

Richtplan Verkehr

Erläuterungsbericht mit Massnahmenblättern



Bearbeitung

Michael Liebi

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

Jacqueline Stutz

BSc ZFH in Verkehrssysteme

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Thomas Hanke

Gemeindepräsident Muri b. Bern, Ressort Planung

Sebastian Mävers

Gemeinde Muri b. Bern, Leiter Hochbau + Planung

Thomas Marti

Gemeinde Muri b. Bern, Leiter Verkehr + Umwelt

Hermann Huber

Gemeinde Muri b. Bern, Hochbau + Planung

Titelbild: Melchenbühl (Metron)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	7
1.1	Ausgangslage, Einbettung und Ziele	7
1.2	Räumliches Leitbild	7
1.4	Aufbau	9
2	Planungsgrundsätze	11
3	Grundlagen	13
3.1	Planungsinstrumente und Projekte	13
3.2	Heutiges Mobilitätsverhalten	14
4	Motorisierter Individualverkehr	17
5	Veloverkehr	23
6	Fussverkehr	27
7	Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	31
8	Synthese: Gesamtstrategie	35
	Massnahmenblätter	37
	Genehmigungsvermerke	79



1 Einleitung

1.1 Ausgangslage, Einbettung und Ziele

Ausgangslage

Seit 2016 ist das neu erarbeitete Räumliche Leitbild der Gemeinde Muri b. Bern in Kraft. Das Räumliche Leitbild bildet ein zentrales strategisches Dokument für die nachgelagerten Planungsschritte. Es enthält Aussagen zur gewünschten Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum. Der vorliegende **kommunale Richtplan Verkehr** stellt eine behördenverbindliche und präzise Interpretation des räumlichen Leitbildes im Bereich Verkehr dar. Damit werden der **Handlungsbedarf** und die **Massnahmen bestimmt**, die durch die öffentliche Hand aufgegriffen und verfolgt werden. Zusätzlich zu den kommunalen Zielen und Massnahmen sind im Verkehrsbereich auch regionale, kantonale und nationale Ziele und Massnahmen zu beachten und mit der gewünschten kommunalen Entwicklung zu koordinieren.

Einbettung

Gleichzeitig mit dem vorliegenden Richtplan Verkehr wurde der Richtplan Siedlungsentwicklung und ein Freiraumkonzept erstellt. Beim Richtplan Landschaft besteht aufgrund der Vertiefung mit dem Freiraumkonzept kein akuter Anpassungsbedarf. Der Richtplan Energie wird aufgrund seiner Aktualität lediglich angepasst. Die Abstimmung der einzelnen Richtpläne und des Freiraumkonzepts ist somit gewährleistet.

Auf übergeordneter Ebene sind die Konzepte und Planungen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, des Kantons Bern sowie des Bundes berücksichtigt.

Ziele und Verbindlichkeiten

Der Richtplan Verkehr stellt ein **langfristig gültiges, behördenverbindliches Planungsinstrument** dar. Er hat zum Ziel, die raumwirksamen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen zu koordinieren. Es ist jedoch nicht das Ziel, Verkehrsmassnahmen im Detail zu entwerfen. Um zu diesem Schritt zu gelangen, zeigt der Richtplan Verkehr das weitere Vorgehen auf.

1.2 Räumliches Leitbild

Mit dem kommunalen räumlichen Leitbild legt der Gemeinderat unter Einbezug des Grossen Gemeinderats und der Bevölkerung die Leitlinien der zukünftigen Gemeindeentwicklung verbindlich fest. Die Gemeinde Muri bei Bern soll sich abgestimmt mit der Stadtregion Bern eigenständig und qualitativ entwickeln können. Wie das geschehen soll, zeigt das räumliche Leitbild mit seinen 22 Leitbildthemen. Das räumliche Leitbild wird durch die einzelnen kommunalen Richtpläne nicht ersetzt, sondern bildet vielmehr eine gemeinsame Basis für die darin enthaltenen Verwaltungsbereiche.

1.3 Zweck

Der Richtplan Verkehr ist das **Steuerungs- und Koordinationsinstrument** der Gemeinde Muri in Sachen Verkehr.

Im Richtplan sollen die wichtigsten **heutigen und zukünftigen Herausforderungen** in Verkehrsbelangen erkannt und der Umgang damit beschrieben werden.

Insbesondere wird aufgezeigt,

- mit welchen **Zielen** eine Verkehrsfrage bearbeitet wird,
- wer in der Sache **federführend** ist,
- mit wem das Anliegen zu **koordinieren** ist
- welche **nächsten Schritte** zu erarbeiten sind.

Je nach Projektstand kann die Aussage im Richtplan eine **unterschiedliche Tiefe** haben. Bei einigen Fragen ist es nur eine **Vorinformation** («Thema im Blickfeld halten»), bei anderen bereits eine konkrete **Festlegung** («Ein konkretes Projekt läuft bereits»).

Bei einigen Projekten ist die Gemeinde **federführend** (z.B. Massnahmen auf Gemeindestrassen), bei anderen als **Projektpartner** mit "an Bord" (z.B. Anschluss Muri A6), bei dritten nur **indirekt involviert**, von den Auswirkungen aber betroffen (z.B. Ausbau SBB-Infrastruktur Gümligen-Rubigen).

Ziel des Richtplans ist es, **alle verkehrsrelevanten Entwicklungen** im Auge zu behalten, und – wo nötig – die **Ziele und Aufgaben der Gemeinde Muri** b. Bern zu definieren.

Als Rahmenbedingung für den Richtplan gelten sowohl **kommunale wie auch übergeordnete Planungsinstrumente** wie z.B. das räumliche Leitbild der Gemeinde Muri b. Bern oder das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK).

Der Richtplan Verkehr ist auf einen Planungshorizont von ca. **15 Jahren** ausgelegt. Die Erarbeitung erfolgt im Rahmen der **Ortsplanungsrevision** in Koordination mit dem Richtplan Siedlungsentwicklung und dem Freiraumkonzept.

1.4 Aufbau

Der Richtplan gliedert sich in folgende Teildokumente:

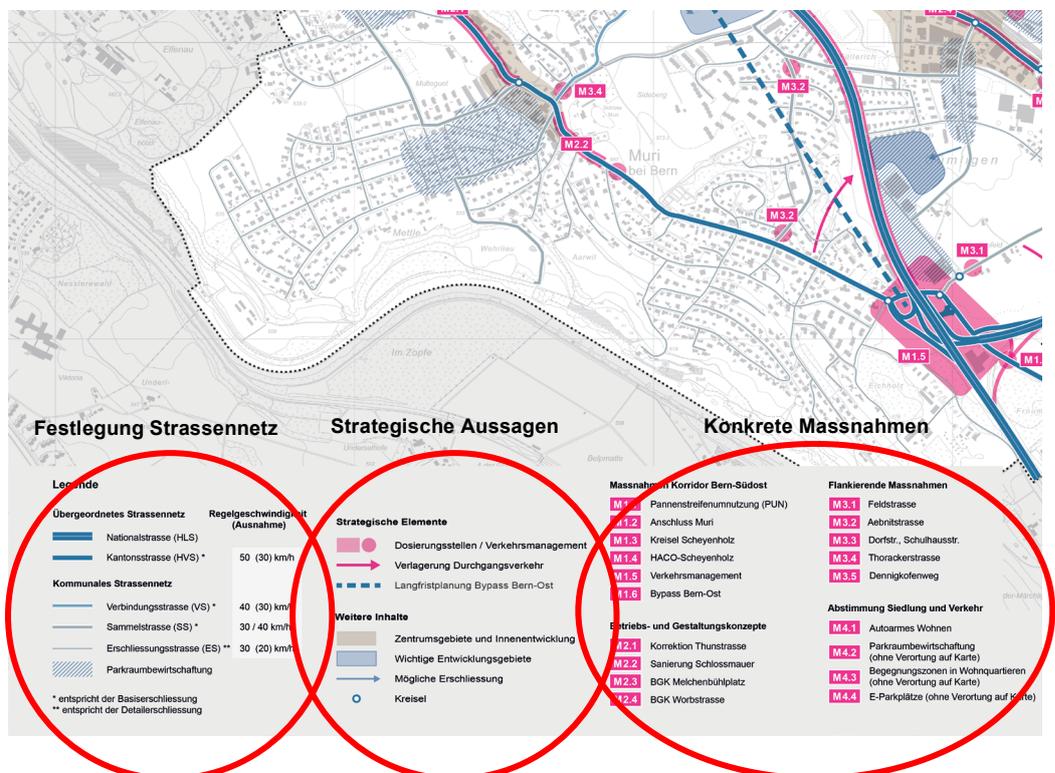
- Erläuterungsbericht (vorliegendes Dokument)
- Massnahmenblätter (vorliegend im Anhang dieses Dokuments)
- Richtplankarten (separates Dokument)

Der Erläuterungsbericht dient der Beschreibung der Ausgangslage und der **Herleitung der Massnahmen**. Er soll knapp und präzise verfasst sein und einen Überblick ermöglichen.

In den **Massnahmenblättern** sind alle verkehrsrelevanten Massnahmen aufgeführt und der Planungsstand respektive der Planungsprozess wird kurz beschrieben. Auch ist die Priorität der Massnahmen angegeben: Die nächsten Schritte sollen dementsprechend in erster (bis in 5 Jahren) oder zweiter Priorität (5-10 Jahre) angegangen werden. Zudem gibt es Massnahmen, welche als Daueraufgabe zu verstehen sind. Die Massnahmenblätter stellen damit das **Aufgabenheft** der Gemeinde dar.

Die **Richtplankarten** werden die Massnahmen **räumlich konkret verortet**. Die Richtplankarten wurden - gemäss gängiger Praxis - für folgende Verkehrsmittel erarbeitet: Motorisierter Individualverkehr, Veloverkehr, Fussverkehr, Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität. In den Richtplankarten werden nebst den Massnahmen auch die Verkehrsnetze der jeweiligen Verkehrsmittel festgelegt.

Beispiel Richtplankarte MIV:





2 Planungsgrundsätze

Eine erfolgreiche Verkehrsplanung benötigt eine stringente Gesamtstrategie in grossen Räumen; sie kann deshalb nicht alleine kommunal bestimmt werden. Die Ziele der Gemeinde Muri b. Bern werden daher aufbauend auf übergeordneten Grundlagen erarbeitet und wo nötig vertieft.

Auszug aus: **Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern** (2008)

„Verkehrsbewohnerinnen und -bewohnern 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 (...). Dies ergibt ein System mit hoher Mobilität, das aber nur das notwendige Mass an Verkehr und möglichst wenig negative Folgen auslöst.“

Auszug aus: **Richtplan, Kanton Bern** (2017)

"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: **Räumliches Leitbild Muri b. Bern** (2016)

"Muri bei Bern ist sehr gut erschlossen und strebt ein für alle Verkehrsteilnehmenden attraktives Verkehrssystem an. Die regionale Verkehrssteuerung und ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr sowie ein gutes Wegenetz sollen gewährleisten, dass der Verkehr verträglich abgewickelt werden kann."



3 Grundlagen

3.1 Planungsinstrumente und Projekte

Folgende Planungsinstrumente und Projekte stellen wichtige Grundlagen für den Richtplan Verkehr dar.

Kantonale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern
- Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr 2018-2021
- Hindernisfreie Bushaltestellen - Arbeitshilfe
- Sachplan Wanderroutennetz
- Sachplan Veloverkehr

Regionale Grundlagen

- Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021
- Regionales Gesamtverkehrs und Siedlungskonzept RGSK II
- Mobilität in der Region Bern: Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten
- Regionaler Velonetzplan

Kommunale Grundlagen

- Räumliches Leitbild
- Altersleitbild und Konzept der Gemeinde Muri bei Bern
- Legislaturziele 2013-2016
- Bericht Schulwegsicherheit
- Bericht Veloparkierung Bahnhof Gümligen und Bereich RBS Station Muri

Grundlagen der Nachbargemeinden

- Stadt Bern, STEK 2016
- Verkehrs- und Siedlungsrichtpläne der Nachbargemeinden

3.2 Heutiges Mobilitätsverhalten

Die Mobilität in der Region Bern wurde im Rahmen des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010 umfassend untersucht. In dessen Gliederung der Gemeinden nach Zentralität gehört Muri b. Bern zu den Kerngemeinden. Die Grundgesamtheit aller Wege der mobilen EinwohnerInnen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) und des Kantons Bern ab 6 Jahren wurde bezüglich der Verkehrsmittelwahl untersucht. Resultat ist ein Modal Split, der die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen aufzeigt (siehe untenstehende Abbildung). Die Kerngemeinden, und somit auch Muri b. Bern, weist einen relativ hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf: 42 % aller Wege werden mit dem Auto oder dem Motorrad zurückgelegt, 28 % aller Wege zu Fuss und 22 % mit dem ÖV. Weitere 7 % der Wege erfolgen mit dem Velo.

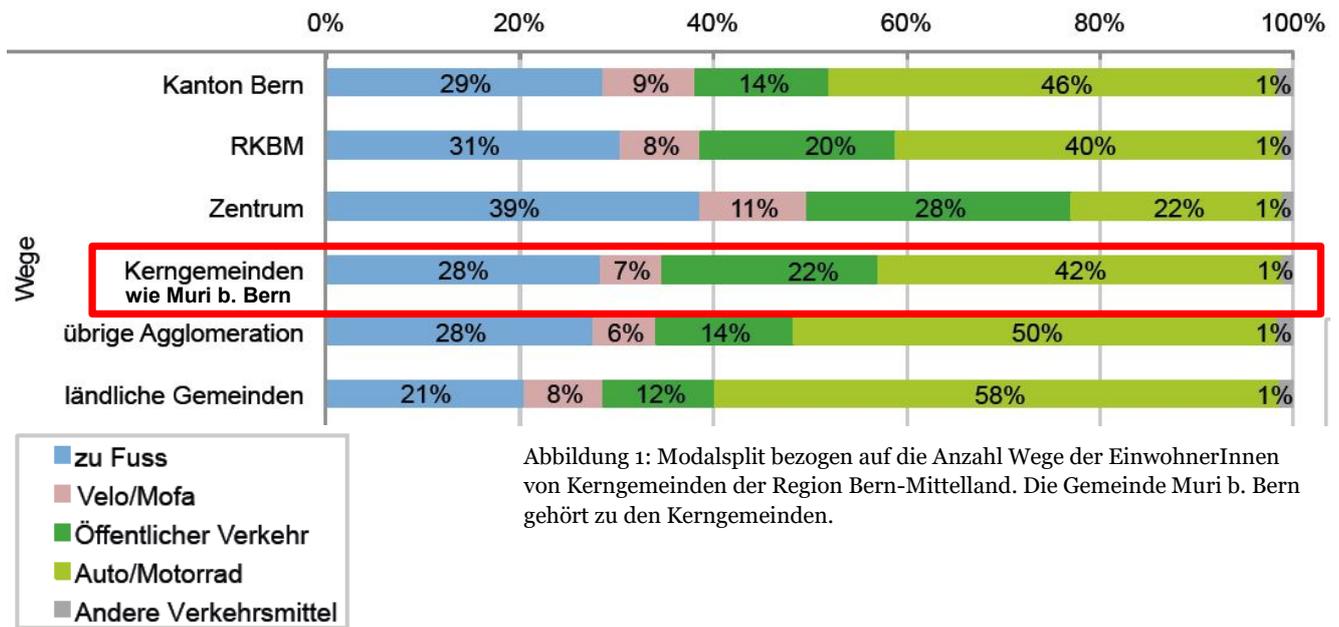


Abbildung 1: Modalsplit bezogen auf die Anzahl Wege der EinwohnerInnen von Kerngemeinden der Region Bern-Mittelland. Die Gemeinde Muri b. Bern gehört zu den Kerngemeinden.

