

GENEHMIGUNG

## Einwohnergemeinde Heimberg

### Verkehrsrichtplan



#### Erläuterungsbericht

Der Verkehrsrichtplan besteht aus:

- Verkehrsrichtplan Strassenkategorien 1:5000
- Verkehrsrichtplan mit Massnahmen 1:5000
- Verkehrsrichtplan Langsamverkehr mit Massnahmen 1:5000
- Massnahmenblätter

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Mitwirkungsbericht

November 2018

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

Einwohnergemeinde Heimberg

### **Auftragnehmer:**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

### **Bearbeitung:**

Beat Kälin, Siedlungsplaner HTL/FSU

*Abbildung Titelseite: Gurnigelstrasse mit  
Bahnunterführung; parallel zur Bahnlinie führt  
ein viel benutzter Veloweg, der das Rückgrat  
der LV-Verbindung bis nach Thun sicherstellt*

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Problemstellung, Vorgehen und Bedeutung</b>	<b>5</b>
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Vorgehen	5
1.3	Wirkung	6
1.4	Grundlagen	7
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage und Handlungsgrundsätze</b>	<b>9</b>
2.1	Übersicht	9
2.2	Parkierung und Signalisation	10
2.3	Verkehrsrelevante Bauten und Anlagen	10
2.4	Langsamverkehr und Naherholung / Sport	11
2.5	Öffentlicher Verkehr	11
2.6	Verkehrsleitung	12
<b>3.</b>	<b>Instrumente</b>	<b>13</b>
3.1	Verkehrsrichtplan Strassenkategorien	13
3.2	Verkehrsrichtpläne Massnahmen	13
3.3	Massnahmenblätter	14
<b>4.</b>	<b>Verfahren</b>	<b>19</b>
4.1	Ablauf	19
4.2	Orientierung / Mitwirkung	19
4.3	Vorprüfung	20
4.4	Beschlussfassung und Genehmigung	20



## **1. Problemstellung, Vorgehen und Bedeutung**

### **1.1 Ausgangslage**

Der Verkehrsrichtplan von 2001 wurde im Rahmen der Revision der Ortsplanung von 2008 nicht überarbeitet, da man davon ausging, dass er noch weitgehend aktuell ist. In der Zwischenzeit wurden verschiedene Massnahmen umgesetzt. Weitere verkehrsrelevante Planungen wie die Gebieterschliessung ESP Steffisburg / Heimberg Süd zum Bypass Thun Nord und die Überbauungsordnung (UeO) «Erschliessung Heimberg Süd» wurden durchgeführt respektive erarbeitet. Die UeO «Erschliessung Heimberg Süd» wurde durch die Urnenabstimmung am 23. September 2018 abgelehnt. Bei der Erarbeitung des Verkehrsrichtplans wird dennoch langfristig von der Realisierung der Erschliessung Heimberg Süd ausgegangen.

In vielen Bereichen ist der Verkehrsrichtplan 2001 daher nicht mehr aktuell und soll à jour gebracht werden. Weiter verlangt das Fuss- und Wanderweggesetz, dass die Fuss- und Wanderwege sowie die Rad- und Schulwege mindestens in einem Richtplan bezeichnet werden.

Das Parkplatzreglement von 1996 und der Verkehrsrichtplan von 2001 sind aufgrund der heutigen Herausforderungen zu überarbeiten.

### **1.2 Vorgehen**

#### **1.2.1 Allgemein**

Mit der Erarbeitung des Verkehrsrichtplans wurden 2008 u.a. die wichtigsten Strassenzüge, die Fusswege und Tempo 30 Zonen erfasst und verschiedene Massnahmen aufgezeigt. Im Rahmen der Bereinigung und Weiterentwicklung des Verkehrsrichtplans ging es 2013 darum, die Festlegungen und Massnahmen zu aktualisieren. Mit dem Entwurf 2 vom September 2014 erfolgte eine weitere Aktualisierung.

Gemäss Beschluss des Gemeinderates besteht das Bedürfnis, die Parkplätze auf öffentlichem Grund, deren Bewirtschaftung sowie die Strassensignalisation und deren Zustand in einem Geo-Informationssystem (GIS) zu erfassen und bewirtschaften zu können. Dazu wurde ein separater Auftrag erteilt.

Bisher eingebrachte Anliegen aus der Bevölkerung zum Erlass von verkehrlenkenden oder beschränkenden Massnahmen sollen zurückgestellt werden, bis die Handlungsgrundsätze verabschiedet sind und der Verkehrsrichtplan aktualisiert ist.

#### **1.2.2 Arbeitsschritte**

Erster Schritt

Im ersten Schritt wurden Grundlagen beschafft und für die CAD-Bearbeitung aufgearbeitet.

Parallel dazu wurden die Handlungsgrundsätze definiert. Weiter wurden verkehrsrelevante Nutzungen (Betriebe, öffentlichen Bauten und Anlagen sowie Freizeitanlagen) erfasst.

- Zweiter Schritt In einem zweiten Schritt wurden im Sommer 2013 die Inhalte der Teilprojekte mit der Verwaltung definiert, die Massnahmen überprüft und bereinigt sowie ergänzende Massnahmen formuliert. Dabei wurden die Erkenntnisse aus der Gebietserschliessung Heimberg Süd aufgenommen und die «Weststrasse» thematisiert.
- Dritter Schritt Im August 2014 wurde der Entwurf aufgrund der ersten Erfahrungen mit dem Bus-Versuchsbetrieb und weiterer Erkenntnisse aktualisiert und ergänzt.
- Vierter Schritt Von Juni bis Ende November 2016 wurde der Verkehrsrichtplan durch die Planungskommission beraten und im Februar 2017 bezüglich Schulwege ergänzt. Darauf beschloss der Gemeinderat, den Verkehrsrichtplan in die Revision der Ortsplanung zu integrieren und zusammen mit dem räumlichen Entwicklungskonzept (REK) Ende 2017 zur Mitwirkung zu bringen.

