Haltestellenanpassungen gemäss BehiG

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- BLS (S-Bahn, RE)
- SBB (Fernverkehr)
- Bernmobil

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Korridorstudie Aaretal • Angebotskonzepte des Kantons Bern • Angebotskonzept Orts- und Regionalbus Münsingen, 2014 • Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) • Anschlussbrüche und Zeit im Stau, Bernmobil
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig realisierbar
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Vororientierung (Testbetrieb Buslinie Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf) • Vororientierung (BehiG, Verlässlichkeit) • Festsetzung (Montag bis Freitag: Halbstundentakt Bus Konolfingen – Münsingen – Bern)
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelfristig (3-5 Jahre)
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegen von Standards der Haltestellen (gemäss BehiG) • Auswertung Testbetrieb Bus Münsingen – Trimstein – Worb

- Aufnahme in Mobilitätsmanagement-Konzept (siehe MB A 2)

**Erläuterungen zum
Massnahmenblatt
Ö1**

Der Ausbau der Haltestellen umfasst Haltekantenhöhe und Infrastruktur wie z.B. Wartehäuschen, Sitzgelegenheit. Es gilt der Grundsatz der Verhältnismässigkeit und kantonalen Richtlinien; prioritär sind die höher frequentierten Haltestellen sowie jene in der Nähe von z.B. Altersheimen, Schulen sowie Spital und PZM zu prüfen.

Bahnverkehr**Ö 2**

Ausgangslage Das Angebot des Bahnverkehrs ist in Münsingen mit der S1 und dem RegioExpress RE und in Tägertschi mit der S2 gut, weist aber noch Optimierungspotential auf. Dieses liegt insbesondere in der Optimierung und der Verdichtung des Taktfahrplans sowie bei einer attraktiveren Bahninfrastruktur, welche hindernisfrei zugänglich ist und die nachhaltigen Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpft.

Zielsetzung Die Gemeinde Münsingen verfügt über ein Bahnangebot, das durch seine Attraktivität eine Verlagerung zugunsten des ÖV erreicht. Die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Linien (Bus/Bus und Bus/Bahn) sind aufeinander abgestimmt.

Die Umsteigebeziehungen zwischen Velo/Bahn/Bus sind kurz, komfortabel und behindertengerecht.

Mit der Taktverdichtung der S-Bahn und des RE sowie neuen Halten von Schnellzugsverbindungen ab Bahnhof Münsingen wird das Bahnangebot deutlich verbessert.

Massnahmen

- Schrittweiser Ausbau des Bahnangebotes (Taktverdichtung S1 in Richtung Bern auf 15 Minuten, 30 Minuten beim RegioExpress RE, Erhalt ½-h Takt S2, Verdichtungskurse S2 prüfen).
- Attraktive, behindertengerechte und schnelle Umsteigemöglichkeiten.
- Neues Perron 4 auf Westseite Bahnhof Münsingen für einen direkten, attraktiven und niveaufreien Zugang zur Bahn. Verlängerung des Perrons 1 bis zur neuen Fuss- und Velounterführung beim Güterschuppen.
- Neuer Bahnhofplatz West Münsingen mit einer Haltestelle für schnelles Umsteigen Bus/Bahn.
- Ausgebaute und neue Querungen für Fussgänger- und Velos im Bereich des Bahnhofs Münsingen mit direkten Zugängen zu den Perrons (inkl. Mittelperron).

Ziel-Indikatoren

- Erhöhung Taktfrequenz Bahnanschlüsse Bern – Münsingen auf 15 Minuten (S-Bahn) resp. 30 Minuten (RE)
- Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fuss)

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- BLS (S-Bahn, RE)
- SBB (Fernverkehr)
- Bernmobil

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), Ausbauschnitt 2025 und 2035 • RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation: <ul style="list-style-type: none"> – ÖV-W-1 Verbesserung des Angebotes der S-Bahn – ÖV-FV-3 Gümligen – Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen • Korridorstudie Aaretal • Angebotskonzepte des Kantons Bern
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig realisierbar
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzung: Taktverdichtung S-Bahn • Zwischenstand: Taktverdichtung RE
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mittelfristig (3-5 Jahre)
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Koordination Projekt SBB mit Gemeindeprojekten (M 3)

Förderung der Elektromobilität und alternativer umweltfreundlicher Antriebe

N 1

Ausgangslage

Die Elektromobilität ist bereits weit in der Gesellschaft verbreitet und leistet einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität. Insbesondere bei den Velos wuchs der Markt der E-Bikes in den letzten Jahren stetig. Damit fallen topographische Unterschiede weniger ins Gewicht und auch längere Strecken können zurückgelegt werden. E-Bikes sind sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr vertreten und ermöglichen auch älteren Menschen eine nachhaltige Mobilitätsform.