Mobilitätsverhalten Wegpendler

Spezifischere Angaben zum Verkehrsverhalten zeigt die Auswertung der Pendlerstatistik: Fast die Hälfte aller Erwerbstätigen von Muri b. Bern (wohnhafte in Muri b. Bern) arbeitet in der Stadt Bern (48.3 %). Weitere 25.8 % arbeiten innerhalb der Gemeinde. Die restlichen 25 % verteilen sich auf weitere Gemeinden. Das Verkehrsverhalten der Wegpendler lässt sich folgendermassen beschreiben:

Von den 48.3 % der Erwerbstätigen von Muri b. Bern, welche nach Bern zur Arbeit pendeln, fahren 55 % mit dem Tram und Bus zur Arbeit, weitere 10 % nehmen den Zug ab Gümligen. Für den Weg in die Stadt nehmen 27 % das Auto oder Motorrad. Die restlichen 8 % der Erwerbstätigen mit Arbeitsort Bern fahren mit dem Velo zur Arbeit, nur wenige (<1 %) legen den Arbeitsweg zu Fuss zurück. Dies ergibt ein Modalsplit von 65 % ÖV, 27 % MIV und 9 % Fuss- und Veloverkehr. Die folgende Grafik zeigt zudem die Modalsplits der Binnenpendler (Arbeits- und Wohnort Muri bei Bern) sowie derjenigen Personen, welche nach Köniz zur Arbeit pendeln (drittichtigster Arbeitsort).

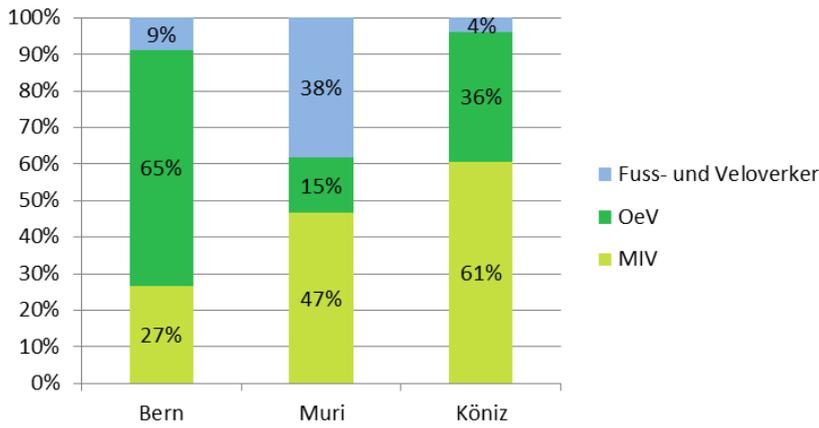


Abbildung 2: Modalsplit Weg- / Binnenpendler der wichtigsten Arbeitsorte: Erwerbstätigen mit Wohnort in Muri b. Bern und Arbeitsort in der Stadt Bern, Köniz und innerhalb der Gemeinde

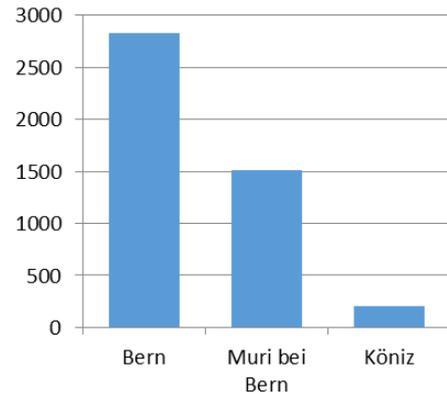


Abbildung 3: Anzahl Erwerbstätige mit Wohnort in Muri b. Bern und Arbeitsort in Bern, Muri b. Bern und Köniz

Mobilitätsverhalten Zupendler

Von allen Personen, welche ihren Arbeitsort in Muri b. Bern haben, wohnen gut ein Viertel (26.5 %) davon auch innerhalb der Gemeinde (Binnenpendler). Der zweitgrösste Anteil mit 19.3 % pendelt aus der Stadt Bern zum Arbeitsort in Muri b. Bern. 6.5 % wohnen in Worb, 5.2 % in Köniz. Weitere wichtige Herkunftsgemeinden sind Ostermundigen (4.7 %) sowie Thun und Münsingen (je 4.4 %). Die restlichen 29 % pendeln von weiteren Gemeinden her zu ihrem Arbeitsplatz in Muri b. Bern. Für die vier wichtigsten Herkunftsgemeinden ist in der folgenden Grafik der jeweilige Modalsplit der Arbeitswege dargestellt.

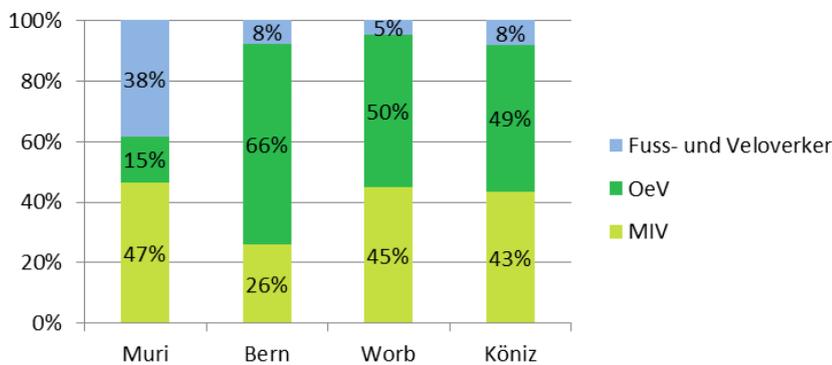


Abbildung 4: Modalsplit Zu- / Binnenpendler: Erwerbstätige mit Arbeitsort Muri b. Bern und Wohnort innerhalb der Gemeinde Muri, Bern, Worb und Köniz

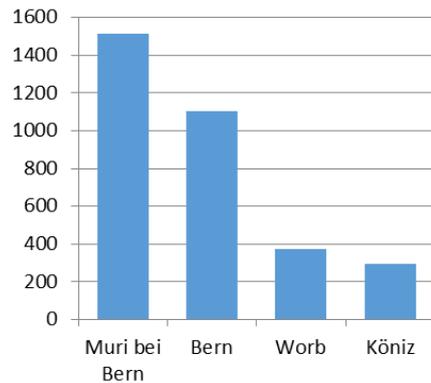


Abbildung 5: Anzahl Erwerbstätige in Muri b. Bern mit Wohnort in den Gemeinden Muri b. Bern, Bern, Worb und Köniz



4 Motorisierter Individualverkehr

Allgemeines

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat heute in Agglomerationsgemeinden den grössten Anteil am Modal Split (d.h. an den Anteilen der verschiedenen Verkehrsmittel). Bezüglich des Wirtschaftsverkehrs haben die motorisierten Fahrzeuge eine unangefochten zentrale Stellung im Verkehrssystem. Im Pendler- und Freizeitverkehr zeigen sich aber auch nachteilige Effekte, zu nennen sind insbesondere der hohe Flächenverbrauch pro Person und Fahrzeug, sowie unerwünschte Emissionen. Dies führt dazu, dass in dicht bebauten Räumen (Städte und Agglomerationen) die Verkehrsnetze des MIV stark ausgelastet und in den Spitzenstunden teils überlastet sind. Darunter leiden die Verträglichkeit mit den anderen Verkehrsmitteln und die lokale Lebensqualität der Siedlungsgebiete. Einer flüssigen, aber verträglichen Abwicklung des MIV kommt daher hohe Bedeutung zu.

Grundsätze der Verkehrsplanung

Gemäss der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und der seit vielen Jahren bewährten Praxis des "**Berner Modells**" in der Verkehrsplanung, richtet sich der Kanton Bern nach folgenden Grundsätzen:

- **Verkehr vermeiden** (durch Siedlungsentwicklung am richtigen Ort)
- **Verkehr verlagern** (auf umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- **Verkehr verträglich** gestalten (z.B. durch tiefere Geschwindigkeiten)



Abbildung 6: Verträgliche Abwicklung des Verkehrs und Aufwertung der Ortszentren (Köniz, Wabern)

Ein weiterer wichtiger Grundsatz besteht darin, den Verkehr zu **kanalisieren** und möglichst auf der **richtigen Netzhierarchie** abzuwickeln. Konkret bedeutet dies, dass überkommunaler Durchgangsverkehr wo möglich auf der Autobahn, in zweiter Priorität auf den Hauptstrassen abzuwickeln und aus Quartierstrassen fernzuhalten ist.

Zukünftige Verkehrsentwicklung

Das Gesamtverkehrsmodell 2030 des Kantons Bern geht von einer weiter zunehmenden Verkehrsleistung aus. Die grössten Zunahmen sind im öffentlichen Verkehr prognostiziert, aber auch der MIV wird gemäss Prognosen zunehmen. Aufgrund des bereits stark ausgelasteten Verkehrsnetzes ist damit Handlungsbedarf auf zwei Ebenen gegeben:

- Einerseits sind die übergeordneten Verkehrsnetze (v.a. Autobahnen) durch Ausbauten funktionsfähig zu halten, so dass der Mehrverkehr nicht auf untergeordnete Netze im Siedlungsgebiet ausweicht.
- Andererseits ist in den dicht bebauten Agglomerationsräumen der Modal Split aktiv zu beeinflussen. Denn nur wenn es gelingt, das Verkehrswachstum stärker auf die flächeneffizienten und nachhaltigeren Verkehrsmittel zu verlagern,

ist eine weitere bauliche Entwicklung und die Sicherstellung der Lebensqualität überhaupt erst möglich.

Ausgangslage und Handlungsbedarf Autobahn A6

Durch die Autobahn A6 und den Anschluss Muri besteht eine übergeordnete Verbindung, welche den regionalen Durchgangsverkehr im Korridor aufnehmen sollte. Durch die aktuell zeitweise unzureichende Kapazität kommt es jedoch zu Ausweichverkehr, welcher das untergeordnete Netz in der Gemeinde belastet. Zur Problemlösung wurde eine gemeinsame Projektträgerschaft aus ASTRA, Kanton und den Gemeinden gegründet und das **Massnahmenpaket "Korridor Bern-Südost"** erarbeitet.

Ziel des Massnahmenpaketes ist die **langfristige Funktionsfähigkeit** und Kapazität des Hochleistungsstrassennetz, des Anschlusses Muri und der wichtigen Knoten des Kantons- und Gemeindestrassennetzes. Dazu arbeiten ASTRA, TBA Kanton Bern, Muri b. Bern und Worb in einem koordinierten Verfahren eng zusammen. Wichtige Massnahmen sind insbesondere:

- Kapazitätssteigerung A6 durch Pannestreifenumnutzung (PUN)
- Umbau Anschluss Muri zwecks Erhöhung Kapazität/Sicherheit
- Bewirtschaftung Auffahrtsrampen A6 und Dosierung Ortsdurchfahrten zwecks Verhinderung von Überlastfällen
- Realisierung von flankierenden Massnahmen, um die Gemeindestrassen konsequent vom Durchgangsverkehr zu schützen

Ziel ist, den Durchgangsverkehr auf der A6 abzuwickeln und die Hauptverkehrsstrassen zu entlasten. Davon profitieren auch der ÖV, sowie der Velo- und Fussverkehr.

Als **Langfristperspektive** verfolgt Muri b. Bern die Verlegung der Autobahn A6 in einen Tunnel ("Bypass Bern-Ost"). Damit könnte an den geplanten Tunnel der A6 zwischen Wankdorf und Saali angeschlossen werden und die starke Trennwirkung zwischen Muri und Gümligen aufgehoben werden. Die Realisierungschancen des Bypass Bern-Ost ist zurzeit jedoch ungewiss. Die Finanzierung ist bis jetzt nur für das generelle Projekt gesichert. Gemäss Auskunft des Astra dauert die Planung bis mindestens 2029, womit eine allfällige frühestmögliche Inbetriebnahme mit 2032 terminiert wird. Die Realisierung fällt deshalb nicht mehr in den Planungshorizont des vorliegenden Richtplans (ca. 15 Jahre). Die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung der nächsten 15 Jahre ist deshalb ohne den Bypass zu planen.

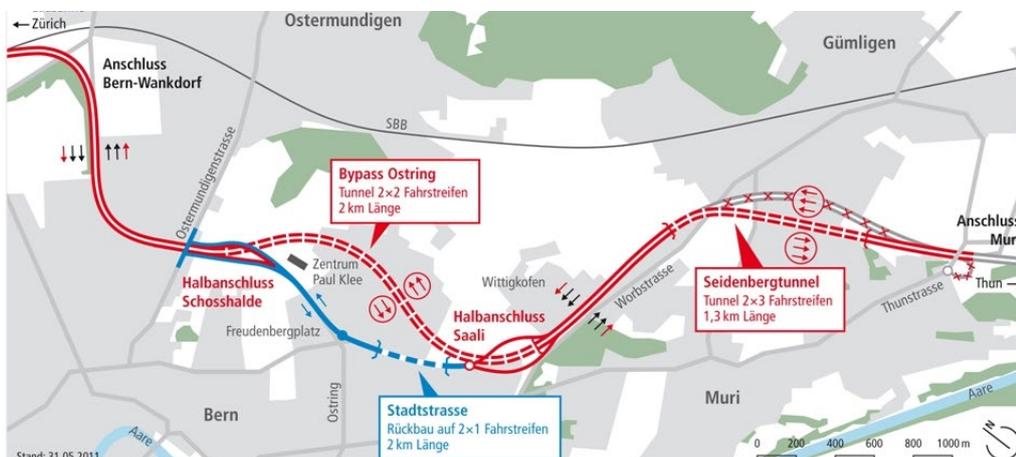


Abbildung 7: Schemaplan mit Seidenbergtunnel und Bypass Ostring ("Variante B5", Quelle ASTRA)

Ausgangslage und Handlungsbedarf Hauptverkehrsstrassen

Das Hauptstrassennetz ist klar gegliedert; die Achsen mit starker Verkehrsbelastung sind kanalisiert. Die Thunstrasse stellt die Anschlüsse an die Stadt Bern sowie nach Allmendingen her. Die Worbstrasse verbindet die Gemeinde mit Bern und Rüfenacht. Als nächst tiefere Netzhierarchie ergänzen Verbindungs- und Sammelstrassen das Verkehrsnetz der Gemeinde. Es sind dies der Dennigkofenweg nach Ostermundigen, sowie die Dentenbergstrasse. Innerhalb des Gemeindegebiets haben die Thorackerstrasse, die Feldstrasse und die Aebnitstrasse eine erhöhte Bedeutung.