## 1.3 Wirkung

### 1.3.1 Allgemein

Der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Heimberg ist ein Planungsinstrument des Gemeinderates. Ausser der Massnahme M10 zur Parkplatzbewirtschaftung sind bei allen Massnahmen weitere Planungsträger betroffen, namentlich der Oberingenieurkreis I des kantonalen Tiefbauamts, die Gemeinde Steffisburg, die BLS und die STI, resp. das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination. Die Koordination mit dem Kantonalen Tiefbauamt (OIK I) verlief über den zuständigen Strasseninspektor, welcher die einzelnen Fachstellen Kantonsstrasse, Wanderwege, IVS, Velo, Wasserbau in den Planungsprozess integrierte.

Der Verkehrsrichtplan stellt eine Planungsgrundlage dar. Gestützt darauf können abgestimmte Massnahmen ergriffen werden, die in den meisten Fällen eine Detailplanung und ein eigenes Verfahren (Baubewilligung und / oder Signalisationsbewilligung) erfordern.

### 1.3.2 Verbindlichkeit

Richtpläne haben zum Ziel die Nutzung, die Erschliessung und den Verkehr aufeinander abzustimmen. Sie sind behördenverbindlich und binden damit die Gemeindebehörden (Art. 68 BauG).

Auf eine Ausdehnung der Verbindlichkeit auf zustimmende regionale Organe und kantonale Behörden sowie auf besondere Erschliessungsträger wird verzichtet.

Ebenso ist auf eine Differenzierung bei der Verbindlichkeit verzichtet worden. Es handelt sich um Absichterklärungen, die nach zeitlicher Priorität (vgl. Erläuterungen am Fuss der Massnahmenblätter) sowie bei sich bietender Gelegenheit, respektive nach Erfordernis umgesetzt werden sollen.

### 1.3.3 Koordinationsstand

Gemäss Kommentar zum Baugesetz ist der Richtplan ein Koordinationsinstrument mit verbindlichen Vorgaben. Er bezweckt eine Querschnittplanung über mehrere Themenbereiche, d.h. eine Abstimmung verschiedener raumwirksamer Tätigkeiten in einem bestimmten Raum. Er unterscheidet folgende Koordinationsstände:

- Festsetzung (FE): Raumwirksame Tätigkeiten, welche bereits aufeinander abgestimmt sind
- Zwischenergebnis (ZE): Raumwirksame Tätigkeiten, welche noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was in diesen Fällen vorzukehren ist
- Vororientierung (VO): Raumwirksame Tätigkeiten, welche sich erst in unbestimmten Konturen abzeichnen

Die Koordinationsstände werden bei den einzelnen Massnahmenblättern aufgeführt.

### 1.3.4 Zuständigkeit

Wo die Gemeinde federführend ist, werden die beteiligten Stellen rechtzeitig in die Planung einbezogen. Das Ziel ist in jedem Fall gemeinsam mit einer geeigneten Projektorganisation zum bestmöglichen Resultat zu gelangen.

Wo die Gemeinde nicht federführend ist, stellt der Richtplan eine Absichtserklärung der Gemeinde dar.

## 1.4 Grundlagen

### 1.4.1 Regionale Planungsinstrumente

Die regionalen Planungsinstrumente, insbesondere das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland West der 2. Generation (RGSK TOW)<sup>1</sup> wurde bei der Erarbeitung des Verkehrsrichtplans berücksichtigt. Das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung (V+S) Thun 2. Generation ist integraler Bestandteil des RGSK TOW 2. Generation und wurde dementsprechend ebenfalls berücksichtigt. Das Agglomerationsprogramm V+S Thun der 3. Generation konnte nicht berücksichtigt werden, weil es zur Zeit der Erarbeitung noch in der Prüfung beim Bund lag.

---

1 AGR/ OIK I/ AÖV (2016): Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland West. 2. Generation. Thun

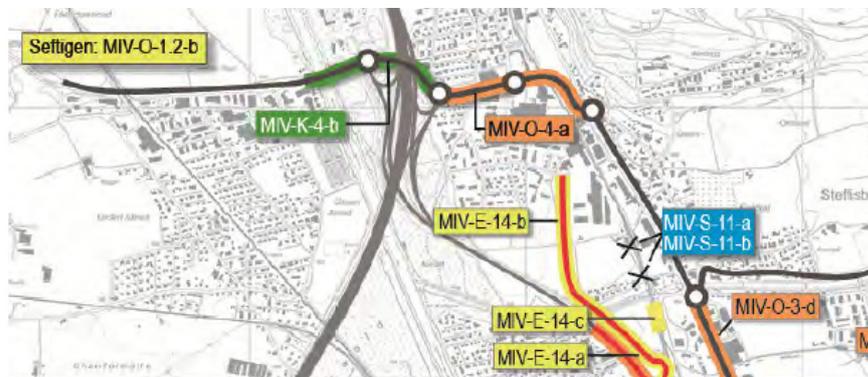


Abb. 1 Detailplan Massnahmen Strasseninfrastruktur (Quelle: RGSK Thun Oberland West 2. Generation S. 70)

Die definierten Massnahmen wurden mit den übergeordneten Planungsinstrumenten (RGSK TOW 2. Generation bzw. mit dem AP Thun) oder dem übergeordneten Recht abgestimmt.