Ein Gesamtkonzept zur Elektromobilität in der Gemeinde fehlt heute.

Zielsetzung

Die Elektromobilität und andere alternative umweltfreundliche Antriebe werden gefördert. Die Förderung soll nicht zum weiteren Anstieg der Mobilität insgesamt, sondern zu einer Verlagerung von benzin- und dieselbetriebenen Fahrten führen. Dabei soll Strom aus erneuerbaren Energien genutzt werden. Die Gemeinde verfügt über eine bedarfsgerechte und standortgerechte Infrastruktur für Elektrofahrzeuge und E-Bikes.

Die Gemeinde Münsingen nimmt bezüglich Nutzung der Elektromobilität eine Vorbildrolle ein und setzt in der gemeindeeigenen Fahrzeugflotte möglichst effiziente und umweltverträgliche Fahrzeuge ein. Bei Dienstleistungen Dritter zur Erfüllung der kommunalen Aufgaben (z.B. ÖV, Kehrrichtabfuhr) wird der Einsatz von alternativen Antriebskonzepten angestrebt.

Bei öffentlichen und privaten Um- und Neubauten werden die Bedürfnisse der Elektrofahrzeuge und E-Bikes genügend berücksichtigt und die dazu nötige Infrastruktur bereitgestellt.

Massnahmen

- Erarbeitung eines Elektromobilitätskonzepts für die Gemeinde.
- Ausbau der Infrastruktur für E-Bikes und E-Cars.
- Ausbau der lokalen Produktion erneuerbarer Energie zur Deckung des erhöhten Energiebedarfs.
- Ersatz bestehender Fahrzeuge durch umweltschonende und energieeffiziente Fahrzeuge.
- Verankerung der Elektromobilität in den Planungsinstrumenten (GBR, UeO, etc.).
- Information und Beratung der Bevölkerung und des lokalen Gewerbes.

Ziel-Indikatoren

- Erhöhung Anteil zugelassener E-Fahrzeuge und H-Fahrzeuge an der Gesamtflotte

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- InfraWerke Münsingen

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 • Leitbild Energie
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Unabhängig realisierbar
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischenergebnis
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig (Beginn sofort)
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Elektromobilitätskonzept • Anpassung Weisung öffentliches Beschaffungswesen

**Erläuterungen zum
Massnahmenblatt
N1**

Das Elektromobilitätskonzept soll insbesondere die Haltung der Gemeinde klar definieren, um die Chancen der Elektromobilität zu verwirklichen und die Risiken zu vermeiden oder mindestens zu minimieren. So kann die Elektromobilität mit auf Münsingen zugeschnittenen Massnahmen gefördert werden.

Im GBR werden folgende Themen aufgenommen:

- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bei grösseren Neubauten
 - Ladeinfrastruktur bei grösseren Veloabstellanlagen
 - Verweis auf Merkblatt „Elektromobilität“
-

Neue Mobilitätsformen und Alternativen

N 2

Ausgangslage Die bereits heute weit verbreitete bestehende Sharing-Kultur, auf ein eigenes Fahrzeug oder Velo zu verzichten (z.B. Car-Sharing, Veloverleihsystem), wird ausgeweitet und etabliert sich zunehmend in der täglichen Mobilität. Die Gemeinde Münsingen nimmt sich im Sinne der Förderung einer nachhaltigen Mobilität an. Im Leitbild Energie 2018 wird u.a. das Thema Mobilitäts-Sharing bereits aufgegriffen.

Zielsetzung Die zukünftige Mobilität der Gemeinde Münsingen ist nachhaltig und bietet auch den aktuellen und neuen Trends eine Plattform. Dabei erarbeitet die Gemeinde sowohl eigene Projekte, ist aber auch offen für externe Projekte (Kanton, Region, Private Dienstleister, etc.), welche sich für Münsingen eignen und deren Umsetzung sie in der Gemeinde unterstützen kann.