Die **Thunstrasse** zwischen Station Muri und Egghölzli weist **diverse Defizite** auf. Bereits erwähnt wurde der Überlastungsfall bei Stau auf der Autobahn; hierfür werden die Massnahmen aus dem Massnahmenpaket "Korridor Bern-Südost" eingesetzt. Die Dosierung bei Überlastfällen dient somit dem lokalen Verkehr in Muri. Die Defizite des ÖV (fehlende Doppelspur für Tramverkehr), sowie das fehlende Trottoir auf der Nordseite und fehlende Radstreifen führten deshalb zur Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes "Korrektion Thunstrasse Muri, KTM". Im Projekt KTM werden eine ausreichende Kapazität für den MIV sichergestellt, das Tram auf Doppelspur ausgebaut, sowie normgerechte Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr erstellt. Damit wird die Sicherheit der Anlage für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.



Abbildung 8: Hauptstrasse mit schwerwiegenden Defiziten (Thunstr., Schlossmauer)

Die **Schloss- und Kirchenmauer** müssen **dringend saniert** werden. Dieser Anlass wird genutzt, um auch die verkehrlichen Defizite der Thunstrasse im betroffenen Abschnitt zu beheben. Namentlich wird der Querschnitt an der engsten Stelle verbreitert und in Richtung Bern ein Radstreifen markiert. Der Fussgängerstreifen beim Friedhof wird mit einer Mittelinsel ausgestattet. Die Querschnittsverbreiterung führt zu besseren Sichtverhältnissen und ermöglicht durchgehende Begegnungsfälle mit dem Bus. Analog der Thunstrasse soll auch für die **Worbstrasse** eine durchgehende Prüfung im Rahmen eines **Betriebs- und Gestaltungskonzeptes** vorgenommen werden. Spezielles Augenmerk gilt dabei dem Melchenbühlplatz, welcher sowohl Defizite in der Führung des motorisierten Individualverkehrs, wie auch der Fussverkehrs und der städtebaulichen Integration hat.

Massnahmen

- *Hinweis: Vergleiche dazu Richtplankarte MIV*
- *Hinweis: Vergleiche dazu Massnahmenblätter MIV.*
Die Massnahmenbeschriebe entsprechen den Massnahmenblättern und dienen hier zur Übersicht. Zu weiteren Details siehe Massnahmenblätter MIV.

Massnahmenpaket Korridor Bern-Südost (siehe Massnahmen M1)

- **Pannestreifenumnutzung (PUN):** In den Spitzenzeiten werden die Pannestreifen als Fahrspuren genutzt. Ziel ist, auf den betreffenden Abschnitten die Reisezeit zu stabilisieren, d.h. Staus und Stockungen zu verhindern und damit gleichzeitig auch die Verkehrssicherheit zu verbessern und den Schadstoffausstoss zu senken.
 - **Anschluss Muri:** Der Autobahnanschluss Muri wird umfassend umgestaltet. Zentrale Elemente des Projekts sind der neue Kreisel Froumholz im südlichen Bereich des Anschlusses sowie Lichtsignalanlagen zur Dosierung des Verkehrs in Spitzenzeiten. Sie machen den Verkehr auf der Autobahn und auf den Ortsdurchfahrten flüssiger und sicherer und ermöglichen eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.
 - **Kreisel Scheyenholz:** Die Kapazität des Kreisels Scheyenholz wird gesteigert. So kann der erwartete Mehrverkehr im Korridor und die erwünschte Verlagerung von Durchgangsverkehr auf den Autobahnzubringer T10 langfristig sichergestellt werden. Die Massnahme wird erst umgesetzt, wenn die T10 ins Eigentum des ASTRA übergeht (voraussichtlich ca. 2020).
 - **HACO-Scheyenholz:** Für eine standardkonforme Ausgestaltung der Kantonsstrasse ist im Bereich der Bahnhofstrasse bis Allmendingenweg / Hintere Dorfgasse eine Anpassung des bestehenden Mittelstreifens und eine exzentrische Markierung der Fahrbahn vorgesehen. Im Bereich Siloah soll ein Mittelstreifen mit Baumpflanzungen sowie vom Siedlungsrand bis zum Knoten Scheyenholz eine exzentrisch markierte Fahrbahn mit kombiniertem Fuss- und Radweg in Richtung Worb realisiert werden.
 - **Verkehrsmanagement:** Etablierung eines verkehrstechnischen Gesamtkonzepts im Raum Muri - Bern Südost zwecks bewusster Steuerung und Optimierung des motorisierten Verkehrs (inkl. Dosierung), des Öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs. Siehe auch RGSK II, Massnahmenblatt NM-VM-1-c.
 - **Bypass Bern-Ost:** Der Bypass Bern-Ost ist Bestandteil des Programms Engpassbeseitigung des Bundes. Das ASTRA plant langfristig eine umfassende Umgestaltung der A6. Sie wird zwischen den Anschlüssen Muri und Wankdorf in beiden Richtungen mit einer zusätzlichen Fahrspur ergänzt. Teilweise wird die Autobahn neu unterirdisch geführt. Das Projekt soll den heutigen Engpass entschärfen.
-

Massnahmenpaket Betrieb und Gestaltung (siehe Massnahmen M2)

- **Korrektion Thunstrasse Muri (KTM):** Im Abschnitt zwischen dem Knoten Egghölzli bis zum Zentrum Muri ist der Ausbau der Traminfrastruktur auf Doppelspur geplant. Zusätzlich werden Defizite bzgl. Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, Veloverkehr und den Fussverkehr korrigiert, insbesondere werden beidseitige Trottoirs und durchgehende Radstreifen erstellt.
- **Sanierung Schlossmauer:** Die Schloss- und Kirchenmauer ist dringend sanierungsbedürftig. Der Strassenquerschnitt ist zudem stark eingeeengt, was Defizite für alle Verkehrsteilnehmer mit sich bringt. Zusammen mit der Sanierung und dem teilweise Neubau der Mauern soll eine Querschnittsverbreiterung inkl. eines neuen Radstreifens Ri. Sternenplatz erstellt werden.
- **Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Melchenbühlplatz:** Der Melchenbühlplatz weist betriebliche und gestalterische Defizite aus, welche sich durch die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Zentrum Gümli- gen noch verstärken. Namentlich die Innenverdichtung im Gebiet Lischenmoos erfordert eine Gesamtlösung und Abstimmung zwischen den baulichen und verkehrlichen Bedürfnissen. Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes über den Perimeter Melchenbühl und Dorfstrasse ist daher eine zukunftsfähige Gesamtlösung zu entwickeln. Infolge der gesetzlich notwendigen hindernisfreien Umgestaltung der Haltestelle Melchenbühl besteht eine zeitliche Dringlichkeit
- **Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Worbstrasse (Egghölzli-HACO):** Durch die angestrebte Innenverdichtung im Lischenmoos und in der Schürmatte steigen die Ansprüche an den öffentlichen Raum und damit auch an die Strasse. Im Rahmen einer Planungsstudie ist daher der heute und zukünftige Standard der Strasse zu prüfen und ggf. ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auszuarbeiten.

Massnahmenpaket Flankierende Massnahmen (siehe Massnahmen M3)

Im Zusammenhang mit dem neuen Anschluss Muri (siehe M1.1 bis M1.4) werden flankierende Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz umgesetzt, damit das Gesamtsystem einen möglichst hohen Nutzen erzielt und kein unerwünschter Ausweichverkehr durch die Quartiere entsteht. Die Gemeinde Muri b. Bern setzt die flankierenden Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz um. In der Gesamtprojektleitung wurde vereinbart, dass gewisse Massnahmen nur bei ausgewiesenem Bedarf umgesetzt werden (vgl. dazu Details untenstehend). Als Entscheidungsgrundlage für die Notwendigkeit von weiteren Massnahmen führt die Gemeinde ein Monitoring durch.

Massnahmenpaket Quartierstrassen (siehe Karte und Massnahme M4.3)

Auf den Quartierstrassen steht nicht nur die Erschliessung durch den motorisierten Verkehr im Vordergrund, sondern auch die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit der Anwohnenden. Gemäss gängiger Best-Practice sind deshalb die Quartierstrassen als verkehrsberuhigte Räume zu gestalten (max. Tempo 30 km/h). Durchgangsverkehr ist durch verkehrsberuhigende Massnahmen und ggf. durch eine entsprechende Signalisation zu verhindern. In der Richtplankarte MIV sind alle Quartierstrassen bezeichnet, auf denen Tempo 30km/h gelten soll.

Die Gemeinde legt zudem das Vorgehen zur Prüfung und ggf. Einführung von Begegnungszonen (Tempo 20 km/h) fest. Als Grundsatz gilt, dass die Gemeinde die Einführung von Begegnungszonen prüft, sofern aus den betroffenen Quartieren oder Strassenzügen eine erhebliche Anzahl Begehren an die die Gemeinde getragen wird.



Abbildung 9: Verkehrsberuhigte Quartierstrasse

Massnahmenpaket Abstimmung Siedlung und Verkehr (s. Massnahmen M4)

Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr nimmt in der Raumplanung eine zentrale Stellung ein. In den wachsenden und dichter werdenden Agglomerationsräumen kommt einer besseren Koordination und intelligenten Planungsansätzen eine hohe Bedeutung zu. Die Herausforderung besteht sowohl in der Raum- wie auch in der Verkehrsplanung darin, eine höhere Flächeneffizienz und nachhaltigere Lösungen zu realisieren.

Namentlich sind zwei Stossrichtungen zu verfolgen:

- Siedlungsentwicklung nur an zentralen, gut erschlossenen Standorten. Gut erschlossen bedeutet, dass eine hohe Erschliessungsqualität für den öffentlichen Verkehr vorliegt, sowie die nahe Umgebung das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Velo fördert. Der motorisierte Individualverkehr soll möglichst direkt an das übergeordnete Netz angebunden sein.
- Aktive Förderung der flächeneffizienten und nachhaltigen Verkehrsmittel ÖV, Velo und Fussverkehr. Dies kann erreicht werden, wenn gute Angebote zum Umsteigen einladen, zum Beispiel ein dichter Takt und nahe Haltestellen, oder gut ausgebaute Fuss- und Velowege. Die Förderung der Elektromobilität, der Sharing-Angebote (Auto und Velo) sowie das Ermöglichen von autoarmen Wohnformen zählen weiter dazu.

5 Veloverkehr

Allgemeines

Der Veloverkehr zählt zu den schnellen, flächeneffizienten, nachhaltigen und gesunden Verkehrsmitteln. Ein höherer Anteil des Veloverkehrs trägt zur Entlastung von Strasse und Schiene bei. Veloförderung lohnt sich: Vergleichsweise geringen Investitionen stehen volkswirtschaftliche Gewinne hinsichtlich Zeitersparnis und Gesundheit gegenüber. In Städten und Agglomerationen rund um die Welt wird der Veloverkehr daher gefördert. Auch Kanton und Region Bern wollen den Veloverkehr fördern. In der Stadt Bern läuft die Velo-Offensive mit dem Ziel, den Veloverkehr bis 2030 zu verdoppeln.

Stärker als bei anderen Verkehrsarten unterscheiden sich bei Velofahrenden die Bedürfnisse und Möglichkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Einer Veloinfrastruktur, welcher möglichst breiten Bevölkerungskreisen das sichere und komfortable Velofahren ermöglicht, kommt daher bei der Veloförderung hohe Bedeutung zu. Um auf diese Bedürfnisse eingehen zu können, sind höhere Infrastrukturstandards als auch eine differenzierte Routenplanung nötig.



Abbildung 10: Unterschiedliche Bedürfnisse mit verschiedenen Velos

Ausgangslage in Muri b. Bern

In Muri b. Bern weist der Veloverkehr grundsätzlich gute Voraussetzungen und entsprechend ein hohes Potenzial auf. Im Distanzbereich zwischen 5 und 10km lässt sich per Velo fast die gesamte Stadt Bern sowie alle Nachbargemeinden erreichen. Mit Ausnahme des Aarehangs, sowie der höher gelegenen Quartiere in Gümligen ist das Gemeindegebiet zudem überwiegend flach. Auch die Verbindungen nach Bern, Ostermundigen und Rüfenacht weisen gute topographische Voraussetzungen auf. Nach Rubigen und insbesondere nach Kehrsatz/Belp ist die Topographie jedoch eine Herausforderung.

Bezüglich der Routenwahl gilt es als Best-Practice, sowohl direkte und schnelle Verbindungen (meist über Hauptstrassen), als auch Nebenrouten über verkehrsarme Strassen mit erhöhtem Komfort und Sicherheitsgefühl anzubieten. Auch hier weist Muri b. Bern eine gute Ausgangslage auf: Auf verschiedenen Routen bestehen sowohl direkte Verbindungen entlang von Hauptstrassen, als auch ein attraktives Angebot abseits des motorisierten Verkehrs.

Mit der rasanten Zunahme an E-Bikes hat sich zudem das Einsatzspektrum des Veloverkehrs deutlich ausgeweitet. Mit E-Bikes können deutlich längere Wege zurückgelegt werden, andererseits werden neue Benutzergruppen angesprochen. Auch der Kindertransport mit Anhängern oder Cargobikes gewinnt so an Attraktivität. Andererseits hat sich durch die Zunahme der (schnellen) E-Bikes die Verträglichkeit von Velos und Fussverkehr deutlich verschlechtert.