Massnahme Verkehrsrichtplan	Übergeordnete Planung/ Recht
M0: Gebiete Tempo 30 Zonen	Fuss- und Veloverkehr (S. 57 im RGSK 2)
M1: Verkehrsberuhigung Alpenstrasse	
M2: Sicherung Gefahrenstellen	
M3: Fusswegverbindungen Bernstrasse / Naherholungsgebiet	Fussverkehr (S. 38 im RGSK 2)
M4: Streckensignalisation Tempo 30/40	
M5: Ergänzung Fusswegverbindungen / Schulwegsicherung	Fuss- und Veloverkehr (S. 57 im RGSK 2)
M6: Ergänzung Velowegverbindungen	
M7: Neuerschliessung Heimberg Süd	Massnahme MIV 14 (S. 84-85 im RGSK 2)
M8: Querungshilfen	
M9: Einheitliche Signaletik	
M10: Parkplatzbewirtschaftung	Massnahme KM 3+4 (S. 96 im RGSK 2)
M11: Behindertengerechte Bushaltestellen	BehiG Art. 22
M12: Bike + Ride	Massnahme KM-5 (S. 97 im RGSK 2)
M13: Controlling	

#### 1.4.2 Kommunale Planungsinstrumente

Als Grundlagen für den Verkehrsrichtplan dienen:

- Verkehrsrichtplan von 2001
- Erschliessungskonzept Heimberg Süd, Einwohnergemeinde Heimberg, Mai 2005
- Entwurf Verkehrsrichtplan mit Massnahmen, Einwohnergemeinde Heimberg, Juli 2008
- Gebieterschliessung Heimberg Süd mit Beurteilung der Umweltauswirkungen (IC Juni 2008), Einwohnergemeinde Heimberg, Februar 2009

- ESP Steffisburg Bahnhof, Erschliessung, Vorprojekt Variante Bahnlinie, Gemeinde Steffisburg / b+s, April 2012
- Siedlungskonzept «Einkaufszentren» vom 5. Juli 2014
- UeO «Erschliessung Heimberg Süd» (Stand: Ablehnung durch die Urnenabstimmung am 23. September 2018)
- Erschliessung / Anlieferung Bernstrasse (Vorprojekt September 2017)

Als weitere Grundlage sollen die verkehrsrelevanten Bauten und Anlagen erfasst und das potenzielle Verkehrsaufkommen unterteilt nach LV, ÖV und MIV abgeschätzt werden.

## 2. Ausgangslage und Handlungsgrundsätze

### 2.1 Übersicht

Parkierung + Signalisation	Dabei handelt es sich einerseits um die Erfassung des Ist-Zustands auf GIS-Basis und andererseits sollen mit dem Verkehrsrichtplan Grundsätze zur Bewirtschaftung erarbeitet werden (ev. Anpassung Parkplatzreglement).
Verkehrsrelevante Bauten und Anlagen	<p>Bei den verkehrsrelevanten Bauten und Anlagen hat es seit Erlass des Verkehrsrichtplans von 2001 erhebliche Veränderungen gegeben (z.B. Wechsel von Carrefour zu COOP), die sich auf die Belastung der einzelnen Verkehrsträger auswirkten.</p> <p>Der Glättimühli-Kreisel auf dem Autobahzubringer Thun Nord wird das Kaliforni attraktiver erschliessen und voraussichtlich zu einer spürbaren Entlastung auf der A6-Zubringerstrasse in Heimberg führen. Es besteht aber auch die Gefahr, dass ohne flankierende Massnahmen wie z.B. durch eine Unterbrechung des Jägerwegs diese Entlastung rasch verebbt, respektive durch anderen Verkehr genutzt wird.</p>
Langsamverkehr + Naherholung	Dabei handelt es sich um die Bezeichnung von kommunalen Fuss- und Radrouten inkl. Netzergänzungen zu den öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Einkaufen, Sport / Freizeit, ÖV-Haltestellen, Naherholung). Bekannte Schwachstellen werden mit dem Verkehrsrichtplan Langsamverkehr erfasst und Massnahmen zu deren Behebung aufgezeigt.
Verkehrsleitung	Die Verkehrsleitung hat zum Ziel, Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr soweit sinnvoll zu entlasten und einen siedlungsverträglichen Quartierverkehr zu ermöglichen. Dazu werden die Strassenzüge mit Massnahmen wie Zonen Tempo 30, Streckensignalisation Tempo 40 oder Verkehrsbeschränkungen wie Lkw- oder Abbiegeverbot belegt.

## 2.2 Parkierung und Signalisation

Die öffentlichen Parkplätze sowie private Parkieranlagen, die den Kundinnen und Besuchern zur Verfügung gestellt werden, verursachen Verkehr.

Die Benützung öffentlicher Parkplätze stellt einen gesteigerten Gemeinbedarf dar.

Mit einer Bewirtschaftung der öffentlichen und privaten Parkieranlagen soll eine sinnvolle Mobilität sichergestellt und unnötiger Individualverkehr sowie quartierfremdes Parkieren vermieden werden.

Die Signalisation ist als Folge eines langen Entwicklungsprozesses zum Teil nicht mehr zeitgemäss und nicht überall klar und somit durchsetzbar. Mit der Einführung der Tempo 30 Zonen soll die bestehende Signalisation überprüft und auf ein Minimum reduziert werden.

Die Gemeinde Heimberg trifft Massnahmen um eine geordnete und auf das Verkehrsregime abgestimmte öffentliche Parkierung zu ermöglichen, die zusammen mit der Bewirtschaftung der öffentlichen und privaten Parkieranlagen und der Signalisation zu einem siedlungsverträglichen Verkehrsaufkommen und -verhalten beiträgt, das den Langsamverkehr auf den Quartierstrassen priorisiert.

