



Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept

Oberdorfstrasse / Bernstrasse / Bahnhofstrasse

Mitwirkung September 2010

**Tiefbauamt des Kantons Bern /
Gemeinde Münchenbuchsee**

Bearbeitung

*Michael Liebi
Samira Neuse
Elmar Brühlhart*

*dipl. Ing. FH Raumplanung FSU
dipl. Ing. FH Landschaftsarchitektur BSLA
Hochbauzeichner*

*Metron Bern AG
Postfach 7265
Neuengasse 43
CH 3001 Bern*

*T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch
www.metron.ch*

Titelbild: Visualisierung des neuen Dorfplatzes

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage	4
2 Analyse der Ist-Situation	5
2.1 Perimeter und Abschnittsbildung	5
2.2 Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse	6
2.3 Zentrale Oberdorfstrasse	7
2.4 Oberdorfstrasse, Einmündung Schöneggweg	8
2.5 Westliche Oberdorfstrasse	9
2.6 Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz	10
3 Handlungsbedarf	11
3.1 Handlungsbedarf Kanton/Gemeinde	11
4 Ziele	12
5 Lösungsstrategien	13
5.1 Querschnitt Oberdorfstrasse	13
5.2 Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse	15
5.3 Bushaltestelle Dorf/Kirche	16
6 Konzept	17
6.1 Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse	17
6.1.1 Variante „Dorfplatz“	17
6.1.2 Variante „RBS wie heute“	19
6.1.3 Randbedingungen zu den Varianten	19
6.2 Zentrale Oberdorfstrasse	20
6.3 Oberdorfstrasse, Einmündung Schöneggweg	21
6.4 Westliche Oberdorfstrasse (Coop-Dorfausgang)	22
6.5 Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz	22
7 Umsetzungsstrategie und Pflichtenheft	23
7.1 Umsetzungsstrategie	23
8 Mitwirkung	24
8.1 Ablauf	24
8.2 Mitwirkungsbericht	24
9 Grundlagen	25

1 Ausgangslage

Verkehr bewegt – dies ist auch in Münchenbuchsee nicht anders. So war die Verkehrssituation im Ortszentrum bereits Gegenstand politischer Vorstösse im Grossen Gemeinderat und ein gewichtiges Thema für die Bevölkerung. Mit der Ortsplanungsrevision wurden nun wichtige Weichen zur zukünftigen Entwicklung von Münchenbuchsee gestellt. Die neuen Ein- resp- Umzonungen haben zum Teil einen direkten Einfluss auf die angrenzenden Strassenräume. Unabhängig davon gibt es kommunale und regionale Anliegen für die Hauptstrassenräume von Münchenbuchsee, welche umzusetzen sind. Somit bestehen verschiedene Anlässe für eine Planung der Strassenräume:

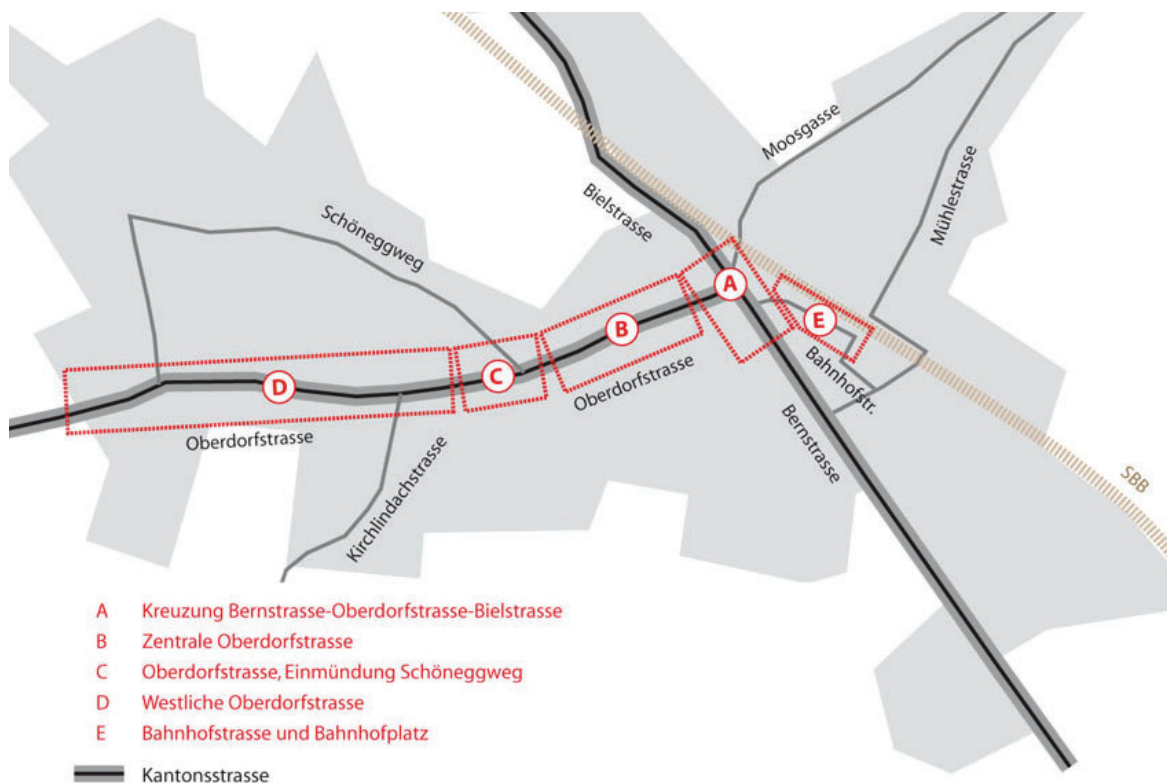
- Eine der zentralen Freiflächen von Münchenbuchsee, das Gebiet Strahmmatte, wird längerfristig einer neuen Nutzung zugeführt. Dabei bietet sich die Gelegenheit, die Einmündung des Schöneggweges neu zu verlegen, um die verkehrliche Situation zu verbessern und eine optimalere Überbauung zu ermöglichen.
- Im Bahnhofgebiet sieht die ZPP Bahnhof eine Neubebauung vor. Auch hier müssen die Bahnhofstrasse und der Bahnhofplatz in die Überlegungen miteinbezogen werden. Die Gelegenheit soll genutzt werden, um den Bahnhofplatz neu zu organisieren und als Ankunftsart aufzuwerten.
- In der Korridorstudie Bern Nord vom Mai 2005 werden regional bedeutende Schwachstellen ermittelt, für welche Massnahmen zu ergreifen sind. Dies betrifft im Zentrum von Münchenbuchsee den Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse, für welchen ein Betriebskonzept zur Behebung der Schwachstellen ausgearbeitet werden soll.
- Schliesslich wird im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Münchenbuchsee definiert, dass die Oberdorf- und Bernstrasse ein lebendiges Ortszentrum mit einer **attraktiven und sicheren Strassenraumgestaltung** sein soll.

Sinnvollerweise werden alle diese Anliegen in einem Gesamtprozess koordiniert angegangen. Dies bildet die Grundlage für die Erarbeitung des vorliegenden Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes. Der Konzeptvorschlag beinhaltet Massnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation und zur Aufwertung der öffentlichen Räume auf der Oberdorf- und der Bernstrasse, sowie für den Bahnhofplatz und die Bahnhofstrasse.

Das vorliegende Konzept stellt in diesem Prozess den ersten Schritt dar; es soll die grundsätzlichen Lösungen aufzeigen, ohne bereits ins Details zu gehen. Eine weitere Detaillierungsstufe stellt später das Strassenplanverfahren dar, dass die Konzeptvorschläge bis auf Stufe Bauprojekt weiter verfeinert.