Handlungsbedarf

Um die angestrebte Siedlungsentwicklung und eine hohe Verkehrsqualität zu ermöglichen, ist der Modal Split (d.h. die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel), aktiv zugunsten der flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmittel ÖV, Velo- und Fussverkehr zu beeinflussen. Um Personen zum Umsteigen auf das Velo bewegen zu können, sind daher die Angebotsqualität zu steigern und die Defizite zu beheben:

- Erstellung von durchgehenden, eigenen Flächen für den Veloverkehr entlang der gesamten Thunstrasse und Worbstrasse.
- Beibehaltung und Förderung von hochwertigen Veloverbindungen abseits der Hauptstrassen (wie z.B. Seidenberggässchen, Kräyigenweg), unter Wahrung der Bedürfnisse des Fussverkehrs.
- Schliessen der Netzlücke zwischen Gümligen und Rüfenacht
- Schliessen der Netzlücke zwischen Muri und Flughafen (respektive Belp/Kehrsatz)
- Schliessen von Netzlücken innerhalb des Gemeindegebietes

Massnahmen

- *Hinweis: Vergleiche dazu Richtplankarte Veloverkehr.*
 - *Hinweis: Vergleiche dazu Massnahmenblätter Veloverkehr.*
Die Massnahmenbeschriebe entsprechen weitgehend den Massnahmenblättern und dienen hier zur Übersicht. Weitere Details siehe Massnahmenblätter Veloverkehr.
 - **Radstreifen Thunstrasse:** Das Projekt "Korrektion Thunstrasse Muri (KTM)" sieht entlang der Thunstrasse zwischen Station Muri und Egghölzli die Erstellung beidseitiger durchgehender Radstreifen vor. KTM dient damit auch dem Veloverkehr.
(Massnahme V1.1)
 - **Radstreifen Schlossmauer:** Im Projekt "Sanierung Schlossmauer" wird stadteinwärts ein Radstreifen erstellt (ein beidseitiger Radstreifen kann aus Platzgründen nicht realisiert werden).
(Massnahme V1.2)
 - **Radstreifen Worbstrasse:** In einem zukünftig zu erarbeitenden Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Worbstrasse und BGK zum Melchenbühlplatz sind durchgehende Flächen für den Veloverkehr vorzusehen.
(Massnahmen V1.3 und V1.4)
-



Abbildung 11: Worbstrasse: Ein Flächenangebot für den Veloverkehr fehlt

- **Aufwertung HACO-Siloah:** Zwischen HACO-Kreisel und Anschluss Rufenacht sollen im Rahmen eines Betriebs und Gestaltungskonzeptes separate Flächen für den Veloverkehr geschaffen werden.
 (Massnahme V1.5, Abhängigkeit zu Massnahme V2.1)
- **Hochwertige Verbindung Gümligen-Rufenacht:** Zwischen Gümligen und Rufenacht soll ein Fuss- und Veloweg nördlich des Gleises erstellt werden. Damit entsteht eine durchgehende Fuss- und Veloverbindung zwischen diesen beiden Siedlungsgebieten abseits der Hauptstrasse. Dies ist besonders sinnvoll, da Rufenacht komplett nördlich von Tram und Strasse liegt. Das Potenzial dieser Verbindung wird sowohl für den Fuss- wie auch für den Veloverkehr, und sowohl für Alltagsfahrten wie auch für Freizeitwecke als hoch eingeschätzt.
 (Massnahmen V2.1, Abhängigkeit zu Massnahme V2.1)
- **Veloroute Aaretal:** Da durch die rasch zunehmende Verbreitung der E-Bikes auch längere Pendlerstrecken per Velo attraktiv werden, sind (auf Grundlage des Sachplanes Veloverkehr und des regionalen Velonetzplanes) attraktive regionale Velorouten zu erstellen. Zwischen Wichtrach und Rubigen bestehen durchgehende attraktive Velorouten - zwischen Rubigen und Muri/Gümligen ist jedoch der unattraktive "Allmendinger-Stutz" zu überwinden. Die topographisch beste Route verläuft entlang dem SBB-Trasse. Im Rahmen der Arbeiten "Gleisentflechtung Gümligen Süd" soll daher geprüft werden, ein Fuss- und Radweg zwischen Gümligen und Rubigen entlang des Bahntrasse erstellt werden kann. Dass solche Synergien erfolgreich genutzt werden können, zeigt sich aktuell zum Beispiel zwischen Kehrsatz und Wabern.
 (Massnahmen V2.2, Abhängigkeit zu Massnahme Ö1.1)

- Der Fussweg zwischen Auguetbrücke und Muribad soll für den **Veloverkehr geöffnet** werden. Es können zeitliche Beschränkungen oder ein Testbetrieb geprüft werden.
(Massnahmen V2.3-2.4)



Abbildung 12: Abgestellte Velos im Haldenweg beim Fussweg zur Aare.



Abbildung 13: Es besteht das Bedürfnis, den Aareraum bei der Auguetbrücke mit dem Velo zu erreichen.

- Kleine **Netzlücken** in der Gemeinde, welche die Durchlässigkeit für den Veloverkehr beeinträchtigen, sollen **geschlossen** werden (z.B. bei Einbahnen prüfen, ob der Veloverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann)
(Massnahmen V3.1-3.3)
- In den beiden wichtigen **Entwicklungsgebieten** Schürmatte und Lischenmoos sind eine gute Erschliessung und Durchwegung für den Veloverkehr vorzusehen.
(Massnahmen V4.1-4.2)

6 Fussverkehr

Allgemeines

Untersucht man die Verkehrsmittelwahl von einzelnen Etappen (ein Weg besteht aus mehreren Etappen), hat der Fussverkehr einen sehr hohen Anteil am Modalsplit. Denn auch jede Benützung des öffentlichen Verkehrs und viele Wege mit dem Auto beginnen und enden meist mit einer Etappe zu Fuss. Stärker als bei anderen Verkehrsarten variieren beim Fussverkehr die individuellen Möglichkeiten und Grenzen der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Einer "Strasse für Alle", welche die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen, Älteren Menschen oder Menschen mit eingeschränkten kognitiven oder motorischen Möglichkeiten angemessen berücksichtigt, kommt damit eine besondere Bedeutung zu.



Abbildung 14: Zufussgehen ist die Basismobilität aller Menschen (Bild: tcs)

Die adäquate Berücksichtigung des Fussverkehrs stellt einen wesentlichen Indikator für die Qualität des Lebensraums dar. Funktional und gestalterisch gute Lösungen für den Fussverkehr sind damit nicht nur ein Anliegen der Verkehrsplanung, sondern weisen starke Verknüpfungen zur Freiraumgestaltung, zum Städtebau sowie zur sozialen Brauchbarkeit des öffentlichen Raumes auf. Sowohl die Verkehrssicherheit als auch die soziale Sicherheit spielen beim Fussverkehr eine überdurchschnittlich wichtige Rolle. In Zentrums- und Verdichtungsgebieten spielen der Fussverkehr und der meist über Fussverkehrsflächen erfolgende Bezug der Gebäude zum öffentlichen Raum eine Schlüsselrolle.

Zudem ist für den Freizeitverkehr ein attraktives Fussverkehrsnetz wichtig, damit Grünräume erlebbar werden und die Naherholung gestärkt wird. Wichtige Netzlücken sind zu erheben und zu schliessen.

Ausgangslage in Muri b. Bern

Das heutige Fussverkehrsnetz in Muri b. Bern weist an vielen Orten eine hohe Qualität auf. Insbesondere das Alltagsnetz deckt die meisten Wunschlinien ab. Für den Freizeitverkehr besteht ein umfangreiches Wanderwegnetz entlang der Aare und im Umfeld des Dentenberg / Gümligenberg. Dieses weist grossmehrheitlich Naturbelag auf. Die Grünräume Multengut und Seidenberg haben das Potential für Spazierwege noch nicht ausgeschöpft. Die hohen Natur- und Kulturwerte in diesen Gebieten können heute nicht oder kaum erreicht werden. So bietet sich insbesondere im Raum Seidenberg durch eine Verknüpfung der Friedhöfe, Kirche und Schloss ein sehr hohes Potenzial zur Aufwertung als Fussgängerraum dar. Defizite bestehen heute zudem entlang der Hauptverkehrsstrassen sowie in der hindernisfreien Ausgestaltung.



Abbildung 15: Unerschlossenes "Juwel" (Bild: Google Streetview)

Handlungsbedarf

Ziel ist die Erstellung eines durchgehend sicheren und attraktiven Fusswegnetzes.

- Herstellung kantonale Standards entlang von Kantonsstrassen
- Sichere Fusswege, insbesondere im Umfeld von Schulen
- Hindernisfreies Wegenetz im Umfeld von Institutionen für ältere Menschen sowie bei Haltestellen des ÖV.
- Gewährleistung attraktives Freizeitnetz für den Fussverkehr
- Erschliessung neuer Naherholungspotenziale
- Berücksichtigung der künftigen Bedürfnisse im Raum der Entwicklungsgebiete Schürmatte und Lischenmoos.



Abbildung 16: Schwerwiegende Defizite entlang der Thunstrasse

Massnahmen

- *Hinweis: Vergleiche dazu Richtplankarte Fussverkehr.*
- *Hinweis: Vergleiche dazu Massnahmenblätter Fussverkehr.*
Die Massnahmenbeschreibungen entsprechen weitgehend den Massnahmenblättern und dienen hier zur Übersicht. Weitere Details siehe Massnahmenblätter Fussverkehr.
- **Verbindung im Grünraum Multengut:** Der Grünraum Multengut soll durch eine hochwertige Fusswegverbindung vom Egghölziweg bis zum Waldrand/Aarehang zum Spazieren einladen. **(Massnahme F1.1)**
- **Freizeitnetz Seidenberg / Kirche / Friedhöfe:** Der Hügelrücken zwischen Seidenberg, Schloss, Kirche und den beiden Friedhöfen stellt einen attraktiven Landschaftsraum mit Aussicht dar, der bisher für die Öffentlichkeit nicht zugänglich ist. Die Verknüpfung der drei Friedhöfe führt heute nur entlang der Kantonsstrasse. Durch eine direkte Durchwegung ergäbe sich ein schöner und würdevoller Prozessionsweg. **(Massnahme F1.2)**
- **Verbindung Aarwil-Aareweg:** Die Fusswegverbindung vom Aarwil zum Aareweg besteht zwar, doch ist der Ausbaustandard ungenügend und die öffentliche Widmung unklar. **(Massnahme F1.3)**
- **Verbindung Aareweg Parkplatz - Muribad:** Die Aare soll infolge Hochwasserschutz mehr Raum für ihre natürliche Dynamik erhalten. Gleichzeitig ist der bestehende Damm mit Uferweg sanierungsbedürftig. Die Verbindung muss sichergestellt sein. **(Massnahme F1.4)**
- **Verbindung Gümligen - Rüfenacht:** Zwischen Gümligen und Rüfenacht soll ein Fuss- und Veloweg nördlich des Gleises erstellt werden. Damit entsteht eine durchgehende Verbindung zwischen diesen beiden Siedlungsgebieten abseits der Hauptstrasse. Dies ist besonders sinnvoll, da Rüfenacht komplett nördlich von Tram und Strasse liegt. Zudem soll ein Anschluss an das Wanderwegnetz Dentenberg berücksichtigt werden. **(Massnahme F3.1)**
- In den beiden wichtigen **Entwicklungsgebieten** Schürmatte und Lischenmoos sind eine gute Erschliessung und Durchwegung für den Fussverkehr vorzusehen. **(Massnahmen F2.1-2.2)**
- Die schwächeren Verkehrsteilnehmenden haben **erhöhte Anforderungen** an die Infrastruktur. Im Umfeld von Schulanlagen sind stets (auch bei temporären Baustellen) sichere Fusswegverbindungen anzubieten. Zudem gilt es, Bedürfnisse für eine hindernisfreie Infrastruktur im Umfeld von Institutionen wie Altersheimen o.Ä. mit einer entsprechenden Gestaltung des Fusswegnetzes und der Aufenthaltsbereiche zu berücksichtigen. **(Massnahmen F4.1-4.2)**
- Im Rahmen von **Projekten auf Kantonsstrassen** sind die kantonalen Standards für den Fussverkehr zu erstellen. Dies beinhaltet beidseitige Trottoir die Erstellung von geschützten Fussgängerquerungen. Im Zuge der Sanierungsprojekte sind stets auch die Anforderungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz zu erfüllen. **(Massnahmen F5.1-5.5)**



7 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Allgemeines

Der öffentliche Verkehr stellt im Pendlerverkehr nebst dem Veloverkehr die attraktivste Alternative zum MIV dar. Um eine Verlagerung des Modalsplits erreichen zu können, ist die Qualität des ÖV massgebend. Diese wird einerseits durch das Angebot und andererseits durch die Betriebsstabilität (= Zuverlässigkeit) beeinflusst. Es gilt deshalb, ein attraktives und wirtschaftliches Fahrplanangebot möglichst stabil zu betreiben und so die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten zu können.

Die kombinierte Mobilität mit Sharing-Angeboten für Auto und Velo trägt ebenfalls zur Reduktion des MIV bei. Car-Sharing Angebote nehmen den Druck vom eigenen Autobesitz, was sich wiederum positiv auf den MIV-Anteil am Modalsplit auswirkt. Ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen und Parkplätzen bei wichtigen Haltestellen des ÖV fördern zudem die kombinierte Mobilität.

Ausgangslage in Muri b. Bern

Muri b. Bern ist sehr gut an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden. Auf dem Gemeindegebiet gibt es die S-Bahnhaltestelle Gümligen, die Tramlinie 6 (Bern – Muri – Worb) sowie die Buslinien 40 (Kappelisacker – Egghölzli – Allmendingen) und 44 (Gümligen – Bolligen). Zudem verkehrt eine Linie des Moonliner-Angebots via Egghölzli – Melchenbühl und Gümligen Zentrum nach Worb. Die Erschliessungsqualität der Gemeinde ist sehr gut. Die Tramlinie 6 bedient die Hauptachsen und Zentrumsgebiete mit einem 10 Min.- Takt, die Fahrzeit bis zum Bahnhof Bern beträgt ab Muri 14 Min. Die Zentrumsgebiete sind somit sehr gut mit dem ÖV erschlossen und liegen innerhalb der ÖV-Gütekategorie B (siehe untenstehende Abbildung). Die meisten Wohngebiete verfügen mindestens über eine Erschliessungsqualität der ÖV-Gütekategorie C. Die Gebiete am Siedlungsrand gegen die Aare oder den Dentenberg weisen grössere Distanzen zu den nächsten Haltestellen des ÖV auf. Diese Gebiete weisen jedoch auch eine sehr geringe Bebauungsdichte auf, weshalb ein wirtschaftlicher Betrieb eines ÖV-Angebots kaum möglich ist.

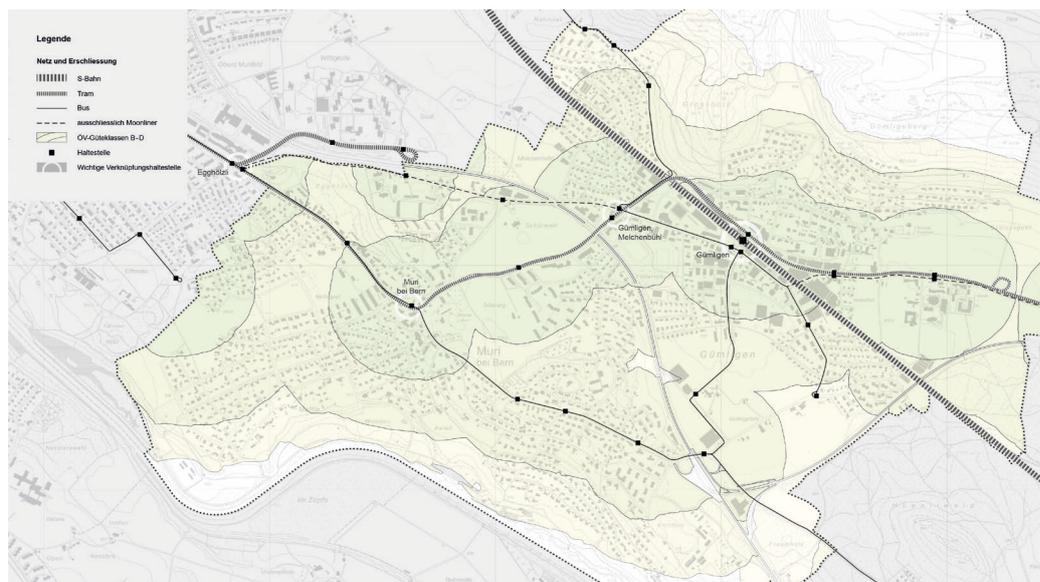


Abbildung 17: Heutiges ÖV-Netz und Güteklassen B-D

Im täglichen Betriebsablauf zeigen sich heute insbesondere bei der Buslinie 40 (teils auch im Trambetrieb) massive Beeinträchtigungen. Grund dafür ist hauptsächlich der Überlastfall der Autobahn, welcher vom Hauptverkehrsstrassennetz nicht verarbeitet werden kann. Daneben finden sich weitere Gründe auf dem Gebiet der Stadt Bern.