## 2.3 Verkehrsrelevante Bauten und Anlagen

Als verkehrsrelevante Bauten und Anlagen, ohne Strassen und ohne Wohngebiete, sind in Heimberg folgende Gebiete und Einrichtungen zu betrachten:

- Schulzentren Underi Au und Oberi Au
- Kindergärten
- Gemeindeverwaltung
- Sportzentrum CIS Schützenstrasse
- Kiesabbau und Deponie Bümberg (ohne Auswirkungen auf Heimberg)
- Gewerbezone Bühlacker
- Station Heimberg
- Gips-Union
- Gewerbezone Stockhornstrasse
- Gewerbegebiete Underi Bärnstrass und Oberi Bärnstrass
- Geschäftsgebiete Lädeli, Gurnigel- und Blüemlisalpstrasse, Bernstrasse
- Gewerbegebiet Am Töpferweg / Jägerweg

Weiter sind die Entwicklungsgebiete «Heimberg Süd» und «Wohn- und Einkaufsgebiet Bärnstrass» als verkehrsrelevant zu betrachten.

Das Entwicklungsgebiet Bärnstrass ist bereits eingezont und soll als zentrumsnahes Gebiet aufgewertet werden (separates Verfahren).

Bei der Erschliessung zum Entwicklungsgebiet Heimberg Süd geht es in erster Linie um eine Neuerschliessung des Gewerbegebiets und sekundär um die Abstimmung auf eine längerfristige Entwicklung des Gebiets in südlicher Richtung. Einer Entwicklung gegen den A6-Zubringer sind Grenzen durch den Gas-Röhrenspeicher (Störfall) und durch die Ablehnung der Überbauungsordnung «Erschliessung Heimberg Süd» gesetzt (vgl. Kapitel 1.1).

Die Gemeinde Heimberg schafft günstige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung und für wohnliche Siedlungen. Dazu sind Siedlung und Verkehr möglichst konfliktfrei aufeinander sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem übergeordneten Strassennetz abzustimmen.

## **2.4 Langsamverkehr und Naherholung / Sport**

Mit einem attraktiven Langsamverkehrsnetz, das die Naherholungsgebiete, die Freizeit- und Sporteinrichtungen, die Schulen und weitere öffentliche Einrichtungen miteinander und mit den Wohngebieten verbindet, kann das Mobilitätsverhalten beeinflusst werden.

Die Gemeinde Heimberg sorgt bei der Planfestlegung der Fusswege, dass diese frei und möglichst gefahrlos begehbar sind (vgl. Art. 30 SV). Auf öffentlichen Wegen und Plätzen ist die freie Begehbarkeit sicherzustellen. Zur Schliessung von Lücken im Langsamverkehrsnetz bemüht sich die Gemeinde um den Erwerb von Rechten für die Benutzung von Wegen, die über privaten Grund führen.

Der Gemeinde Heimberg ist es ein zentrales Anliegen, durch ein attraktives Langsamverkehrsnetz und die Bewirtschaftung öffentlicher sowie öffentlich zugänglicher Autoabstellplätze ein ausgewogenes Mobilitätsverhalten zu unterstützen.

## **2.5 Öffentlicher Verkehr**

Der Bahn- und Busverkehr unterliegt regionalen Planungsabsichten, weshalb im Verkehrsrichtplan der Einwohnergemeinde Heimberg keine Massnahmen definiert werden, welche die Ausprägung oder Fahrfrequenz des Netzes betreffen.

### **Bahnverkehr**

Die Gemeinde Heimberg ist mit den S-Bahn-Stationen Heimberg und Lädeli sowie mit der S-Bahn Station Steffisburg knapp ausserhalb des Gemeindeperimeters gut erschlossen.

Busverkehr Die Buslinie 3 der STI sorgt für eine effiziente öffentliche Feinerschliessung der länglich gewachsenen Gemeinde. Die Buslinie führt bis zum Bahnhof Thun. Der Nachtbus (Moonliner M15) von Bern nach Interlaken erschliesst die Gemeinde Donnerstags, Freitags sowie Samstags an zwei Haltestellen.

Die Bushaltestellen sollen gemäss Art. 24 BehiG behindertengerecht ausgestaltet werden (vgl. Kapitel 3.3.13).

Kombinierte Mobilität Im Sinne der Massnahme KM-5 im RGSK TOW sind die S-Bahn-Stationen für den Veloverkehr attraktiv auszubauen. Zur Förderung des kombinierten Verkehrs soll die Anzahl gedeckter Veloabstellplätze erweitert werden (vgl. Kapitel 3.3.14).

## 2.6 Verkehrsleitung

Die Strassenhierarchie dient mitunter dazu den Verkehr zu lenken. Der Verkehr aus den Quartierstrassen ist über Sammelstrasse respektive Strassen der Basiserschliessung möglichst auf direktem Weg auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten. Dabei werden beim innerörtlichen sowie beim Ziel- und Quellverkehr längere Fahrwege in Kauf genommen, sofern dies in einem allgemeinen öffentlichen Interesse steht. Wenn nötig wird die erwünschte Verkehrsleitung mit einer entsprechenden Signalisation und durch Verkehrskontrollen sichergestellt.

**Die Gemeinde Heimberg setzt sich mit einer gezielten Verkehrsleitung dafür ein, dass die Wohnquartiere vor Durchgangsverkehr verschont respektive entlastet werden, soweit dies mit den allgemeinen öffentlichen Interessen in Einklang steht.**

Bei der parallel zum Verkehrsrichtplan laufenden Ortsplanungsrevision werden die Schlüsselgebiete zur Siedlungsentwicklung definiert. Die zusätzlichen Raumnutzer bewirken langfristig einen Mehrverkehr auf den Sammelstrassen. Die Knotenkapazität ist vor allem an folgenden Verkehrsknoten der Basiserschliessung hinsichtlich der effektiven Verkehrsbelastung zu überprüfen: Winterhaldenstrasse / Bernstrasse, Bahnhofsstrasse / Bernstrasse, Stockhornstrasse / Bernstrasse und Blümlisalpstrasse / Gurnigelstrasse (inkl. Autobahzubringer).