2 Analyse der Ist-Situation

2.1 Perimeter und Abschnittsbildung



Perimeter und Abschnitte

Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept behandelt die Oberdorfstrasse von der Bernstrasse bis zum Ortsausgang, die Bernstrasse um den Knoten, sowie den Bahnhofplatz, inkl. Zufahrt. Da die Strassenabschnitte verschiedene Bedürfnisse aufweisen, wurde das Konzept in fünf Abschnitte aufgeteilt, für die spezifische Lösungen zu suchen sind:

- A Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse-Bielstrasse
- B Zentrale Oberdorfstrasse
- C Oberdorfstrasse, Einmündung Schöneggweg
- D Westliche Oberdorfstrasse
- E Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz

2.2 Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse



Flächenintensive Verkehrsführung



Rückstau zur Morgenspitze

Probleme:

- Der gesamte Knotenbereich wird durch den motorisierten Verkehr stark dominiert
- Die heutige Verkehrsführung weist einen hohen Flächenbedarf aus
- Zu den Spitzenstunden besteht vor allem auf der Bielstrasse Rückstau, durch den auch der öffentliche Verkehr behindert wird
- Die heutige Knotenform verursacht einen teils hektischen Verkehrsablauf
- Der Knoten gilt als Unfallschwerpunkt
- Das Sicherheitsempfinden insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ist tief
- Die Haltestelle „Dorf“ des Postautos liegt abseits des Zentrums

Vorgaben:

- Korridorstudie Nord: Durch ein Betriebskonzept soll der Verkehrsablauf verbessert werden
- Kommunalen Verkehrsrichtplan Gemeinde Münchenbuchsee: Die Strassenzüge der Oberdorf- und Bernstrasse sollen attraktive und sichere Zentrumsbereiche sein

Ziele:

- Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Neuorganisation der Bushaltestellen: zentrale Lage, gute Verknüpfungen
- Gestalterische Aufwertung
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität: Schaffen eines „Dorfplatzes“

2.3 Zentrale Oberdorfstrasse



Strassenraumgestaltung



Fussgängerverbindungen

Probleme:

- Die Strassenraumgestaltung ist in diesem Abschnitt sehr unterschiedlich; neue und attraktive Abschnitte wie vor dem Schulhaus Paul Klee wechseln sich ab mit weniger attraktiv gestalteten Bereichen
- Die Fussgängerführung bei den Einmündungen der Quartierstrassen und auf gewissen Vorflächen ist zum Teil wenig komfortabel

Vorgaben:

- Kommunalen Verkehrsrichtplan Gemeinde Münchenbuchsee: Die Strassenzüge der Oberdorf- und Bernstrasse sollen attraktive und sichere Zentrumsbereiche sein

Ziele:

- Aufwertung des Strassenraumes zu einem attraktiven Zentrumsraum
- Komfortable und sichere Verbindungen für Zufussgehende
- Komfortable und sichere Verbindungen für Velofahrende
- Genügende, aber nicht dominierende Parkierung

2.4 Oberdorfstrasse, Einmündung Schöneggweg



Einmündung Schöneggweg



Schlechte Sichtverhältnisse für wartende Zufussgehende

Probleme:

- Schlechte Sichtverhältnisse beim Fussgängerstreifen

Vorgaben:

- Infolge der Überbauung Strahm matte wird eine Neuverlegung des Schöneggweges nötig. Der Schöneggweg mündet neu östlich der Liegenschaft Nr. 34 rechtwinklig in die Oberdorfstrasse. Dadurch entstehen für die Überbauung besser nutzbare Parzellenstrukturen. Die Neuverlegung gibt die Möglichkeit, die gesamte Einmündung verkehrlich besser zu organisieren.

Ziele:

- Verbesserung der verkehrlichen Situation
- Einbezug der Einmündung in das Gesamtkonzept Oberdorfstrasse

2.5 Westliche Oberdorfstrasse



Schlechte Sichtverhältnisse aufgrund der Hecke



Bus verdeckt Fussgängerstreifen



Vortrittsregelung Häuslimoosstrasse

Probleme:

Die Oberdorfstrasse zwischen Coop und dem Ortsausgang funktioniert im Grossen und Ganzen gut. Punktuelle Verbesserungen können aber vorgenommen werden:

- Einmündung Kirchlindachstrasse: Die Sichtverhältnisse auf wartende Zufussgehende ist aufgrund einer dichten Hecke vor dem Gebäude Nr. 67 sehr schlecht.
- Bushaltestelle Lindenweg: Der wartende Bus verdeckt die Sicht auf den Fussgängerstreifen
- Einmündung Häuslimoosstrasse: Eine Änderung des Vortrittsregimes (Häuslimoos- statt Oberdorfstrasse) würde die die wichtigere Strasse und den ÖV priorisieren, zudem würde der „Durchschuss“ auf der Oberdorfstrasse unterbrochen.