- Steigerung der Sharing Nutzer (u.a. Carsharing, Veloverleihsystem)
- Prüfung automatisiertes Fahren
- Smart City (u.a. mit neuen Technologien, neue Prozess-, Kommunikations- und Mobilitätsstrukturen schaffen)

Alternatives Arbeiten: Home Office, Open Space Office, Co-Working-Spaces. Bei konkreten Projekten kann die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) des Bundes in den Prozess miteinbezogen werden. KOMO unterstützt seit 2016 innovative Projekte für nachhaltige Mobilität.

Massnahmen

- Die Gemeinde fördert die alternativen Arbeitsmöglichkeiten.
- Die Gemeinde setzt sich für die Sharing-Kultur ein. Sie prüft neben externen Anbietern auch eigene Projekte.
- Die Gemeinde macht aktiv bei nationalen Programmen und Kampagnen mit.

Ziel-Indikatoren Die Zielindikatoren sind vom jeweiligen Projekt abhängig. Generell gilt, dass in der Gemeinde stetig mehr auf alternative Mobilitätsformen gesetzt wird.

- Es kann u.a. die Anzahl an Sharing-Fahrzeugen oder die Anzahl Nutzende beigezogen werden (Auslastung via Anbieter zu erfahren).
→ Erreichung der im Leitbild Energie anvisierten Zahl von 400 Personen nutzen ein Mobility-Sharing.
- Auch die Anzahl an Firmen, welche alternatives Arbeiten ermöglichen, kann erfasst werden.

Federführung • Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen • Private

Hinweise zur Umsetzung

Grundlagen

- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040
- Leitbild Energie der Gemeinde Münsingen, 2018
- Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO)

Abhängigkeiten • Unabhängig realisierbar

Stand der Planung • Vororientierung

Realisierungshorizont • Kurzfristig (Beginn sofort)

Nächste Schritte • Aufnahme des Themas bei Erarbeitung Mobilitätsmanagementkonzept (MB A 2)

Förderung Fussverkehr**F 1**

Ausgangslage Münsingen weist attraktive Strukturen für den Fuss- und Veloverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch meist guten Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um die umweltfreundlichen Verkehrsarten zu fördern.

Zielsetzung

Münsingen besitzt im Siedlungsgebiet ein lückenloses Netz aus direkten, sicheren und möglichst komfortablen Fusswegen.

Ausserorts besteht ein attraktives Fusswegnetz, insbesondere in den Naherholungsgebieten.

Netzlücken, die zu Umwegen führen, sollen geschlossen werden. Das Fusswegnetz erfüllt die Bedürfnisse des Arbeits-, Einkaufs-, Freizeit- und Schülerverkehrs sowie der Behinderten.

Die Fusswege entlang der Hauptverkehrsachsen sind attraktiv, sicher und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.

Wo möglich ergänzen Fusswege abseits des Strassennetzes das Hauptnetz entlang der Strassen und fördern so den Ansatz der "Gemeinde der kurzen Wege".

Massnahmen

- Bei der Neuerstellung und Sanierung von Strassen und Wegen werden den Anliegen der Zufussgehenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Kinder, ältere Leute, Behinderte in hohem Masse Rechnung getragen.
- Bestehende Wegverbindungen werden wo möglich optimiert, so dass beispielsweise Querungsdistanzen verkürzt oder Sichtweiten erhöht werden können.
- Die Netzlücken werden gemäss Richtplankarte geschlossen.
- In Neubaugebieten wird konsequent ein dichtes und attraktives Fusswegnetz angestrebt.

Ziel-Indikatoren

- Schliessen der Netzlücken gemäss Teilrichtplankarte Fussverkehr
- Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (Erhöhung Anteil Fussverkehr)
- Senkung Unfälle mit Fussgängerbeteiligung (MB A 2)

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz • RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation: <ul style="list-style-type: none"> – LV-N-11 Münsingen, Bahnhof LV-Verbindungen – LV-S-10 Münsingen - Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblätter Nrn. A 2, M 1, M 2, M 3, M 4, M 5
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischenergebnis
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Daueraufgabe
<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Netzlücken schliessen und bestehende Verbindungen optimieren: Laufende Umsetzung

Förderung Veloverkehr**V 1**

Ausgangslage Münsingen hat mit dem Label „Veloville“ schon viel erreicht, aber auch hohe Erwartungen geschürt. Viele wirkungsvolle Velo-Förderungsmaßnahmen sind umgesetzt oder werden aktuell geplant. Das Umsteigen auf das Velo ist Sache jedes Individuums und hat noch viel Potential.