**Die Gemeinde Heimberg setzt sich in Zusammenarbeit mit dem Kanton gemäss Art. 14 SG dafür ein, dass der Ausbau der Verkehrsknoten den Kapazitätsanforderungen gerecht wird.**

### 3. Instrumente

#### 3.1 Verkehrsrichtplan Strassenkategorien

Mit dem Verkehrsrichtplan Strassenkategorien wird die Basiserschliessung, bestehend aus Kantons- und Gemeindestrassen festgelegt. Dabei handelt es sich um kommunale Strassen, für die einerseits mit Art. 112 BauG die maximalen Grundeigentümerbeiträge und mit Art. 7ff BauV die Minimalanforderungen für deren Ausbaustandard festgelegt sind. Der Unterhalt dieser kommunalen Strassen ist durch die Gemeinde sicherzustellen (Reinigung, Winterdienst, Markierungen, Signalisation). Die Detaillerschliessung wird mit dem Verkehrsrichtplan nicht erfasst.

Ebenfalls nicht bezeichnet sind Hauszufahrten im Sinne von Art. 106 Abs. 3 BauG sowie Flur- und Waldstrassen. Für letztere gelten die Minimalanforderungen von Art. 7ff BauV nicht. Der Unterhalt dieser privaten Strassen ist durch die Eigentümer sicherzustellen. Die Gemeinde kann auf vertraglicher Basis den Unterhalt zu Lasten der Eigentümer übernehmen.

Bei allen anderen Strassen handelt es sich entweder um die Nationalstrasse A6 mit den Zubringer- und Anschlussbauwerken, die dem Bund unterstehen (ASTRA) oder um Kantonsstrassen, die in die Hoheit des Kantonalen Tiefbauamtes, Oberingenieurkeis I fallen und als Hinweis im Strassenkategorienplan aufgenommen sind.

Als verkehrsrelevante Hinweise sind dargestellt:

- Übergeordnetes Strassennetz
- Projekt Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und die Option Erschliessung des Gewerbegebiets Heimberg Süd

#### 3.2 Verkehrsrichtpläne Massnahmen

Verkehrsentlastung

Mit folgenden Massnahmen trägt der Verkehrsrichtplan einerseits zur vorsorglichen Emissionsbegrenzung bei. Andererseits können diese Massnahmen bei künftigen Planungen mit verkehrlichen Auswirkungen zur lokalen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an stark belasteten Strassen beitragen.

- Mit dem Ziel, Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zu entlasten und einen siedlungsverträglichen Quartierverkehr zu ermöglichen, soll auf siedlungsorientierten Strassen grossräumig Tempo 30 geprüft und umgesetzt werden (M0). Auf gewissen Strassenabschnitten soll Tempo 40 umgesetzt werden (M4).
- Um einer emissionsarmen Gestaltung gerecht zu werden, muss bei Umfahrungen und Verlagerungen des Verkehrs auf neue Achsen und Erschliessungsstrassen mit flankierenden Massnahmen sichergestellt werden, dass der Verkehr tatsächlich auf die neuen Verkehrsachsen

umgeleitet wird. Bei der angestrebten Verkehrsberuhigung der Alpenstrasse (M1), die eine gewisse Attraktivität als Alternative zur Kantonsstrasse aufweist, wird diesem Grundsatz Rechnung getragen, indem sie, abgestimmt mit dem ÖV, verkehrsberuhigt erhalten resp. umgestaltet werden soll.

- Aus Sicht der Luftreinhaltung kann eine gut abgestimmte Parkplatzbewirtschaftung (M10) neben der besseren Bewältigung der Verkehrsspitzen und der Verringerung des wilden Parkierens (Quartierschutz) eine Verbesserung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV erreicht werden.
- Mit der Massnahme M13 ist eine periodische Wirkungskontrolle der Massnahmen und deren Umsetzung vorgesehen.

Planinhalte und-  
hinweise

Mit dem Verkehrsrichtplan Massnahmen und dem Verkehrsrichtplan Langsamverkehr mit Massnahmen werden folgende Inhalte als Massnahmen definiert, die zum Teil bereits umgesetzt sind:

- Gebiete mit Tempo 30 Zonen M0.1 – M0.5
- Massnahmen M1 – 12 (ausser M8 – M10)
- Wanderwege, Ergänzung Langsamverkehrsnetz, lokale Fusswege, Veloverkehrsrouten, Radverbindung Schule
- Auf- und Teilaufhebung Bahnübergänge

Als verkehrsrelevante Hinweise sind dargestellt:

- Verkehrsrelevante Anlagen und Gebiete
- BLS-Bahnlinie mit Stationen
- Gebietserschliessung / Entwicklungsgebiet Heimberg Süd
- Entwicklungsgebiet Bärnstrass
- Projekt Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und die Option Erschliessung Heimberg Süd

Da die kommunale Verkehrsplanung eine regionale Betrachtungsweise erfordert, überschreiten gewisse Streckenführungen den Gemeindeperimeter. Weiterführende Streckenabschnitte ausserhalb des Gemeindeperimeters werden im Verkehrsrichtplan farblich aufgehehlt. Es handelt sich dabei um Hinweise.