Vorgaben:

- -

Ziele:

- Verbesserung der Sichtverhältnisse bei der Einmündung Kirchlindachstrasse
- Verbesserung der Fussgängersicherheit bei der Haltestelle Lindenweg
- Vortrittsberechtigung der Häuslimoosstrasse gegenüber der Oberdorfstrasse

2.6 Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz



Bahnhofplatz



Zugang zum Bahnhofplatz

Probleme:

- Zu den Spitzenstunden bestehen starke Fussgängerströme, das Trottoir auf der Bahnhofstrasse ist dafür zu eng
- Zwischen der Apotheke und Foto Messerli könnte ein weiterer, direkter Zugang zum Bahnhof geschaffen werden
- Der Bahnhofplatz weist eine wenig einladende Gestaltung auf – er ist keine Visitenkarte für die Gemeinde

Vorgaben:

- Verkehrskonzept Bahnhof
- Kommunalen Verkehrsrichtplan

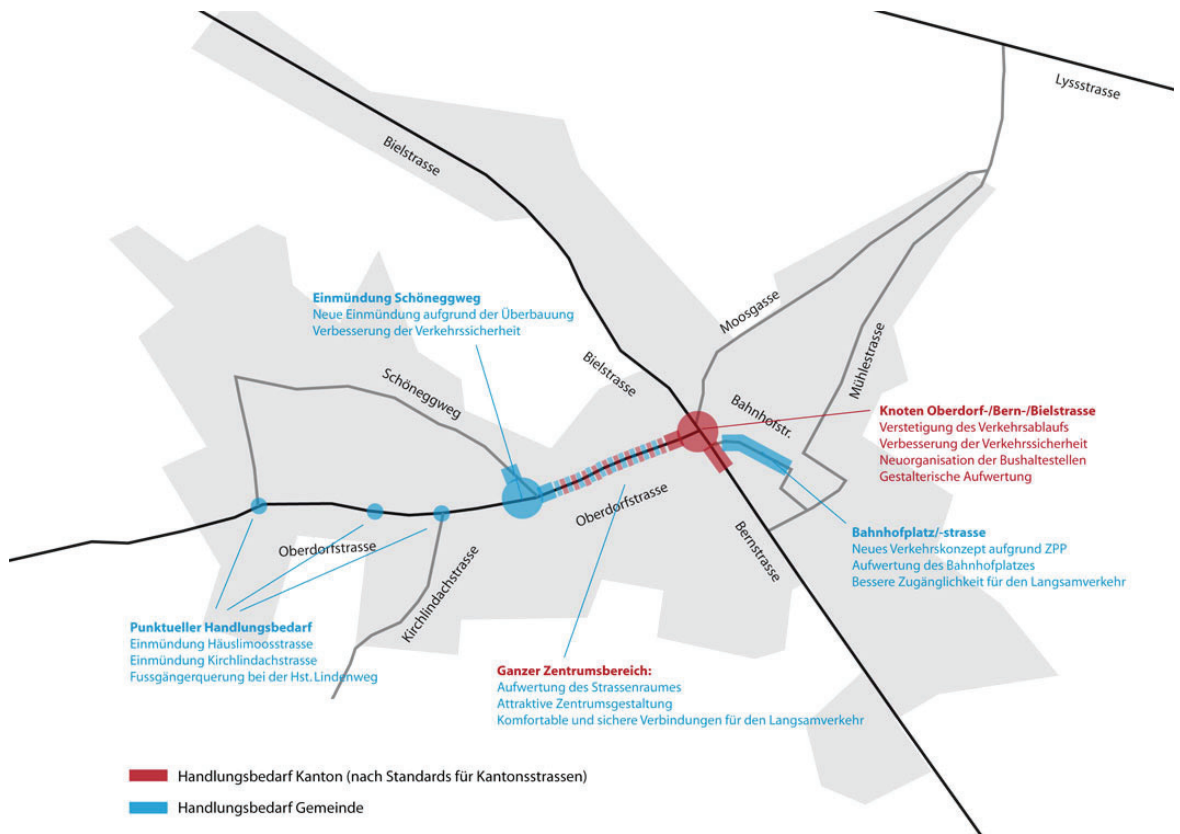
Ziele:

- Aufwertung der bestehenden Fussgängerverbindungen
- Neue, zusätzliche Fusswegverbindung
- Aufwertung der Platzgestaltung

3 Handlungsbedarf

3.1 Handlungsbedarf Kanton/Gemeinde

Wie in den Kapiteln 2.1 bis 2.5 dargelegt, bestehen je nach Abschnitt verschiedene Anlässe, welche eine Planung der Strassenräume zur Folge haben. Zusammenfassend wird nun festgehalten, wo Handlungsbedarf besteht, und was der Auslöser dafür ist.



Handlungsbedarf aufgeteilt nach Kanton/Gemeinde

4 Ziele

Thema	Zielzustand
Strassenraumfunktion	Die Oberdorfstrasse und die Bernstrasse sind attraktive Zentrumsgebiete, die zum Einkaufen, aber auch zum Flanieren und Begegnen einladen.
Strassenraumgestaltung	Der Strassenraum ist ein verbindendes Element; die Strassenraumgestaltung ist im Zentrum einheitlich und identitätsstiftend.
Gesamtverkehr	Im Ortszentrum gilt das Koexistenzprinzip. Die Strassenraumgestaltung und die dadurch beeinflusste Fahrgeschwindigkeit fördern die gegenseitige Rücksichtnahme unter den Verkehrsteilnehmenden.
Fussverkehr	Den Zufussgehenden stehen in Längsrichtung wie Querrichtung sichere und komfortable Verbindungen zur Verfügung. Insbesondere die Schulwege weisen eine hohe Sicherheit auf.
Veloverkehr	Die Velofahrenden können sich auf der Oberdorf- und der Bernstrasse gut und sicher bewegen. Es stehen eine ausreichende Fahrbahnbreite, und wo möglich und sinnvoll, markierte Radstreifen zur Verfügung. Wichtige Abbiegebeziehungen weisen geschützte Flächen in der Strassenmitte auf.
Öffentlicher Verkehr	Der öffentliche Verkehr kann möglichst ohne Behinderungen zirkulieren. Die Haltestellen von RBS und Postauto sind attraktiv gelegen und untereinander optimal verknüpft.
Motorisierter Individualverkehr	Der MIV verkehrt langsam, aber flüssig durch das Zentrum. Der Knoten Bernstrasse/Oberdorfstrasse ist leistungsfähig und weist eine hohe Sicherheit auf.
Parkierung und Anlieferung	Die Verfügbarkeit von Kundenparkplätzen ist in angemessener Distanz zu den Geschäften gewährleistet. Die Anlieferung ist gewährleistet. Die Parkplätze sind für Kunden verfügbar und nicht durch Langzeitparkierung besetzt.
Bahnhofplatz	Der Bahnhofplatz ist durch sichere und attraktive Wege für den Langsamverkehr mit dem Zentrum verknüpft. Der Bahnhofplatz ist als wichtiger öffentlicher Ort neu gestaltet und gilt als Visitenkarte der Gemeinde.