Handlungsbedarf

Ziel: Der ÖV sowie die kombinierte Mobilität soll bezüglich Angebot und Qualität attraktiv sein, dazu besteht heute jedoch in verschiedener Hinsicht Handlungsbedarf:

- Herstellung stabiler Betriebsablauf von Tram und Bus durch entsprechende Massnahmen im Verkehrsmanagement
- Steigerung der Attraktivität durch Angebotsverbesserung: Taktsteigerungen bei Tram und S-Bahn
- Gewährleistung hindernisfreie Zugänglichkeit aller Haltestellen
- Attraktives Angebot von Car- und Bike-Sharing an ÖV-Haltestellen



Abbildung 18: Zugang Haltestelle Melchenbühl in Fahrtrichtung Bern ist heute nicht hindernisfrei.

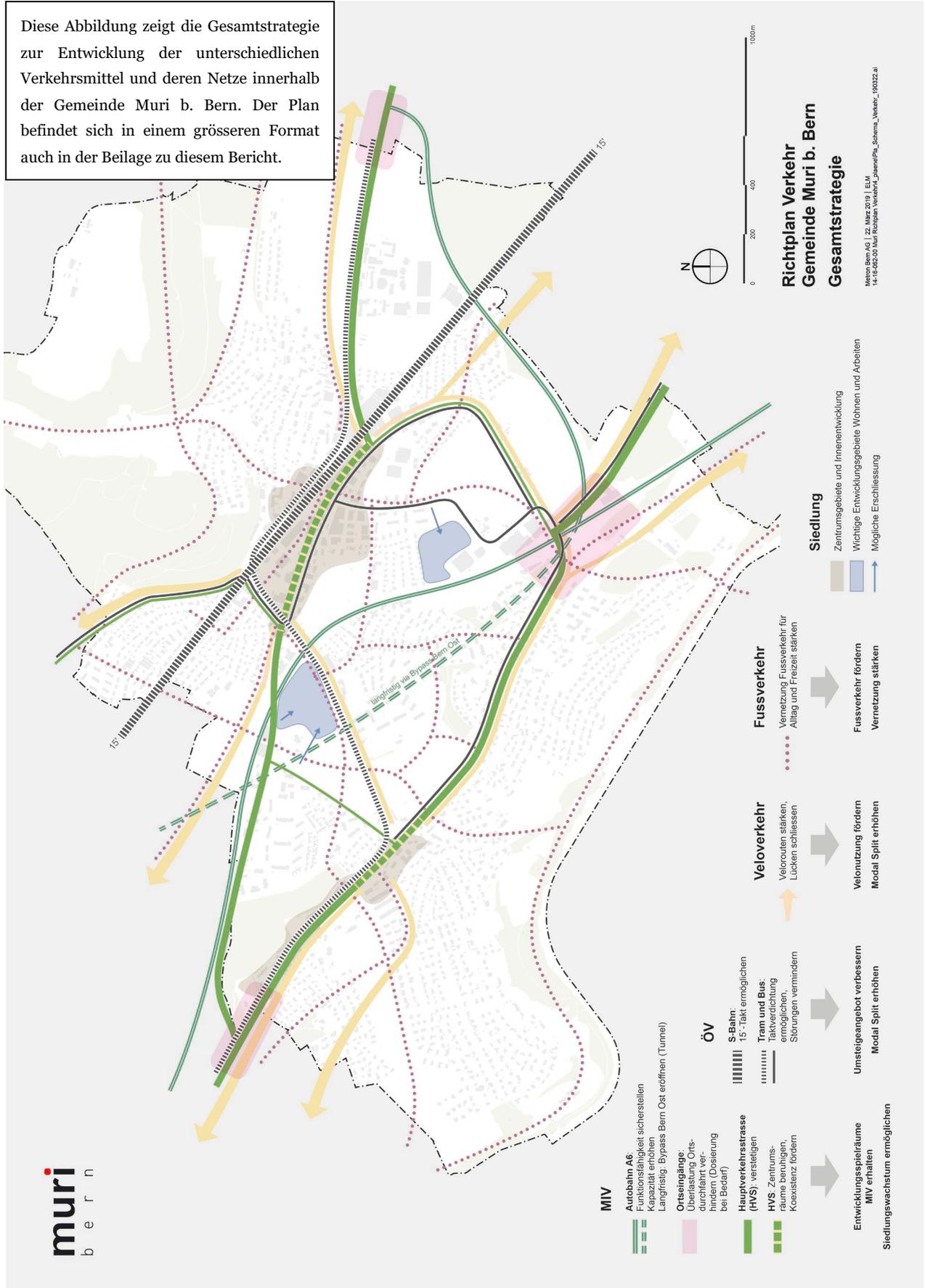
Massnahmen

- *Hinweis: Vergleiche dazu Richtplankarte Öffentlicher Verkehr.*
- *Hinweis: Vergleiche dazu Massnahmenblätter Öffentlicher Verkehr.*
Die Massnahmenbeschriebe entsprechen weitgehend den Massnahmenblättern und dienen hier zur Übersicht. Weitere Details siehe Massnahmenblätter Öffentlicher Verkehr.
- **Taktverdichtung Angebot S-Bahn und Tram:** Durch die Gleisentflechtung in Gümligen Süd kann der 15'-Takt zwischen Bern und Münsingen mit der S-Bahn erreicht werden. Das Projekt KTM sowie der Doppelspurausbau zwischen Melchenbühl und Siloah ermöglicht zudem die Fahrplanstabilisierung und eine Taktverdichtung der Tramlinie 6. **(Massnahme Ö1.1 und Ö2.1 und Ö2.2)**

- **Ein Verkehrsmanagement** im Zusammenhang mit dem Massnahmenpaket "Korridor Bern Südost" ermöglicht einen stabilen Betrieb von Tram und Bus auf den Hauptstrassen. (Massnahme Ö3.1, Abhängigkeit zu Massnahme M1)
- **Hindernisfreie Gestaltung aller Haltestellen:** Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt bis Ende 2023 die Umsetzung des hindernisfreien Zugangs zum ÖV. (Massnahme Ö4.1)
- **Massnahmen kombinierte Mobilität und Sharing:** Die wichtigen Haltestellen sollen ein attraktives Bike + Ride Angebot aufweisen. Die Gemeinde unterstützt zudem Car-Sharing-Betreiber bei der Bereitstellung der nötigen Infrastrukturen und prüft eine Zusammenarbeit mit Publibike, um das Veloverleihsystem der Stadt Bern auf dem Gemeindegebiet sinnvoll zu ergänzen. (Massnahme Ö5.1 – Ö5.3)

8 Synthese: Gesamtstrategie

Diese Abbildung zeigt die Gesamtstrategie zur Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und deren Netze innerhalb der Gemeinde Muri b. Bern. Der Plan befindet sich in einem grösseren Format auch in der Beilage zu diesem Bericht.



Massnahmenblätter

Massnahmenblätter Richtplan Verkehr

<i>Nr.</i>	<i>Titel</i>
M	Massnahmen motorisierter Individualverkehr
M1	Korridor Bern-Südost
M2	Betriebs- und Gestaltungskonzepte
M3	Flankierende Massnahmen
M4	Abstimmung Siedlung und Verkehr
V	Massnahmen Veloverkehr
V1	Massnahmen auf Kantonsstrassen
V2	Massnahmen regionale Verbindungen
V3	Massnahmen Netzlücken schliessen
V4	Massnahmen Erschliessung und Durchwegung
F	Massnahmen Fussverkehr
F1	Massnahmen Aufwertung und Verknüpfung
F2	Massnahmen Erschliessung und Durchwegung
F3	Massnahmen Regionale Verbindungen
F4	Erhöhte Anforderungen
F5	Massnahmen auf Kantonsstrassen
Ö	Massnahmen öffentlicher Verkehr
Ö1	Massnahmen S-Bahn
Ö2	Massnahmen Tram
Ö3	Massnahmen Verkehrsmanagement
Ö4	Massnahmen Hindernisfreier ÖV
Ö5	Massnahmen kombinierte Mobilität und Sharing

Massnahmen motorisierter Individualverkehr: M1 bis M4



Symbolbild (Metron)

Massnahmen Korridor Bern-Südost

M1

Bezug zum Leitbild

LB 18, LB 22

Richtplankarte

Richtplan motorisierter Individualverkehr

Beschrieb

Ziel des Massnahmenpaketes "Korridor Bern-Südost" ist die **langfristige Funktionsfähigkeit** und Kapazität des Hochleistungsstrassennetz, des Anschlusses Muri und der wichtigen Knoten des Kantons- und Gemeindestrassennetzes. Dazu arbeiten ASTRA, TBA Kanton Bern, Muri b. Bern und Worb) in einem koordinierten Verfahren eng zusammen. Wichtige Massnahmen sind insbesondere:

- Kapazitätssteigerung A6 durch Pannestreifenumnutzung (PUN)
- Umbau Anschluss Muri zwecks Erhöhung Kapazität/Sicherheit
- Bewirtschaftung Auffahrtsrampen A6 und Dosierung Ortsdurchfahrten zwecks Verhinderung von Überlastfällen

Rolle der Gemeinde

Die Gemeinde Muri b. Bern unterstützt die Massnahmen. Sie ist in der Gesamtprojektleitung als Partner miteingebunden. Durch die flankierenden Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz (siehe Massnahmen M3) trägt sie zur Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems bei.

Ziele

- Langfristige Sicherung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes
- Schutz der untergeordneten Strassen vor Überlastungserscheinungen und Ausweichverkehr
- Optimierungen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr
- Sicherstellung der angestrebten Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie der Lebensqualität

Massnahmen

- M1.1: Pannestreifenumnutzung (PUN)
- M1.2: Anschluss Muri
- M1.3: Kreisel Scheyenholz
- M1.4: HACO-Scheyenholz
- M1.5: Verkehrsmanagement
- M1.6: Bypass Bern-Ost

Abhängigkeiten

- M2 (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) und M3 (FlaMa)
- Entwicklungsgebiete

Umsetzung M1.1: Pannestreifenumnutzung (PUN)

<i>Beschrieb</i>	In den Spitzenzeiten werden die Pannestreifen als Fahrspuren genutzt. Ziel ist, auf den betreffenden Abschnitten die Reisezeit zu stabilisieren, d.h. Staus und Stockungen zu verhindern und damit gleichzeitig auch die Verkehrssicherheit zu verbessern und den Schadstoffausstoss zu senken.		
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> 3. Priorität
<i>Federführung</i>	– ASTRA		
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gesamtprojektleitung (ASTRA, Kanton Bern, Gemeinden Muri b. Bern und Worb)		
<i>Status 2018</i>	– Plangenehmigung durch BAV erteilt, div. Einsprachen sind hängig		
<i>Nächste Schritte</i>	– Weiteres Vorgehen gemäss Projektführung		
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1.1 - M1.5 sowie M2 und M3		
<i>Finanzierung</i>	– ASTRA		

Umsetzung M1.2: Anschluss Muri

<i>Beschrieb</i>	Der Autobahnanschluss Muri wird umfassend umgestaltet. Zentrale Elemente des Projekts sind der neue Kreisell Froumholz im südlichen Bereich des Anschlusses sowie Lichtsignalanlagen zur Dosierung des Verkehrs in Spitzenzeiten. Sie machen den Verkehr auf der Autobahn und auf den Ortsdurchfahrten flüssiger und sicherer und ermöglichen eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs.		
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– ASTRA		
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gesamtprojektleitung (ASTRA, Kanton Bern, Gemeinden Muri b. Bern und Worb)		
<i>Status 2018</i>	– In Bearbeitung		
<i>Nächste Schritte</i>	– Realisierung 2018-2020		
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1.1 - M1.5 sowie M2 und M3		
<i>Finanzierung</i>	– ASTRA		

Umsetzung M1.3: Kreisel Scheyenholz

<i>Beschrieb</i>	Die Kapazität des Kreisels Scheyenholz wird gesteigert. So kann der erwartete Mehrverkehr im Korridor und die erwünschte Verlagerung von Durchgangsverkehr auf den Autobahnzubringer T10 langfristig sichergestellt werden. Die Massnahme wird erst umgesetzt, wenn die T10 ins Eigentum des ASTRA übergeht (voraussichtlich ca. 2020).
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– ASTRA
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gesamtprojektleitung (ASTRA, Kanton Bern, Gemeinden Muri b. Bern und Worb)
<i>Status 2018</i>	– sistiert
<i>Nächste Schritte</i>	– Erarbeitung Bauprojekt durch ASTRA ab 2020
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1.1 - M1.5 sowie M2 und M3
<i>Finanzierung</i>	– ASTRA

Umsetzung M1.4: HACO-Scheyenholz

<i>Beschrieb</i>	Für eine standardkonforme Ausgestaltung der Kantonsstrasse sind im Bereich der Bahnhofstrasse bis Allmendingenweg / Hintere Dorfgasse eine Anpassung des bestehenden Mittelstreifens und eine exzentrische Markierung der Fahrbahn vorgesehen. Im Bereich Siloah soll ein Mittelstreifen mit Baumpflanzungen sowie vom Siedlungsrand bis zum Knoten Scheyenholz eine exzentrisch markierte Fahrbahn mit kombiniertem Fuss- und Radweg in Richtung Worb realisiert werden.
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gesamtprojektleitung (Kanton Bern, RBS und Gemeinde Muri b. Bern)
<i>Status 2018</i>	– Auflageprojekt
<i>Nächste Schritte</i>	– Auflage- und Genehmigungsverfahren. Ausführung ab 2018/ 2019.
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1.3 und V2.1
<i>Finanzierung</i>	– Kanton Bern / RBS

Umsetzung M1.5: Verkehrsmanagement

<i>Beschrieb</i>	Etablierung eines verkehrstechnischen Gesamtkonzepts im Raum Muri - Bern Südost zwecks bewusster Steuerung und Optimierung des motorisierten Verkehrs (inkl. Dosierung), des Öffentlichen Verkehrs (insbesondere zur Priorisierung des ÖV) sowie zur Erhöhung der Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs. Das Gesamtkonzept dient damit dem Schutz der Ortszentren. Siehe auch RGSK II, Massnahmenblatt NM-VM-1-c.
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Tiefbauamt des Kantons Bern, DLZ
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gesamtprojektleitung (ASTRA, Kanton Bern, Gemeinde Muri b. Bern, Stadt Bern und Gemeinde Worb)
<i>Status 2018</i>	– Projektidee
<i>Nächste Schritte</i>	– Planungsstudie auslösen
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1.1 - M1.4, M2.1
<i>Finanzierung</i>	– ASTRA / Kanton / Stadt Bern / Gemeinde Muri b. B.