### 3.3 Massnahmenblätter

#### 3.3.1 Aufbau

Die Massnahmenblätter zum Verkehrsrichtplan **beschreiben** in groben Zügen die einzelnen **Massnahmen** oder **Massnahmengruppen**, bezeichnen die **federführende** und die **beteiligten Stellen**, halten den **Realisierungshorizont** und den **Koordinationsstand** fest sowie weisen auf **Abhängigkeiten** hin.

### 3.3.2 M0 Gebiete mit Tempo 30-Zonen

In den Wohn- und Mischgebieten von Heimberg sind auf dem Gemeindestrassennetz weitere Tempo 30 Zonen zu prüfen und umzusetzen. Die Einführung von Tempo 30-Zonen ist auf die Sicherung der Gefahrenstellen (M2), die Ergänzungen des Fuss- und Velowegnetzes (M5 und M6) sowie auf die Verkehrsberuhigung der Alpenstrasse (M1) abzustimmen.

Hinweis Im Bereich von Zonen Tempo 30 wird es keine Fussgängerstreifen geben, es gilt Rechtsvortritt und das Abstellen von Fahrzeugen ist nur auf den entsprechenden Parkfeldern gestattet.

Umsetzung Das Kaliforni ist abgestimmt auf die Gemeinde Steffisburg bereits realisiert. Die Gebiete Dornhalde und Oberi Au sind in Umsetzung.

Das Gebiet Underi Au ist aus Sicht der Planungsbehörde vordringlich umzusetzen. Verschiedene Beispiele anderer Bus-Linien im Kanton Bern zeigen, dass Zonen Tempo 30 in Verbindung mit der Aufhebung des Rechtsvortritts und einer geordneten Parkierung den Busbetrieb kaum behindern.

### 3.3.3 M1 Verkehrsberuhigung Alpenstrasse

Die Alpenstrasse ist eine wichtige innerörtliche Sammelstrasse mit erheblichen Veloverkehr und Bus-Linie aber auch mit Schleichverkehr. Die heutige Streckensignalisation Tempo 30 verbunden mit der Aufhebung des Rechtsvortritts hat die Alpenstrasse als Alternative zur Bernstrasse attraktiver gemacht und verleitet zu überhöhter Geschwindigkeit. Die Messungen zeigen jedoch, dass dies nur auf Einzelfälle zutrifft.

Diskutiert wurden gezielte Massnahmen wie ein Abbiegeverbote auf der Schützenstrasse und ev. der Stockhornstrasse verbunden mit Zubringerdienst um quartierfremden Durchgangsverkehr zu unterbinden (Schleichverkehr bei Behinderungen auf der Bernstrasse und Abkürzung via Alpenstrasse zum Sportzentrum). Dies hätte erhebliche Nachteile für das Gewerbe am Stockhornweg, die Erreichbarkeit des Sportzentrums CIS und der öffentlichen Verwaltung sowie eine zusätzliche Belastung der Knoten an der Bernstrasse zur Folge. Demgegenüber hat die Alpenstrasse eine innerörtliche Verbindungsfunktion und deshalb ein gewisses Mass an Durchgangsverkehr aufzunehmen.

Im Zusammenhang mit der früher diskutierten Weststrasse stand eine weitergehende Entlastung der Alpenstrasse zur Diskussion. Die Idee Weststrasse wurde durch die zuständigen Stellen von Bund (ASTRA) und Kanton (kantonales Tiefbauamt, Oberingenierkreis I) kategorisch abgelehnt. Sie hätte den Auwald, das Schulareal und den Bereich der Nationalstrassen-Baulinien betroffen. Zudem ist heute ein Anschluss beim Kreisel Autobahnanschluss Gurnigelstrasse infolge der Tankstelle kaum mehr möglich.

Aufgrund dieser Interessenlage soll die Alpenstrasse abgestimmt auf den öffentlichen Verkehr verkehrsberuhigt erhalten respektive umgestaltet werden. Dazu soll das Verkehrsregime und das Verkehrsaufkommen / Fahrverhalten periodisch überprüft werden und wenn nötig sollen weitere verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen werden.

#### **3.3.4 M2 Sicherung Gefahrenstellen**

Sieben bekannte Gefahrenstellen wie z.B. unübersichtliche Einmündungen sollen mittels Umgestaltung und evtl. einer Reduktion der Verkehrsfläche gesichert sowie übersichtlicher gestaltet werden. Die Behebung von Gefahrenstellen ist immer in einem grösseren Zusammenhang und unter Berücksichtigung anderer Massnahmen zu planen.

#### **3.3.5 M3 Fusswegverbindungen Bernstrasse / Naherholungsgebiet**

Das Naherholungsgebiet östlich der Bernstrasse auf Gemeindegebiet von Steffisburg ist für grosse Teile von Heimberg schlecht erschlossen.

Mit der Renaturierung des Chrebsbachs soll eine Ersatzroute für die unattraktive Wegführung über die Schützenstrasse angeboten werden.

#### **3.3.6 M4 Streckensignalisation Tempo 40**

Mit der langfristig vorgesehenen Erschliessungsstrasse Heimberg Süd ist der Abschnitt neue Zulgrücke / Wohngebiet Underi Zulgrasse zum Schutz des Wohngebiets mit einer Tempolimit zu versehen. Zu prüfen ist, ob zum Schutz des geplanten Wohngebiets am Jägerweg eine Tempobeschränkung zwischen Töpferweg und Jägerweg eingeführt werden soll.

#### **3.3.7 M5 Ergänzung Fusswegverbindungen / Schulwegsicherung**

Das kommunale Fusswegnetz soll mit sieben Massnahmen ergänzt respektive Netzlücken geschlossen werden, so dass für FussgängerInnen und SchülerInnen attraktive und möglichst direkte Verbindungen entstehen. Zudem soll eine optimale Verknüpfung der Wohngebiete mit den öffentlichen Einrichtungen, den Einkaufsmöglichkeiten und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden. Zu berücksichtigen sind insbesondere Querungen von stark befahrenen Strassen sowie eine Gestaltung mit Beleuchtung die der Sicherheit dient.