Zielsetzung Münsingen wird auch in Zukunft dem Label Veloville gerecht und setzt sich für die Veloförderung ein.
Es werden Anreize geschaffen, um das Umsteigen und den kombinierten Verkehr zu fördern. Massnahmen im Rahmen der Veloville-Kampagne finden auf mehreren Ebenen statt. Die Bevölkerung wird aktiv einbezogen.

Massnahmen

- Erstellung Konzept mit überprüfbaren Zielen und den nächsten Velo-Förderungsmaßnahmen.
- Die Gemeinde initiiert eine Arbeitsgruppe Veloville mit Einbezug aller relevanten Anspruchsgruppen.
- Im Sinne von Veloville finden regelmässig Aktionen mit nachhaltiger Wirkung statt.

Ziel-Indikatoren

- Modal Split: Entwicklung zugunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel (Erhöhung Anteil Veloverkehr)
- Senkung Unfälle mit Velobeteiligung (MB A 2)
- Sichtbarmachen des Veloverkehrs: Installation Velo-Zählstelle(n)

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
- ggf. Private

Hinweise zur Umsetzung*Grundlagen*

- Kantonaler Velorichtplan
- Regionaler Velorichtplan

Abhängigkeiten

- Massnahmenblätter Nrn. A 2, V 2, V 3

Stand der Planung

- Zwischenergebnis

Realisierungshorizont

- Kurzfristig (Beginn sofort)

Nächste Schritte

- Es sind die nächsten Ziele und Massnahmeninhalte sowie Zeit-horizonte der Veloville-Kampagne zu definieren.

**Erläuterungen zum
Massnahmenblatt
V1**

Inhalte des Konzeptes mit den nächsten Velofördermassnahmen sind z.B.:

- Initiierung Arbeitsgruppe Veloville (Einbezug der Bevölkerung)
- Kommunikation
- Velofördermassnahmen für alle Altersgruppen
- Dienstleistungen
- Zusammenarbeit mit Dritten
- Anlaufstelle für die Bevölkerung
- Velozählstellen

Die Förderung des Veloverkehrs kann nicht nur mit baulichen Massnahmen der Gemeinde erfolgen. Es sind auch Verhaltensänderungen der Bevölkerung notwendig. Diese können nicht per Vorschrift befohlen werden. Aus diesem Grund soll eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden, welche die Kampagne plant, begleitet und bei der Umsetzung mithilft. Die Arbeitsgruppe soll langfristig eingesetzt werden und alle Anspruchsgruppen (Jugendliche, Senioren, Gewerbe, Aktivisten, Autofahrende, etc.) abholen.

Veloverkehrsnetz**V 2**

Ausgangslage Münsingen weist attraktive Strukturen für den Fuss- und Veloverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch meist guten Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um die umweltfreundlichen Verkehrsarten zu fördern. Das Velowegnetz ist heute insgesamt gut ausgebaut, weist aber punktuelle Lücken auf.

Zielsetzung Münsingen verfügt über ein lückenloses Netz aus direkten und sicheren Radverbindungen, das für Arbeits-, Einkaufs-, Freizeit- und Schülerverkehr gleichermaßen attraktiv ist.
Das Infrastrukturnetz weist eine hohe Verkehrssicherheit auf.
Zur Verbindung der Ortsteile untereinander sowie die Verbindung in die Nachbargemeinden und -zentren werden direkte Veloschnellrouten geprüft.

Massnahmen

- Bei der Neuerstellung und Sanierung von Strassen und Wegen werden den Anliegen der Velofahrenden Rechnung getragen. Es wird geprüft, ob Massnahmen möglich sind, welche über die Standard-Normen hinausgehen.
- Die Netzlücken werden gemäss Richtplankarte geschlossen.
- In Neubaugebieten wird ein velogängiger Anschluss an das Velowegnetz angestrebt.
- Neue regionale Velorouten zwischen Bern – Münsingen, Thun – Münsingen und Münsingen – Konolfingen sind als Alltagsvelorouten zu unterstützen.
- Die neue Fussgänger- und Velounterführung Güterschuppen (PU Süd) und Verbreiterung der bestehenden Unterführung Lehner (PU Nord) zum Schliessen wichtiger innerörtlichen Netzlücken.
- Neue Veloverbindung zwischen Münsingen und Tägertschi.
- Velostrassen prüfen.