Umsetzung M1.6: Bypass Bern-Ost

<i>Beschrieb</i>	Der Bypass Bern-Ost ist Bestandteil des Programms Engpassbeseitigung des Bundes. Das ASTRA plant langfristig eine umfassende Umgestaltung der A6. Sie wird zwischen den Anschlüssen Muri und Wankdorf in beiden Richtungen mit einer zusätzlichen Fahrspur ergänzt. Teilweise wird die Autobahn neu unterirdisch geführt. Das Projekt soll den heutigen Engpass entschärfen und insbesondere auch eine städtebaulich verträglichere Verkehrslösung im Bereich Ostring schaffen. Die Gemeinde setzt sich für die Realisierung des Bypass Bern-Ost ein.
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– ASTRA
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Kanton Bern, Gemeinde Muri b. Bern, Stadt Bern
<i>Status 2018</i>	– In Bearbeitung
<i>Nächste Schritte</i>	– Start Projektierung
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1.1 - M1.5
<i>Finanzierung</i>	– ASTRA

Betriebs- und Gestaltungskonzepte

M2

Bezug zum Leitbild LB 20

Richtplankarte Richtplan motorisierter Individualverkehr

Beschrieb Nicht alle Abschnitte der Hauptverkehrsstrassen genügen heute den Anforderungen. Probleme stellen insbesondere der fehlende Doppelspurabschnitt für den Trambetrieb auf der Thunstrasse, sowie fehlende Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr dar. Zudem kommt es zu Überlastungserscheinungen beim MIV (Zusammenhang mit M1). Die Innenverdichtung der Zentren Gümligen und entlang der Thunstrasse zwischen Muri und Egghölzli stellt zudem erhöhte Anforderungen an den Strassenraum. Die nachgenannten Massnahmen liegen alle auf Kantonsstrassen.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern bringt ihre Anliegen aktiv in die Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit ein und arbeitet mit dem kantonalen Tiefbauamt partnerschaftlich zusammen.

Ziele

- Verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs
- Betriebsgerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs
- Standardkonforme und sichere Gestaltung für Velo- und Fussverkehr
- Nachhaltige Nutzung des Strassenraums
- Sicherstellung der Lebensqualität und der Entwicklungsmöglichkeiten

Massnahmen

- M2.1: Korrektur Thunstrasse Muri (KTM)
- M2.2: Sanierung Schlossmauer
- M2.3: BGK Melchenbühlplatz
- M2.4: BGK Worbstrasse (Egghölzli-Kreisel HACO)

Umsetzung M2.1: Korrektur Thunstrasse Muri (KTM)

Beschrieb Im Abschnitt zwischen dem Knoten Egghölzli bis zum Zentrum Muri ist der Ausbau der Traminfrastruktur auf Doppelspur geplant. Zusätzlich werden Defizite bzgl. Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, Veloverkehr und den Fussverkehr korrigiert, insbesondere werden beidseitige Trottoirs und durchgehende Radstreifen erstellt.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Beteiligte Stellen – Gemeinde Muri b. B., Bernmobil, RBS, Stadt Bern

Status 2018 – Bauprojekt

Nächste Schritte – Auflage- und Genehmigungsverfahren. Ausführung ab 2019 / 2020.

Abhängigkeiten – M1, M2.2

Finanzierung – Bund / Kanton Bern / RBS / Stadt Bern / Gemeinde Muri b. B.

Umsetzung M2.2: Sanierung Schlossmauer

<i>Beschrieb</i>	Die Schloss- und Kirchenmauer ist dringend sanierungsbedürftig. Der Strassenquerschnitt ist zudem stark eingeengt, was Defizite für alle Verkehrsteilnehmer mit sich bringt. Zusammen mit der Sanierung und dem teilweise Neubau der Mauern soll eine Querschnittsverbreiterung inkl. eines neuen Radstreifens Ri. Sternenplatz erstellt werden.		
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II		
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gemeinde Muri b. B., Kirchgemeinde Muri-Gümligen, Schloss Muri		
<i>Status 2018</i>	– Bauprojekt		
<i>Nächste Schritte</i>	– Auflage- und Genehmigungsverfahren. Ausführung ab 2019 / 2020.		
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1, M2.1		
<i>Finanzierung</i>	– Kostenteiler Kanton Bern / Gemeinde Muri b. Bern / Private		

Umsetzung M2.3: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Melchenbühlplatz

<i>Beschrieb</i>	Der Melchenbühlplatz weist betriebliche und gestalterische Defizite aus, welche sich durch die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Zentrum Gümligen noch verstärken. Namentlich die Innenverdichtung im Gebiet Lischenmoos erfordert eine Gesamtlösung und Abstimmung zwischen den baulichen und verkehrlichen Bedürfnissen. Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes über den Perimeter Melchenbühl und Dorfstrasse ist daher eine zukunftsfähige Gesamtlösung zu entwickeln. In Abhängigkeit zum Masterplan Lischenmoos ist zudem eine Verschiebung der Haltestelle Melchenbühl sowie die Anordnung von zusätzlichen Bushaltestellen an der Worbstrasse sowie im Grossholz zu prüfen. Infolge der gesetzlich notwendigen hindernisfreien Umgestaltung der Haltestelle Melchenbühl besteht eine zeitliche Dringlichkeit.		
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II		
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gemeinde Muri b. Bern, RBS, Bernmobil		
<i>Status 2018</i>	– Projektidee		
<i>Nächste Schritte</i>	– Planungsstudie auslösen		
<i>Abhängigkeiten</i>	– Entwicklung Lischenmoos , Doppelspurausbau Melchenbühl- Gümligen (Ö2.2), M1		
<i>Finanzierung</i>	– Bund / Kostenteiler Kanton Bern / Gemeinde Muri b. Bern / RBS		

Umsetzung M2.4: Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Worbstrasse (Egghölzli-HACO)

<i>Beschrieb</i>	Durch die angestrebte Innenverdichtung im Lischenmoos und in der Schürmatte steigen die Ansprüche an den öffentlichen Raum und damit auch an die Strasse. Auch ist die Anordnung einer zusätzlichen Bushaltestelle beim Lischenmoos zu prüfen. Die Worbstrasse zwischen der Autobahnunterführung und dem Egghölzli weist zudem Defizite für den Veloverkehr aus. Im Rahmen einer Planungsstudie ist daher der heute und zukünftige Standard der Strasse zu prüfen und ggf. ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auszuarbeiten.
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gemeinde Muri b. Bern, RBS, Bernmobil, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
<i>Status 2018</i>	– Projektidee
<i>Nächste Schritte</i>	– Planungsstudie auslösen
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1 – Entwicklung Lischenmoos – Ö2.2 – V1.4
<i>Finanzierung</i>	– Kostenteiler Kanton Bern / Gemeinde Muri b. Bern

Flankierende Massnahmen

M3

Bezug zum Leitbild LB 18

Richtplankarte Richtplan motorisierter Individualverkehr

Beschrieb Im Zusammenhang mit dem neuen Anschluss Muri (siehe M1.1 bis M1.4) werden flankierende Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz umgesetzt, damit das Gesamtsystem einen möglichst hohen Nutzen erzielt und kein unerwünschter Ausweichverkehr durch die Quartiere entsteht.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern setzt die flankierenden Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz um. In der Gesamtprojektleitung wurde vereinbart, dass gewisse Massnahmen nur bei ausgewiesenen Bedarf umgesetzt werden (vgl. dazu Details untenstehend).
Als Entscheidungsgrundlage für die Notwendigkeit von weiteren Massnahmen führt die Gemeinde ein Monitoring durch.

Ziele

- Vermeidung von Ausweichverkehr auf Quartierstrassen
- Sicherstellung der Lebensqualität

Massnahmen

- M3.1: Feldstrasse
- M3.2: Aebnitstrasse
- M3.3: Dorfstrasse, Schulhausstrasse
- M3.4: Thorackerstrasse
- M3.5: Dennigkofenweg

Umsetzung M3.1: Feldstrasse

Beschrieb

- Bei Bedarf wird ein temporäres Zubringersignal beim Kreisel Haco und beim Kreisel Gümligenfeld angebracht, welches die Durchfahrt für quartierfremden Verkehr zwischen 06:00-08:00 Uhr und 16:30-18:30 Uhr unterbindet. Damit wird die Funktionsfähigkeit des Kreisels Gümligenfeld sichergestellt und die Belastung im Quartier vermindert. Der Entscheid zur Umsetzung obliegt der Gemeinde.
- Option: LSA vor Kreisel Gümligenfeld (aus Richtung Gümligen und aus dem ESP)
- Hinweis-Wechselsignal bei Kreisel Haco "Achtung Stau"

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
- ASTRA

Status 2018 – Verkehrsverfügung liegt vor

Nächste Schritte – Umsetzung nach Realisierung Anschluss Muri (M1.2)

Abhängigkeiten – M1.2

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung M3.2: Aebnitstrasse

<i>Beschrieb</i>	– Bei Bedarf wird ein temporäres Zubringersignal bei den Einfahrten von der Thun- und der Füllerichstrasse (06:00-08:00 Uhr und 16:30-18:30 Uhr) angebracht. – Dient als Rückfallebene, falls Schleichverkehr im Quartier entsteht. Der Entscheid zur Umsetzung obliegt der Gemeinde.
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Keine
<i>Status 2018</i>	– Verkehrsverfügung liegt vor
<i>Nächste Schritte</i>	– Umsetzung bei Bedarf nach Realisierung Anschluss Muri (M1.2)
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1.2 , M3.1
<i>Finanzierung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung M3.3: Dorfstrasse, Schulhausstrasse

<i>Beschrieb</i>	– Verschieben des bestehenden Zubringerdienstes Dorfstrasse bis Denenbergstrasse – Einrichten Zubringerdienst aus Bahnhofstrasse Richtung Schulhausstrasse
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Keine
<i>Status 2018</i>	– Verkehrsverfügung liegt vor
<i>Nächste Schritte</i>	– Umsetzung nach Realisierung Anschluss Muri (M1.2)
<i>Abhängigkeiten</i>	– M1.2
<i>Finanzierung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung M3.4: Thorackerstrasse

Beschrieb – Linkseinbiegeverbot von der Thorackerstrasse in die Thunstrasse zwecks Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Knotens "Sternen". Umsetzung nur bei Bedarf.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Status 2018 – Verkehrsverfügung liegt vor

Nächste Schritte – Umsetzung bei Bedarf nach Realisierung Anschluss Muri (M1.2) und Korrektion Thunstrasse Muri (M2.1)

Abhängigkeiten – M1.2, M2.1

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung M3.5: Dennigkofenweg

Beschrieb – Ev. Einführung Tempo 30, zwecks Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes. Ziel ist, möglichst viel Durchgangsverkehr von/nach Ostermundigen auf die Autobahn zu verlagern.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Gemeinden Muri b. Bern und Ostermundigen, RBS

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Weiteres Vorgehen gemäss Projektführung M1.2

Abhängigkeiten – M1.2
– Betrieb ÖV

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Abstimmung Siedlung und Verkehr

M4

Bezug zum Leitbild LB 21

Richtplankarte Richtplan motorisierter Individualverkehr

Beschrieb Im Zuge der Innenentwicklung soll der künftige Verkehr zunehmend mit dem öffentlichen Verkehrs und dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern stellt eine optimale Erschliessung der Entwicklungs- und Innenverdichtungsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr. Gleichzeitig optimiert sie das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Sie unterstützt autoarmes Wohnen und setzt sich für die Förderung der Elektromobilität ein.

Ziele

- Verlagerung Modalsplit zugunsten öV ,Fuss- und Veloverkehr
- Sicherstellung der Lebensqualität
- Förderung Elektromobilität

Massnahmen

- M4.1: Autoarmes Wohnen
- M4.2: Parkraumbewirtschaftung
- M4.3: Begegnungszonen in Wohnquartieren
- M4.4: E-Parkplätze

Umsetzung M4.1: Autoarmes Wohnen

Beschrieb – In der Planung der Entwicklungsgebiete Lischenmoos und Schürmatte ist autoarmes Wohnen zu prüfen.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Abhängig von Gesamtplanung Schürmatte und Lischenmoos

Beteiligte Stellen – Gemeinde Muri b. Bern

Status 2018 – Abhängig von Gesamtplanung Schürmatte und Lischenmoos

Nächste Schritte – Abhängig von Gesamtplanung Schürmatte und Lischenmoos

Abhängigkeiten

- Entwicklung Schürmatte, F2.1, V4.1
- Entwicklung Lischenmoos, F2.2, V4.2

Finanzierung – Keine direkte Kosten

Umsetzung M4.2: Parkraumbewirtschaftung

Beschrieb – Die heutigen Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung sind beizubehalten. Zusätzliche Zonen in Zentrumsgebieten sowie entlang der Kantonsstrassen sind zu prüfen.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
– Private Eigentümerschaft

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Überprüfung Handlungsbedarf

Abhängigkeiten – Keine Abhängigkeiten

Finanzierung – Keine direkte Kosten

Umsetzung M4.3: Begegnungszonen in Wohnquartieren

Beschrieb – Die Gemeinde Muri b. Bern erarbeitet zurzeit ein Konzept, welches den Umsetzungsprozess von Begegnungszonen aufzeigt. Das Konzept zeigt auf, wie die Gemeinde mit Begehren von Anwohnern umgeht.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen –

Status 2018 – In Bearbeitung

Nächste Schritte – Fertigstellung Konzept Umsetzungsprozess Begegnungszonen

Abhängigkeiten –

Finanzierung –

Umsetzung M4.4: E-Parkplätze

Beschrieb – Die Gemeinde Muri b. Bern prüft verschiedene Möglichkeiten, E-Parkplätze anzubieten.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Anbieter E-Parkplatzstationen

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Auslösung Bedarfsermittlung, Standortevaluation

Abhängigkeiten – Ö5.3

Finanzierung – Kostenteiler Grundeigentümer / Anbieter Ladestationen

Massnahmen Veloverkehr: V1 bis V4



Symbolbild (Metron)



Massnahmen auf Kantonsstrassen

V1

Bezug zum Leitbild LB 19, LB20, LB 21

Richtplankarte Richtplan Veloverkehr

<i>Beschrieb</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Kantonsstrassen übernehmen eine wichtige Funktion im Veloverkehrsnetz der Gemeinde. Im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten wird auch der kantonale Standard für den Veloverkehr umgesetzt. Bereits projektiert ist die Thunstrasse zwischen Egghölzli und der Schlossmauer, noch ausstehend sind Teile der Worbstrasse.
<i>Rolle der Gemeinde</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Gemeinde Muri b. Bern bringt ihre Anliegen aktiv in die Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit ein und arbeitet mit dem kantonalen Tiefbauamt partnerschaftlich zusammen.
<i>Ziele</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Sicherheit und Komfort Veloverkehr – Attraktivierung für den Veloverkehr, Erhöhung Modal-Split
<i>Massnahmen</i>	<ul style="list-style-type: none"> – V1.1: Korrektion Thunstrasse – V1.2: Sanierung Schlossmauer – V1.3: BGK Melchenbühlplatz – V1.4: BGK Worbstrasse – V1.5: HACO - Scheyenholz

Umsetzung V1.1: Korrektion Thunstrasse

<i>Beschrieb</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Realisierung von durchgehenden Radstreifen zwischen Egghölzli und Station Muri – Umsetzung siehe M2.1
------------------	--

Umsetzung V1.2: Sanierung Schlossmauer

<i>Beschrieb</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Realisierung von Radstreifen in Fahrtrichtung Bern – Siehe M2.2
------------------	--

Umsetzung V1.3: BGK Melchenbühlplatz

<i>Beschrieb</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Optimierungen Veloverkehr – Siehe M2.3
------------------	---

Umsetzung V1.4: BGK Worbstrasse

<i>Beschrieb</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Optimierungen Veloverkehr, Erstellung des kantonalen Standards. – Siehe M2.4
------------------	---

Umsetzung V1.5: HACO - Scheyenholz

<i>Beschrieb</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Kombiniertes Fuss- und Radweg Richtung Worb – Siehe M1.4
------------------	---

Massnahmen regionale Verbindungen

V2

Bezug zum Leitbild LB 19

Richtplankarte Richtplan Veloverkehr

Beschrieb Der Veloverkehr weist im Distanzbereich zwischen 5 und 15km zunehmende Konkurrenzfähigkeit auf, insbesondere aufgrund der E-Bikes. Zwecks Förderung des Veloverkehrs und Entlastung von MIV und ÖV sollen deshalb die regionalen Verbindungen gestärkt werden. Die geplanten Projekte sind im Sachplan Veloverkehr sowie im RGSK festgehalten und können durch Wünsche der Gemeinde ergänzt werden.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern setzt die Velo-Massnahmen auf ihrem Gemeindestrassen- und -Wegenetz um.