Die Verbindungen im Umfeld Bahnhofstabelle «Lädeli» wurden mit der Erschliessung Heimberg Süd geprüft.

Die Verbindungen «Aumatte» wurden mit der Überbauung Aumatte teilweise erstellt, sind aber noch zu ergänzen.

Der neue Steg über die Zulg parallel zur Bahnlinie dient als Ersatz für den aufzuhebenden Bahnübergang Untere Zulgrasse. Mit der BLS soll geprüft werden, ob er an die Bahnbrücke angehängt werden kann. Der Bahnübergang Töpferweg soll entgegen der Zielsetzung im Massnahmenblatt MIV-11

des RGSK TOW für den Langsamverkehr erhalten werden. Beim Bahnübergang Töpferweg besteht ein Interessenskonflikt zwischen der Verbesserung der Sicherheit und einer direkten Querverbindung für den Velo- und Fussverkehr. Mit der Aufhebung des Bahnübergangs Untere Zugstrasse gewinnt der Bahnübergang an der Töpferstrasse enorm an Bedeutung für das kommunale Langsamverkehrsnetz. Eine erhöhte Sicherheit wird mit lokalen Massnahmen zur Sicherung der Gefahrenstelle gewährleistet (vgl. Kapitel 3.3.4).

Der Dammweg ist ein bedeutender lokaler Rad- und Spazierweg, der von Schülerinnen und Schülern mit Velos und gehbehinderten Menschen mit Rollator oder Rollstuhl benutzt wird. Er soll mit einem bituminösen Belag versehen werden.

### **3.3.8 M6 Ergänzung Velowegverbindungen**

Das lokale Velowegnetz soll mit sieben Massnahmen ergänzt werden, so dass attraktive, direkte und sichere Verbindungen entstehen. Zudem soll eine optimale Verknüpfung der Wohngebiete mit den öffentlichen Einrichtungen, den Einkaufsmöglichkeiten und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sichergestellt werden.

Zu berücksichtigen sind neben Querungen stark befahrener Strassen und einer sicheren Gestaltung insbesondere auch die Netzfunktion im Verbund mit den regionalen Radrouten.

### **3.3.9 M7 Neuerschliessung Heimberg Süd**

Der A6-Zubringer wird als regionaler Verkehrsträger aufgewertet und mit dem Glättimülkreisels wird der ESP Bahnhof Steffisburg erschlossen. Mit einer neuen Brücke über die Zug können das Gewerbegebiet Am Töpferweg neu erschlossen und das Wohngebiet Oberer Au von Schwerverkehr entlastet werden.

Die Finanzierung des Glättimülkreisels mit der Haupterschliessungsstrasse bis zur Zug wurde durch die Gemeinde Steffisburg mit einem namhaften Beitrag von Heimberg gesichert.

Durch den Beschluss der Stimmbürger vom 23. September 2018 steht diese Erschliessung mittelfristig nicht zur Diskussion. Die Schliessung der Bahnübergänge für den MIV hat Auswirkungen auf den Strassengüterverkehr und Mehrverkehr im Wohngebiet Obere Au zur Folge.

### **3.3.10 M8 Querungshilfen**

Die Fussgängerstreifen auf dem gesamten Gemeindegebiet sind bezüglich Sicherheit überprüft worden, teilweise wurden sie aufgehoben oder verschoben. Nach wie vor hat es Strassenübergänge, die entweder aufgrund des Verkehrsaufkommens oder der Übersichtlichkeit gefährlich oder für gehbehinderte Mitmenschen schwierig zu meistern sind. Deshalb sind entsprechende Massnahmen zur Verbesserung der Situation zu prüfen. Im

Vordergrund stehen Reduktionen der Querungsdistanz, Mittelinseln sowie Absenkungen des Trottoirrandes. Fussgängerstreifen sind nur dann sicher, wenn sie die entsprechenden Anforderungen erfüllen.

### **3.3.11 M9 Einheitliche Signalethik**

Mit einem Signalisationskonzept soll eine einheitliche und prägnante Beschilderung für das gesamte Gemeindegebiet mit einer identitätsstiftenden Gestaltung erreicht werden. Dies betrifft namentlich die Ortseingänge, die Tore zu den Zonen Tempo 30 und die Beschilderung von öffentlichen Einrichtungen.

### **3.3.12 M10 Parkplatzbewirtschaftung**

Die öffentlichen Parkplätze und die öffentlich zugänglichen privaten Parkierungsanlagen für Kunden (Einkaufszentren) und Besucher (Sport- und Freizeitanlagen) sollen abgestimmt auf das Konzept der weiteren Gemeinden des Wirtschaftsraum Thun bewirtschaftet werden. Dies entspricht der Zielsetzung des RGSK TOW gemäss Massnahmenblatt KM-3. Damit soll u. a. quartierfremdes Parkieren unterbunden werden. Dazu ist ein Reglement zur Festlegung der Parkierungsgebühren zu erarbeiten, das die Vergabe von Parkkarten für Anwohner, Handwerker und Auswärtige regelt. Soweit private Anlagen betroffen sind, ist die Parkplatzbewirtschaftung mit Vereinbarungen zu regeln. Als Grundlage dazu wurden sämtliche Parkplätze auf den öffentlichen Strassen und die grösseren öffentlich zugänglichen Kunden- und Besucherparkplätze erhoben.