Ziel-Indikatoren

- Erhöhung Anteil Veloverkehr am Modal Split und Senkung Unfälle mit Velobeteiligung (MB A 2)

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
- Nachbargemeinden
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- betroffene Transportunternehmungen

Hinweise zur Umsetzung

<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation: <ul style="list-style-type: none"> – LV-W-1-c Münsingen - Bern, Alltagsveloroute – LV-N-11 Münsingen, Bahnhof LV-Verbindungen – LV-S-10 Münsingen - Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit – LV-S-14 Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter, Gemeindestrassen • Kantonaler Sachplan Veloverkehr, 2014 • Regionaler Velonetzplanung Bern-Mittelland, RKBM 2014 • Grundlagendokumente Veloville
<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblätter Nrn. V 1, V 3 • Richtplan Bahnhof West
<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Velorouten: Zwischenergebnis • Regionale Veloroute: Vororientierung
<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig (Beginn sofort)

Nächste Schritte

- Netzlücken schliessen und bestehende Verbindungen optimieren: Laufende Umsetzung



Veloparkierung**V 3**

Ausgangslage Ein wichtiger Vorteil des Velos liegt darin, dass sehr nahe an den Zielort herangefahren werden kann. Zur Förderung des Veloverkehrs sind daher attraktive Möglichkeiten zu schaffen, das eigene Velo sicher und in der Nähe der wichtigsten Zielorte abzustellen. Das Angebot an Veloabstellplätzen ist in der Gemeinde Münsingen zum Teil noch mangelhaft. Insbesondere im Umfeld des Bahnhofs Münsingen fehlt es an gedeckten Abstellplätzen; die Nachfrage übersteigt deutlich das Angebot.

Zielsetzung Entsprechend ihrem 2018 verabschiedeten Leitbild Energie, nimmt sich die Gemeinde Münsingen weiterhin der Förderung der nachhaltigen Mobilität an. Zu den im Leitbild konkret formulierten Zielen zählt u.a. die Schaffung von zusätzlichen Veloabstellplätzen.

Es wird ein bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen an den wichtigsten Zielorten erstellt; hierzu gehören z.B.: Zentrum, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhöfe Münsingen und Tägerschi, Schulen und Verwaltung, Freizeiteinrichtungen und Friedhof.

Massnahmen

- Erstellen und Betreiben einer unterirdischen öffentlichen Velostation unter dem Platz auf der Westseite des Bahnhofs Münsingen mit rund 650 Abstellplätzen (RGSK II, Velostation Bahnhof Münsingen KM-B-2-b).
- Bei Wohngebäuden und Geschäften: Bereitstellung von attraktiven, gedeckten Veloabstellanlagen vor den Eingängen, mit hoher Qualität der Veloabstellanlagen, ausreichend Platz für Kinderwagen etc.
- Ersatzabgabe für fehlende Veloabstellplätze.

Ziel-Indikatoren

- Erhöhung Auslastung Veloparkierungsanlagen; die Nachfrage wird abgedeckt
- Erstellung Velostation Bahnhof Münsingen

Federführung

- Gemeinde Münsingen, Abteilung Bau

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
- Ladengeschäfte, lokales Gewerbe
- RKBM (Velostation Bahnhof)
- Private
- SBB (Bike&Ride Anlagen Bahnhof)

Hinweise zur Umsetzung	<i>Grundlagen</i>	<ul style="list-style-type: none"> • RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation: <ul style="list-style-type: none"> – KM-B-2-b Münsingen, Velostation Bahnhof • Kantonaler Sachplan Veloverkehr • Regionaler Velorichtplan • Handbuch Veloparkierung, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7, ASTRA
	<i>Abhängigkeiten</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Massnahmenblätter Nrn. V 1, V 2, M 3
	<i>Stand der Planung</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischenergebnis
	<i>Realisierungshorizont</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig (Beginn sofort)
	<i>Nächste Schritte</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau Bahnhof West mit Veloeinstellhalle

Genehmigungsvermerke

Öffentliche Mitwirkung vom 21.10.2019 – 29.11.2019
Vorprüfung vom –

Beschlossen durch den Gemeinderat am –

Beat Moser Thomas Krebs
Präsident Sekretär

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Münsingen, –

Thomas Krebs
Abteilungsleiter Präsidiales und Sicherheit

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

Richtplankarten (A3-Format)

Teilrichtplankarte Motorisierter Individualverkehr und Gesamtverkehr

Teilrichtplankarte Öffentlicher Verkehr, Kombinierte Mobilität und Alternativen

Teilrichtplankarte Fussverkehr

Teilrichtplankarte Veloverkehr