Ziele

- Attraktivierung für den Veloverkehr
- Modalsplit-Veränderung Pendlerverkehr

Massnahmen

- V2.1: Fuss- und Radweg Gümligen – Rüfenacht
- V2.2: Radweg Gümligen - Rubigen
- V2.3: Aarequerung, Auguetbrücke - Aarebad
- V2.4: Auguetbrücke - Haldenweg

Umsetzung V2.1: Fuss- und Radweg Gümligen - Rüfenacht

Beschrieb – Zwischen Rüfenacht und Gümligen Bahnhof fehlt heute eine gute Fuss- und Veloverbindung. Das Potenzial dieser Verbindung wird sehr hoch eingeschätzt, sowohl als Alltags- wie auch als Freizeitverbindung. Das Siedlungsgebiet Rüfenacht befindet sich zudem komplett nördlich von Tram und Strasse, was konfliktfreie Anschlussstellen in Gümligen und Rüfenacht ermöglicht.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen

- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
- Gemeinde Worb
- ASTRA

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Auslösung Planungsstudie

Abhängigkeiten

- M1.3 Kreisel Scheyenholz und M1.4 HACO-Scheyenholz
- F3.1

Finanzierung – Kostenteiler Gemeinde Muri b. Bern und eventuell ASTRA, wenn dadurch Massnahmen beim Kreisel Scheyenholz vermindert werden können.

Umsetzung V2.2: Radweg Gümligen - Rubigen

<i>Beschrieb</i>	Zwischen Gümligen und Rubigen liegt die direkteste und topographisch beste Verbindung entlang der Eisenbahnlinie. Im Rahmen von Um- und Ausbauten könnte eine Fuss- und Radwegverbindung zwischen Gümligen und Rubigen erstellt werden. Entspricht der Massnahmen Radweg Nr. 21 gemäss Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern.
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– SBB Infrastruktur / TBA Kanton Bern (noch zu definieren)
<i>Beteiligte Stellen</i>	– SBB Infrastruktur – Gemeinde Muri b. Bern – Gemeinde Allmendingen – Gemeinde Rubigen – Private Grundeigentümer
<i>Status 2018</i>	– Projektidee (Sachplan Velo des Kantons)
<i>Nächste Schritte</i>	– Auslösung Planungsstudie, sobald SBB-Planung konkreter
<i>Abhängigkeiten</i>	– Ausbau SBB-Infrastruktur Gümligen-Rubigen (Entflechtung)
<i>Finanzierung</i>	– Kostenteiler Gemeinden Muri b. Bern / Rubigen / Allmendingen / Worb

Umsetzung V2.3: Aarequerung, Auguetbrücke – Aarebad

<i>Beschrieb</i>	Öffnung Auguetbrücke für den Veloverkehr. Öffnung des heutigen Weges für den Veloverkehr mit flankierenden Massnahmen, z.B. zeitlich beschränkte Öffnung.
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II – Gemeinde Belp
<i>Status 2018</i>	– Allenfalls Anpassung Sachplan Velo des Kantons Bern durch TBA-DLZ
<i>Nächste Schritte</i>	– Anpassung Signalisierung
<i>Abhängigkeiten</i>	– V2.4
<i>Finanzierung</i>	– Gemeinden Muri b. Bern und Belp

Umsetzung V2.4: Auguetbrücke – Haldenweg

Beschrieb Verbindung gemäss Nr. 22 des Sachplans Velo des Kantons Bern

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Status 2018 – Allenfalls Anpassung Sachplan Velo des Kantons Bern

Nächste Schritte – Warten auf Veränderung der Rahmenbedingungen (Auenschutzperimeter)

Abhängigkeiten – V2.3

Finanzierung – Bund / Gemeinde Muri b. Bern

Massnahmen Netzlücken schliessen

V3

Bezug zum Leitbild LB 19

Richtplankarte Richtplan Veloverkehr

Beschrieb Eine gute Durchlässigkeit des öffentlichen Strassen- und Wegenetzes trägt wesentlich zur Attraktivierung des Veloverkehrs bei. Die bestehenden Netzlücken sollen erhoben und geschlossen werden.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern schliesst die Netzlücken des Veloverkehrs auf dem Gemeindestrassennetz.

Ziele

- Attraktivierung für den Veloverkehr
- Durchgängiges Veloverkehrsnetz

Massnahmen

- V3.1: Studie "Netzlücken schliessen"
- V3.2: Velogegenverkehr Oberer Wehrlweg
- V3.3: Anschluss Thoracker West

Umsetzung V3.1: Studie „Netzlücken schliessen“

Beschrieb Die Gemeinde überprüft ihr Veloroutennetz auf Netzlücken und löst ggf. Massnahmen zu deren Schliessung aus.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Keine

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Planungsstudie auslösen

Abhängigkeiten – keine Abhängigkeiten

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung V3.2: Velogegenverkehr Oberer Wehrliweg

<i>Beschrieb</i>	– Öffnung des Einbahnregimes Oberer Wehrliweg für den Veloverkehr (Einführung Velogegenverkehr). Dadurch entsteht eine durchgehende komfortable Verbindung vom Schwimmbad/Aareweg zur Dunantstrasse/Egghölzli		
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern		
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Keine		
<i>Status 2018</i>	– Projektidee		
<i>Nächste Schritte</i>	– Umsetzung Signalisierung		
<i>Abhängigkeiten</i>	– keine Abhängigkeiten		
<i>Finanzierung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern		

Umsetzung V3.3: Anschluss Thoracker West

<i>Beschrieb</i>	Anschluss Thoracker West von/zur Worbstrasse		
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern		
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Private Grundeigentümer		
<i>Status 2018</i>	– Projektidee		
<i>Nächste Schritte</i>	– Auslösung Vorprojekt		
<i>Abhängigkeiten</i>	– Private Grundeigentümer		
<i>Finanzierung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern		

Massnahmen Erschliessung und Durchwegung

V4

Bezug zum Leitbild LB 19, LB 21

Richtplankarte Richtplan Veloverkehr

<i>Beschrieb</i>	– Die beiden Entwicklungsgebiete Schürmatte und Lischenmoos sollen für den Veloverkehr gut erschlossen werden. Zusammen mit der Siedlungsplanung können neue Wegeverbindungen angeboten werden. Aufgrund der hohen Auslastung des Strassennetzes kommt zudem einem hohen Modal-Split des Fuss- und Veloverkehrs in den Entwicklungsgebieten eine hohe Bedeutung zu.
<i>Rolle der Gemeinde</i>	– Die Gemeinde Muri b. Bern stellt eine optimale Erschliessung der Entwicklungs- und Innenverdichtungsgebiete für den Veloverkehr sicher.
<i>Ziele</i>	– Durchgängiges Veloverkehrsnetz, optimale Erschliessung Entwicklungsgebiete, Erhöhung Modal-Split Veloverkehr
<i>Massnahmen</i>	– V4.1: Schürmatte – V4.2: Lischenmoos

Umsetzung V4.1: Schürmatte

<i>Beschrieb</i>	Durchwegung Entwicklungsgebiet Schürmatte
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Private Grundeigentümer – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
<i>Status 2018</i>	– Abhängig von Gesamtplanung Schürmatte
<i>Nächste Schritte</i>	– Abhängig von Gesamtplanung Schürmatte
<i>Abhängigkeiten</i>	– F2.1, Entwicklung Schürmatte
<i>Finanzierung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung V4.2: Lischenmoos

Beschrieb Durchwegung Entwicklungsgebiet Lischenmoos

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Private Grundeigentümer
– Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Status 2018 – Abhängig von Gesamtplanung Lischenmoos

Nächste Schritte – Abhängig von Gesamtplanung Lischenmoos

Abhängigkeiten – Entwicklung Lischenmoos, F2.2

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Massnahmen Fussverkehr F1 – F5



Symbolbild (tcs)

Massnahmen Aufwertung und Verknüpfung

F1

Bezug zum Leitbild LB 19

Richtplankarte Richtplan Fussverkehr

Beschrieb Im räumlichen Leitbild der Gemeinde wurde die bessere Verknüpfung der räumlichen Qualitäten in Muri b. Bern als Handlungsbedarf erkannt. Insbesondere sollen die Siedlungsgebiete besser mit den hochwertigen Naherholungsgebieten verknüpft werden. Insbesondere im Raum Seidenberg/Kirche Muri sowie im Grünkorrridor Multengut können neue attraktive Wege geschaffen werden.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde sorgt für ein hochwertiges Wegenetz zu und in die Naherholungsgebiete.

Ziele

- Attraktivierung der Naherholungsgebiete, Betonung der räumlichen Qualitäten
- Förderung der Gesundheit und der Naherholung

Massnahmen

- F1.1 Korridor Multengut
- F1.2 Seidenberg/Kirche/Friedhof
- F1.3 Aarwil-Aareweg
- F1.4 Verbindung Aareweg Parkplatz-Muribad

Umsetzung F1.1 Korridor Multengut

Beschrieb Der Grünraum Multengut soll durch eine hochwertige Fusswegverbindung vom Egghölzliweg bis zum Waldrand/Aarehang zum Spazieren einladen. Die Richtplanung geht hier von einer generellen Linienführung aus. Die konkrete Projektierung wird zu Beginn der Planung mit den Grundeigentümern abgesprochen.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Grundeigentümer

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Planungsstudie auslösen

Abhängigkeiten – Keine

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung F1.2 Seidenberg/Kirche/Friedhöfe

Beschrieb Der Hügelrücken zwischen Seidenberg, Schloss, Kirche und den beiden Friedhöfen stellt einen attraktiven Landschaftsraum mit Aussicht dar, der bisher für die Öffentlichkeit nicht zugänglich ist. Die Verknüpfung der drei Friedhöfe führt heute nur entlang der Kantonsstrasse. Durch eine direkte Durchwegung ergäbe sich ein schöner und würdevoller Prozessionsweg.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Grundstückeigentümer
– Reformierte Kirchgemeinde Muri-Gümligen

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Planungsstudie auslösen

Abhängigkeiten – Keine

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung F1.3 Aarwil-Aareweg

Beschrieb Die Fusswegverbindung vom Aarwil zum Aareweg besteht zwar, doch ist der Ausbaustandard ungenügend und die öffentliche Widmung unklar.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Grundstückeigentümer

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Planungsstudie auslösen

Abhängigkeiten – Keine

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung F1.4 Verbindung Aareweg Parkplatz-Muribad

Beschrieb Die Aare soll infolge Hochwasserschutz mehr Raum für ihre natürliche Dynamik erhalten. Gleichzeitig ist der bestehende Damm mit Uferweg sanierungsbedürftig. Die Verbindung muss sichergestellt sein.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Tiefbauamt Kanton Bern, Wasserbau

Status 2018 – Offen

Nächste Schritte – In Abklärung

Abhängigkeiten – Keine

Finanzierung – Offen

Massnahmen Erschliessung und Durchwegung

F2

Bezug zum Leitbild

LB 19, LB 21

Richtplankarte

Richtplan Fussverkehr

Beschrieb

- Die beiden Entwicklungsgebiete Schürmatte und Lischenmoos sollen für den Fussverkehr gut erschlossen werden. Zusammen mit der Siedlungsplanung können neue Wegeverbindungen angeboten werden. Namentlich sind die Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu den Einkaufsgebieten, zu den Naherholungsgebieten sowie eine gute Verknüpfung mit den benachbarten Quartieren zu erstellen.

Rolle der Gemeinde

- Die Gemeinde Muri b. Bern stellt eine optimale Erschliessung der Entwicklungs- und Innenverdichtungsgebiete für den Fussverkehr sicher.

Ziele

- Durchgängiges Fusswegenetz, optimale Erschliessung Entwicklungsgebiete, Erhöhung Modal-Split Veloverkehr

Massnahmen

- F2.1: Schürmatte
- F2.2: Lischenmoos

Umsetzung F2.1: Schürmatte

Beschrieb

Erschliessung und Durchwegung Entwicklungsgebiet Schürmatte. Namentlich ist eine gute Erschliessung für den Fussverkehr zu den Zentren Muri und Gümligen (Melchenbühlplatz), zur Haltestelle Seidenberg, sowie zu den benachbarten Quartieren Thoracker und Seidenberg herzustellen.

Priorität

 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung

- Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen

- Private Eigentümerschaft
- Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II

Status 2018

- Abhängig von Gesamtplanung Schürmatte

Nächste Schritte

- Abhängig von Gesamtplanung Schürmatte

Abhängigkeiten

- V4.1, Gesamtplanung Schürmatte

Finanzierung

- Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung F2.2: Lischenmoos

<i>Beschrieb</i>	Erschliessung und Durchwegung Entwicklungsgebiet Lischenmoos. Namentlich ist eine gute Erschliessung für den Fussverkehr zum Bahnhof Gümligen, zum Melchenbühlplatz sowie zum Dennigkofenweg zu erstellen.
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Private Eigentümerschaft – Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II
<i>Status 2018</i>	– Abhängig von Gesamtplanung Lischenmoos
<i>Nächste Schritte</i>	– Abhängig von Gesamtplanung Lischenmoos
<i>Abhängigkeiten</i>	– V4.2, Gesamtplanung Lischenmoos
<i>Finanzierung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern

Massnahmen Regionale Verbindungen **F3**

Bezug zum Leitbild LB 19

Richtplankarte Richtplan Fussverkehr

Beschrieb Die Verknüpfung des Fusswegenetzes mit den Nachbargemeinden ist bereits auf gutem Niveau. Zwischen Gümligen-Bahnhof und Rüfenacht-Scheyenholz fehlt eine solche hochwertige Verbindung. Das Potenzial auf dieser Verbindung wird sowohl für den Alltags- wie den Freizeitverkehr zu Fuss (und auf dem Velo) als hoch eingeschätzt.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern erstellt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Worb eine Fusswegverbindung zwischen der Hinteren Dorfgasse und dem Scheyenholz-Quartier in Rüfenacht.