### **3.3.13 M11 Behindertengerechte Bushaltestellen**

Die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen ist Aufgabe der Strasseneigentümerin. Gemäss den Bestimmungen des Behindertengesetzes BehiG Art. 22 müssen bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr bis spätestens 2023 behindertengerecht ausgestaltet werden. Für den Verkehrsrichtplan der Einwohnergemeinde Heimberg ist dabei die Ausgestaltung der Bushaltestellen relevant. Im Massnahmenblatt M11 wird festgesetzt, dass die Bushaltestellen behindertengerecht ausgestaltet werden sollen.

### **3.3.14 M12 Bike + Ride**

Bike + Ride (B+R) meint die Kombination von Veloverkehr (Wege von / zu den ÖV-Stationen) und ÖV (Wege zwischen den Stationen). Grundsätzlich gilt bezüglich B+R für alle Agglomerationsgemeinden folgende Zielsetzung gemäss RGSK TOW: „Attraktivierung der Anlagen des kombinierten Verkehrs an den Schnittstellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr“. Innerhalb der Massnahme KM-5 im RGSK TOW ist die Agglomerationsgemeinde Heimberg als Standort mit Ausbaubedarf kategorisiert. Ein Ausbaubedarf für die Gemeinde Heimberg besteht bei den Bushaltestellen «Station Heimberg» und «Lädeli» und wird im Massnahmenblatt M12 formuliert. Die Dimensionierung und Gestaltung der Anlagen bei der

Station Heimberg ist auf die Arealentwicklung «Bir Underfüerig» und bei der Station Lädeli auf die Arealentwicklung «Untere Bernstrasse» abzustimmen.

### **3.3.15 M13 Controlling**

Mit einem periodischen Controlling sollen einerseits der Umsetzungsstand und andererseits die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen überprüft werden. Gestützt darauf sollen wo nötig Korrekturen vorgenommen und der Verkehrsrichtplan aktualisiert werden.

## **4. Verfahren**

### **4.1 Ablauf**

Die Bevölkerung ist bei der Erarbeitung von Richtplänen im Rahmen der Mitwirkung in den Planungsprozess einzubeziehen, indem sie zu den Entwürfen Stellung nehmen kann. Anschliessend werden die Richtpläne, vorliegend der Verkehrsrichtplan überprüft und dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Nach erfolgter Vorprüfung und Bereinigung mit dem Kanton werden sie vom Gemeinderat beschlossen und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt.

### **4.2 Orientierung / Mitwirkung**

Bevor der Entwurf des Verkehrsrichtplans, bestehend aus dem Verkehrsrichtplan Strassenkategorien, dem Verkehrsrichtplan Massnahmen, dem Verkehrsrichtplan Langsamverkehr mit Massnahmen und den Massnahmenblättern sowie dem Erläuterungsbericht der Bevölkerung zur Mitwirkung vorgelegt wird, wurde er durch die Planungskommission beraten, durch die Spezialkommission Ortsplanung bereinigt sowie durch den Gemeinderat zu Handen der Mitwirkung verabschiedet.

Die Gemeinde orientierte an der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 11. Dezember 2017 über die Ziele und Inhalte des Verkehrsrichtplans. Die Mitwirkung wurde durch eine Auflage vom 11. Dezember 2017 bis 31. Januar 2018 gewährleistet. Detaillierte Stellungnahmen zu den zahlreichen Anregungen enthält der Mitwirkungsbericht.

Auf Grund der Mitwirkung ergeben sich keine grundsätzlich neuen Erkenntnisse für die Verkehrsrichtplanung. Die Eingaben beziehen sich meist auf Details der Projektierung, die nicht stufengerecht in den Verkehrsrichtplan integriert werden können. Die Anliegen und Vorschläge sind, soweit sie dafür geeignet sind, im Rahmen der Umsetzung der einzelnen Massnahmen bei der konkreten Projektierung zu berücksichtigen.

Am Verkehrsrichtplan sind ausser einer Wegverbindung zwischen Alpenstrasse und Auweg keine Änderungen vorzunehmen. Hingegen werden diverse wertvolle Anregungen mit der Detailplanung aufgenommen oder geprüft.

Zudem soll gestützt auf den Einspracheverhandlungen zur UeO «Erschliessung Süd» der Bahnübergang Töpferweg für den Langsamverkehr offen gehalten und der Bahnübergang Untere Zulgstrasse nach Erstellung der Langsamverkehrs-Brücke über die Zulg zum Bahnhof Steffisburg geschlossen werden.

### **4.3 Vorprüfung**

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung prüft den Verkehrsrichtplan unter Einbezug der weiteren Fachstellen (TBA, OIK I) im Rahmen der Vorprüfung auf dessen Rechtmässigkeit und Übereinstimmung mit übergeordneten Plänen und Konzepten. Der Verkehrsrichtplan wurde anschliessend gemäss den Vorbehalten im Vorprüfungsbericht, soweit aus der Sicht der Gemeinde zweckmässig, bereinigt.

Beim Verkehrsrichtplan Strassenkategorien werden die Detailerschliessungsstrassen nicht mehr festgelegt. Zudem wird aufgrund der Ablehnung der UeO Erschliessung Heimberg Süd auf die Aufhebung des Bahnübergangs Töpferweg verzichtet.

### **4.4 Beschlussfassung und Genehmigung**

Richtpläne werden in der Kompetenz des Gemeinderates ohne Möglichkeit zur Einsprache beschlossen. Anschliessend erfolgt die Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung.

Der Beschluss durch den Gemeinderat erfolgte am 12. November 2018. Dazu wird auf das Protokoll<sup>1</sup> verwiesen.

---

<sup>1</sup> Protokoll «Verkehrsrichtplan - Ergebnis Vorprüfung, Überarbeitung: Beschluss und Verabschiedung zu Händen Genehmigung AGR»