5 Lösungsstrategien

5.1 Querschnitt Oberdorfstrasse

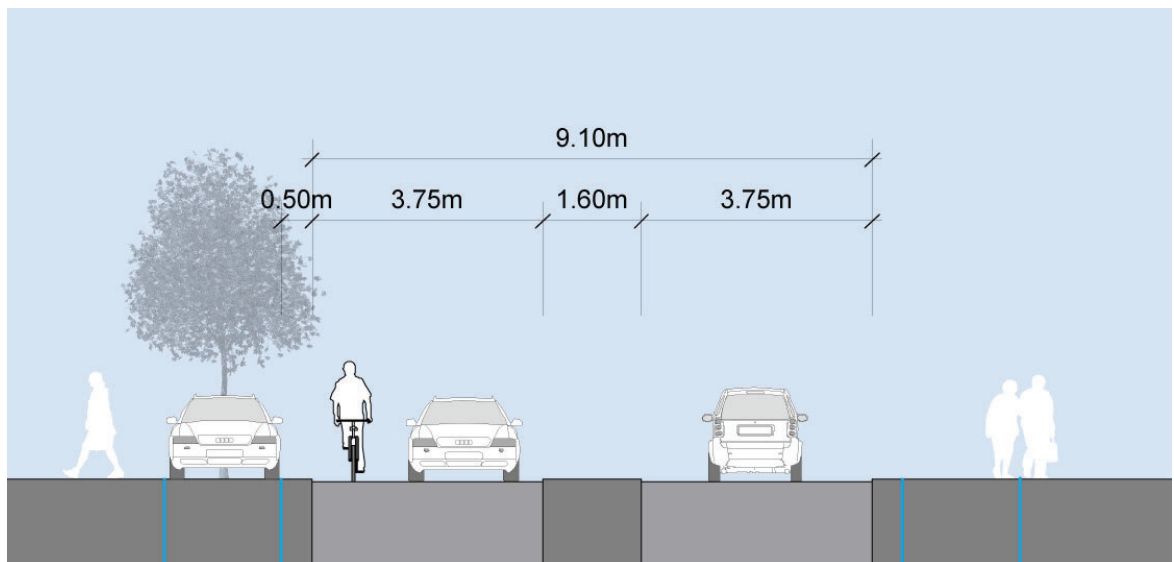
Ausgangslage

Die Oberdorfstrasse zwischen der Bernstrasse und der Einmündung Schöneggweg weist eine Verkehrsbelastung von ca. 8'500 Fahrzeugen pro Tag auf. Abschnittsweise sind Velostreifen vorhanden. Wichtige öffentliche Gebäude wie Schulen liegen an der Oberdorfstrasse. Die Strassenraumgestaltung ist teilweise neu und attraktiv, in anderen Teilen weist sie jedoch Defizite aus. Das Potenzial, den Zentrumsbereich zu attraktivieren, ist vorhanden.

Strategie

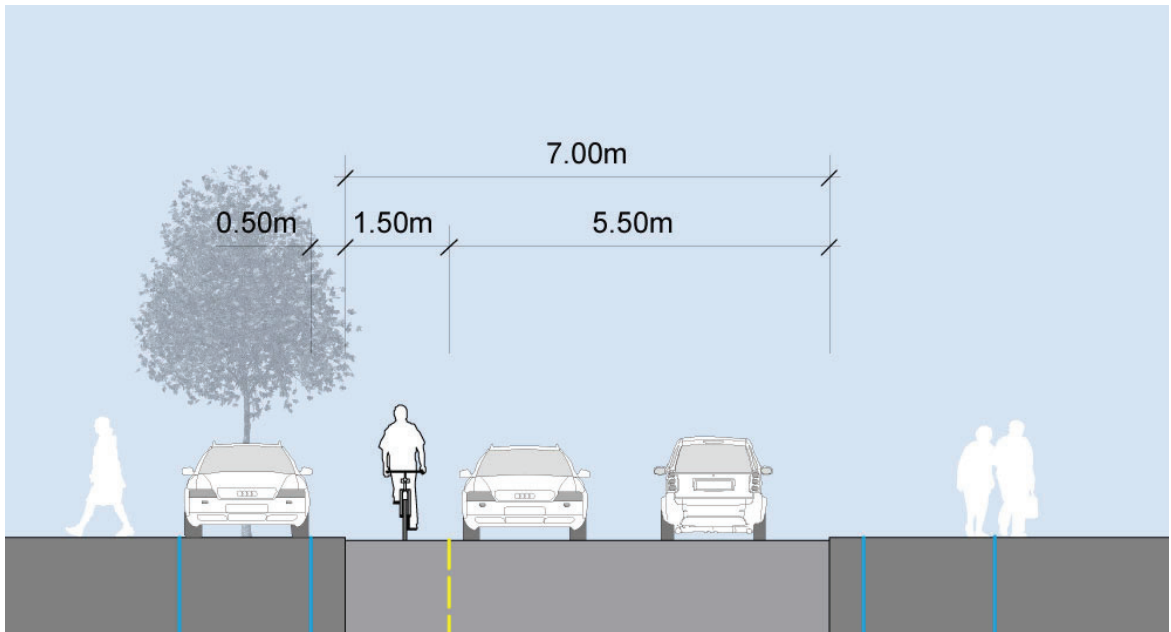
Auf die verschiedenen Abschnitte und Bedürfnisse soll spezifisch reagiert werden:

Im Bereich des Knotens Bernstrasse und der Einmündung des Schöneggweges bestehen die intensivsten Verkehrsbeziehungen, und dort ist auch genügend Platz vorhanden. In diesen Bereichen soll deshalb eine Mittelzone realisiert werden. Sie dient als gesicherte Querungshilfe für Zufussgehende und Velofahrende, sowie als Abbiegehilfe für Autofahrende. Sie gliedert den Strassenraum und reduziert die Geschwindigkeiten.



Querschnitt mit Mittelzone, freier Massstab

Zwischen diesen beiden Abschnitten besteht vergleichsweise geringer Handlungsbedarf. Vorgeschlagen wird hier eine sogenannte Kernfahrbahn: Die Mittelmarkierung wird weggelassen, dafür besteht dorfaufwärts ein markierter Radstreifen. In den Seitenbereichen soll eine Gestaltung wie vor dem Schulhaus Paul Klee für den ganzen Abschnitt gelten. Das heisst, das Trottoir wird konsequent durchgezogen, dadurch entstehen bei den Quartierstrassen Trottoirüberfahrten. Die Parkplätze sollen etwas von der Strasse weggesetzt in lockerer Anordnung auf dem Trottoir stehen. Wo der Seitenbereich gut und neu ist, wie vor dem Schulhaus Paul Klee, müssen keine Änderungen vorgenommen werden.



Querschnitt mit einseitiger Kernfahrbahn, freier Massstab

Geprüfte Varianten: Durchgehende Mittelzone

Die Variante eines Strassenquerschnittes mit einer durchgehenden Mittelzone wurde geometrisch geprüft. Sie hätte den Vorteil, flächige Querungsmöglichkeiten anzubieten. Aufgrund der gegebenen Platz- und Eigentumsverhältnisse kann eine solche Lösung jedoch nur mit massiven Eingriffen in die privaten Vorzonen realisiert werden. Zudem ist der Handlungsbedarf gemäss Standards für Kantonsstrassen für eine solche Lösung im mittleren Abschnitt nicht gegeben.

5.2 Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse

Ausgangslage:

Heute besteht eine vortrittsregelte Kreuzung mit folgenden Verkehrsbelastungen: Bernstrasse ca. 9`300 Fhz, Bielstrasse ca. 6`700 Fhz, Oberdorfstrasse ca. 8`500 Fhz. Die heutige Situation verursacht zahlreiche Probleme, die im Kapitel 2.1 dargelegt sind. Durch eine Neugestaltung besteht das Potenzial, den Verkehrsablauf zu verflüssigen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die städtebauliche Situation aufzuwerten.

Strategie

Die bestehende Kreuzung soll in einen Kreisverkehr mit minimalem Durchmesser umgewandelt werden (sogenannter Minikreisel). Durch eine Neuordnung der Bushaltestellen an zentraler Lage auf der Bernstrasse entsteht ein grosser Platzgewinn bei den heutigen Wendeanlagen, Münchenbuchsee bekommt so einen „Dorfplatz“. Die Platzverhältnisse geben vor, einen sogenannten Minikreisel mit einem Durchmesser von ca. 22m zu realisieren. Die Kreiselmitte bleibt für sehr grosse Fahrzeuge überfahrbar.

Geprüfte Varianten:

Kreisel mit einem Durchmesser von 26m und vertikalem Element in der Kreiselmitte: Aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.