Ziele – Attraktive und alltagstaugliche Fusswegverbindung Gümligen-Rüfenacht.

Massnahmen – F3.1: Fuss- und Radweg Gümligen – Rüfenacht

Umsetzung F3.1: Fuss- und Radweg Gümligen - Rüfenacht

Beschrieb Zwischen Rüfenacht und Gümligen Bahnhof fehlt heute eine gute Fuss- und Veloverbindung. Das Potenzial dieser Verbindung wird sehr hoch eingeschätzt, sowohl als Alltags-, wie auch als Freizeitverbindung. Das Siedlungsgebiet Rüfenacht befindet sich zudem komplett nördlich von Tram und Strasse, was konfliktfreie Anschlussstellen in Gümligen und Rüfenacht ermöglicht. Es ist ein Anschluss an das Wanderwegnetz Dentenberg zu berücksichtigen.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Tiefbauamt des Kantons Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Gemeinde Worb

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Auslösung Planungsstudie

Abhängigkeiten – M1.3 Kreisel Scheyenholz und M1.4 HACO-Scheyenholz
– V2.1

Finanzierung – Kostenteiler Gemeinde Muri b. Bern, Gemeinde Worb und eventuell ASTRA, wenn dadurch Massnahmen beim Kreisel Scheyenholz vermindert werden können.

Massnahmen Erhöhte Anforderungen

F4

Bezug zum Leitbild LB 19

Richtplankarte Richtplan Fussverkehr

Beschrieb Das Fusswegnetz der Gemeinde Muri b. Bern soll nach Möglichkeit und im Sinne der Verhältnismässigkeit hindernisfrei zugänglich sein. Zudem sind bei Schulwegen die erhöhten Sicherheitsbedürfnisse zu berücksichtigen.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern setzt sich für die hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Fusswegnetzes sowie für sichere und attraktive Schulwege ein.

Ziele

- Durchgängiges, hindernisfreies Fussverkehrsnetz
- Durchgängig sichere und attraktive Schulwege

Massnahmen

- F4.1: Gebiete mit erhöhten Anforderungen hindernisfreie Infrastruktur
- F4.2: Schulwege

Umsetzung F4.1: Gebiete mit erhöhten Anforderungen hindernisfreie Infrastruktur

Beschrieb Institutionen im Siloah, im Zentrum von Gümligen sowie im Multengut sind hoch frequentiert von Menschen mit erhöhtem Bedürfnis einer hindernisfreien Infrastruktur. Deshalb bestehen im Umfeld solcher Institutionen erhöhte Anforderungen an die Gestaltung des Fusswegnetzes und Aufenthaltsbereiche. Insbesondere ist auf ein ausreichendes Angebot an Sitzmöglichkeiten zu achten.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Eigentümerschaft

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Auslösung Planungsstudie

Abhängigkeiten – M2.1, M2.4, M1.4, Ö4.1

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern, ev. Kostenteiler Eigentümerschaft

Umsetzung F4.2: Schulwege

Beschrieb Unterstufenschülerinnen und Schüler gehören zu den schwächsten Verkehrsteilnehmern. Im Umfeld der Schulanlagen und Kindergärten sowie auf den Schulwegen sind deshalb erhöhte Sicherheitsbedürfnisse zu berücksichtigen. Insbesondere bei Baustellen ist eine möglichst direkte alternative Fusswegführung umzusetzen.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Keine

Status 2018 – In Bearbeitung

Nächste Schritte – Berücksichtigung bei Strassensanierungsprojekten

Abhängigkeiten – Keine

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Massnahmen auf Kantonsstrassen

F5

Bezug zum Leitbild LB 19, LB 20, LB 21

Richtplankarte Richtplan Fussverkehr

Beschrieb

- Die Kantonsstrassen sind wichtige Verbindungselemente im Fussverkehrsnetz der Gemeinde. Im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten wird auch der kantonale Standard für den Fussverkehr umgesetzt. Bereits projektiert ist die Thunstrasse zwischen Egghölzli und der Schlossmauer, noch ausstehend sind Teile der Worbstrasse.

Rolle der Gemeinde

- Die Gemeinde Muri b. Bern bringt ihre Anliegen aktiv in die Betriebs- und Gestaltungskonzepte mit ein und arbeitet mit dem kantonalen Tiefbauamt partnerschaftlich zusammen.

Ziele

- Erhöhung Sicherheit und Komfort Fussverkehr

Massnahmen

- F5.1: Korrektion Thunstrasse
- F5.2: Sanierung Schlossmauer
- F5.3: BGK Melchenbühlplatz
- F5.4: BGK Worbstrasse
- F5.5: HACO - Scheyenholz

Umsetzung F5.1: Korrektion Thunstrasse

Beschrieb

- Erstellung Trottoir Nordseite zwischen Egghölzliwald und Sternen Muri
- Optimierungen Fussgängerquerungen
- Hindernisfreier Ausbau Pfad zwischen Egghölzli und Egghölzliacher
- Siehe M2.1

Umsetzung F5.2: Sanierung Schlossmauer

Beschrieb

- Schutzinsel Fussgängerstreifen Friedhof
- Öffnung alter Zugang West zur Kirche
- Trottoirüberfahrt Kirchackerstrasse
- Siehe M2.2

Umsetzung F5.3: BGK Melchenbühlplatz

Beschrieb

- Optimierungen Fussverkehr
- Siehe M2.3

Umsetzung F5.4: BGK Worbstrasse

Beschrieb

- Optimierungen Fussverkehr
- Siehe M2.4

Umsetzung F5.5: HACO - Scheyenholz

Beschrieb

- Kombiniertes Fuss- und Radweg Richtung Worb
- Siehe M1.4

Massnahmen öffentlicher Verkehr: Ö1 bis Ö5



Symbolbild (Metron)

Massnahmen S-Bahn

Ö1

Bezug zum Leitbild LB 21

Richtplankarte Richtplan öffentlicher Verkehr

Beschrieb Einführung des 15`Takt zwischen Bern und Münsingen. Um die Taktverdichtung zu ermöglichen, wird im Raum Gümligen Süd ein Entflechtungsbauwerk der Linien Bern-Thun und Bern-Luzern erstellt.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern befürwortet Massnahmen zur Taktverdichtung der S-Bahn. Dadurch kann die Attraktivität der S-Bahn weiter gesteigert werden. Die Massnahmen fallen jedoch nicht in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.

Ziele

- Taktverdichtung S-Bahn
- Attraktivierung ÖV

Massnahmen – Ö1.1: Entflechtung Gümligen Süd

Umsetzung Ö1.1: Entflechtung Gümligen Süd

Beschrieb Entflechtung Gümligen Süd

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – SBB Infrastruktur

Beteiligte Stellen

- Gemeinden Muri b. Bern, Worb, Allmendingen
- BLS

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Vernehmlassung / Start Projektierung

Abhängigkeiten – Entflechtung Wylerfeld

Finanzierung – SBB

Massnahmen Tram

Ö2

Bezug zum Leitbild LB 21

Richtplankarte Richtplan öffentlicher Verkehr

Beschrieb Durch den Ausbau von heute einspurigen Abschnitten auf Doppelspur kann die Fahrplanstabilität erhöht und der Takt verdichtet werden. Das Massnahmenpaket M1 (Korridor Bern Südost) sieht zudem weitere Massnahmen vor, welche auch dem Tram- und Busbetrieb zugutekommen, insbesondere das Verkehrsmanagement und die Dosierung an den Ortseingängen.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern unterstützt die Konzepte und Massnahmen zum Ausbau der Traminfrastruktur und arbeitet mit den beteiligten Stellen partnerschaftlich zusammen.

Ziele

- Erhöhung Fahrplanstabilität, Taktverdichtung Tram,
- Attraktivierung ÖV

Massnahmen

- Ö2.1: Korrektion Thunstrasse Muri (KTM)
- Ö2.2: Ausbau Doppelspur Melchenbühl-Gümligen-Siloah

Umsetzung Ö2.1: Korrektion Thunstrasse Muri (KTM)

Beschrieb

- Doppelspurausbau zwischen Egghölzli und Station Muri
- Umsetzung siehe M2.1

Umsetzung Ö2.2: Ausbau Doppelspur Melchenbühl-Gümligen-Siloah

Beschrieb – Doppelspurausbau

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Kanton Bern

Beteiligte Stellen – Bernmobil, RBS, Gemeinde Muri b. Bern

Status 2018 – Gemäss RGSK Vorprojekt vorliegend (1987-1989)

Nächste Schritte – Überarbeitung Vorprojekt

Abhängigkeiten

- F2.2
- V4.2

Finanzierung – Offen

Massnahmen Verkehrsmanagement

Ö3

Bezug zum Leitbild LB 21

Richtplankarte Richtplan öffentlicher Verkehr

Beschrieb Das Massnahmenpaket M1 "Korridor Bern Südost" dienen auch dem ÖV. Optimierungen im Betriebsablauf des ÖV sowohl auf der Strecke als auch im Haltestellenbereich.
Namentlich wird damit die Betriebsqualität der Linien 6 und 40 im Zentrum Muri respektive entlang der Thunstrasse gefördert.

Ziele – Betriebsstabilität

Massnahmen – Ö3.1: Anschluss Muri

Umsetzung Ö3.1: Anschluss Muri

Beschrieb

- Dosierung, Sicherstellung ÖV-Bevorzugung, Verhinderung Überlastung des Siedlungsgebiets
- Siehe M1.2

Massnahmen Hindernisfreier ÖV

Ö4

Bezug zum Leitbild LB 21

Richtplankarte Richtplan öffentlicher Verkehr

Beschrieb Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt bis Ende 2023 die Umsetzung des hindernisfreien Zugangs zum ÖV. Die Strasseneigentümer sind verpflichtet, die Haltestellen bis zu diesem Zeitpunkt zu sanieren und gesetzeskonform auszugestalten.

Rolle der Gemeinde Die Gemeinde Muri b. Bern setzt die Anforderungen an den hindernisfreien öffentlichen Verkehr auf dem gemeindeeigenen Strassennetz bis Ende 2023 um.

Ziele – Hindernisfreier Zugang zum ÖV gemäss gesetzlichen Anforderungen.

Massnahmen – Ö4.1: Hindernisfreie Haltestellen auf Gemeindestrassen

Umsetzung Ö4.1: Hindernisfreie Haltestellen auf Gemeindestrassen

Beschrieb Alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen hindernisfrei zugänglich sein. Das vorliegende Massnahmenblatt gilt für die Haltestellen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Muri b. Bern, d.h. für Haltestellen auf Gemeindestrassen.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Bernmobil, RBS

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Planungsstudie auslösen

Abhängigkeiten – Keine

Finanzierung – Gemeinde Muri b. Bern

Massnahmen kombinierte Mobilität und Sharing Ö5

Bezug zum Leitbild LB 21

Richtplankarte Richtplan öffentlicher Verkehr

Beschrieb Die kombinierte Mobilität und Car-sowie Bike-Sharing wird durch eine Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur gefördert.

Ziele – Förderung der kombinierten Mobilität

Massnahmen – Ö5.1: Bike + Ride
 – Ö5.2: Car-Sharing
 – Ö5.3: Bike-Sharing

Umsetzung Ö5.1: Bike + Ride

Beschrieb Die wichtigen Haltestellen sollen ein attraktives Bike + Ride Angebot aufweisen (genügend und gut ausgerüstete Abstellplätze, insbesondere mit Überdachung und Anschliessmöglichkeit). Am Bahnhof Gümligen ist gemäss RGSK im Rahmen der Bahnhofsanierung SBB (nach 2019) eine Velostation vorzusehen.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität Daueraufgabe

Federführung – Gemeinde Muri b. Bern

Beteiligte Stellen – Bernmobil, RBS

Status 2018 – Projektidee

Nächste Schritte – Untersuchung Handlungsbedarf

Abhängigkeiten – Ö2.2

Finanzierung – Bund / Gemeinde Muri b. Bern

Umsetzung Ö5.2: Car-Sharing

<i>Beschrieb</i>	Die beiden Ortszentren Muri und Gümligen sowie weitere geeignete Gebiete sollen ein Car-Sharing-Angebot aufweisen. Zurzeit bestehen zwei Standorte der Firma Mobility (Station Muri und Bahnhof Gümligen). An weiteren geeigneten Standorten unterstützt die Gemeinde Car-Sharing-Betreiber bei der Bereitstellung der nötigen Infrastrukturen. Dies wird insbesondere bei den Standorten "Melchenbühlplatz", Thoracker und im Quartier Muri Süd empfohlen.		
<i>Priorität</i>	<input type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Anbieter von Car-Sharing		
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gemeinde Muri b. Bern		
<i>Status 2018</i>	– Umsetzung bei Nachfrage		
<i>Nächste Schritte</i>	– Umsetzung bei Nachfrage		
<i>Abhängigkeiten</i>	– M4.3		
<i>Finanzierung</i>	– Anbieter		

Umsetzung Ö5.3: Bike-Sharing

<i>Beschrieb</i>	Die Gemeinde Muri b. Bern prüft mit dem Anbieter PubliBike den Anschluss an das Veloverleihsystem der Stadt Bern.		
<i>Priorität</i>	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<i>Federführung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern		
<i>Beteiligte Stellen</i>	– Gemeinde Muri b. Bern		
<i>Status 2018</i>	– In Bearbeitung		
<i>Nächste Schritte</i>	– Prüfung Zusammenarbeit mit der Stadt Bern		
<i>Abhängigkeiten</i>	– Keine		
<i>Finanzierung</i>	– Gemeinde Muri b. Bern, ev. Kostenteiler Anbieter		



Genehmigungsvermerke

Öffentliche Mitwirkung 30. Oktober bis 15. Dezember 2017
Vorprüfung vom 21. Dezember 2018
Beschluss im Gemeinderat 29. April 2019

Namens der Einwohnergemeinde

Der Präsident

Die Sekretärin

Thomas Hanke

Karin Pulfer

Die Richtigkeit der Angaben bescheinigt:

Muri, den 10. Mai 2019

Die Gemeindegemeinschaft

Karin Pulfer

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

metron

**Neuengasse 43
Postfach**

**3001 Bern
Schweiz**

**bern@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 31 380 76 80
F +41 31 380 76 81**