Kreuzung mit Lichtsignalanlage: Ergibt eine verkehrsdominierte Gestaltung und stellt keine Verbesserung gegenüber heute dar.

Optional besteht die Möglichkeit, den Kreisel später mit einer Lichtsignalanlage zur Busbevorzugung auszurüsten.

5.3 Bushaltestelle Dorf/Kirche

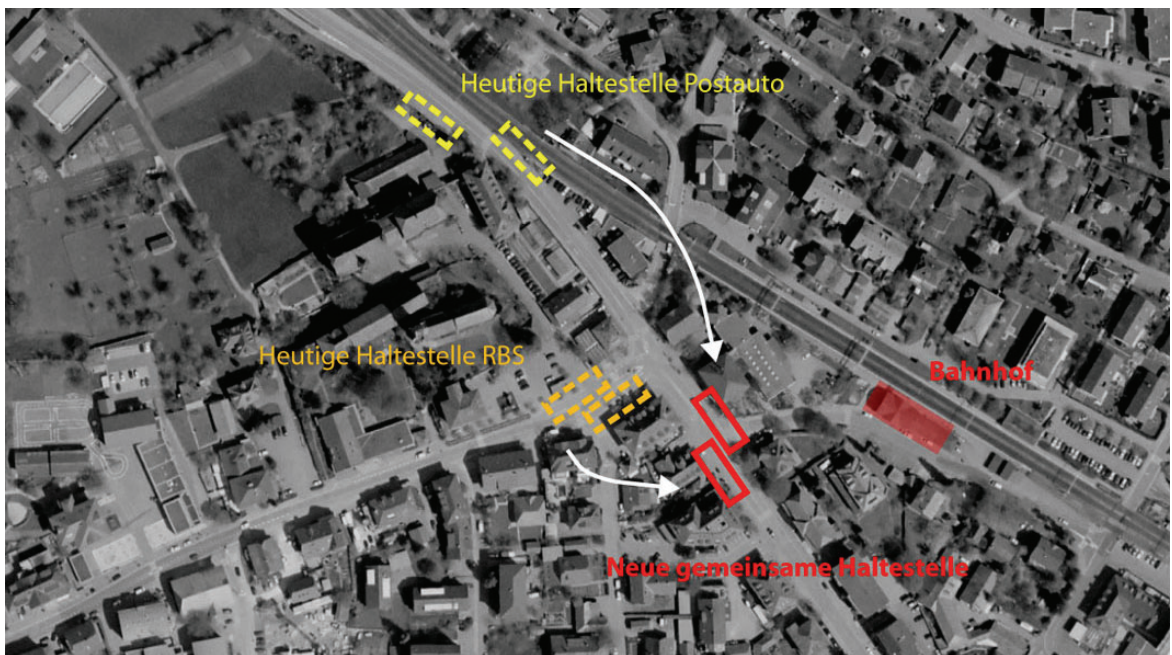
Ausgangslage:

Die Postautolinie 898 hält heute abseits des Zentrums an der Bielstrasse. Die Wendeanlage der Verstärkerlinie des RBS benötigt sehr viel Platz. Die Verknüpfung der Buslinien und der Zugang zum Bahnhof ist heute nicht optimal gelöst.

Strategie

Im Bericht vom 15.06.2010 wurden verschiedene Varianten zur Anordnung der Bushaltestellen geprüft. Aus Sicht der Planer und des kantonalen Tiefbauamtes bietet folgende Variante am meisten Vorteile:

Der RBS und das Postauto halten an einer gemeinsamen Haltestelle auf der Bernstrasse. Die gemeinsame Haltestellenanordnung ist für die ÖV-Benutzer übersichtlich, liegt an zentraler Lage, weist sichere Übergänge für die Zufussgehenden und kurze Wege zum Bahnhof aus. Der Verstärkerkurs des RBS verkehrt über die Bahnhofstrasse. Somit entsteht ein grosser Platzgewinn im Bereich der heutigen Wendeanlage, welche zur Gestaltung eines Dorfplatzes genutzt werden kann.



Vorschlag Haltestellenkonzept

Alternative Variante

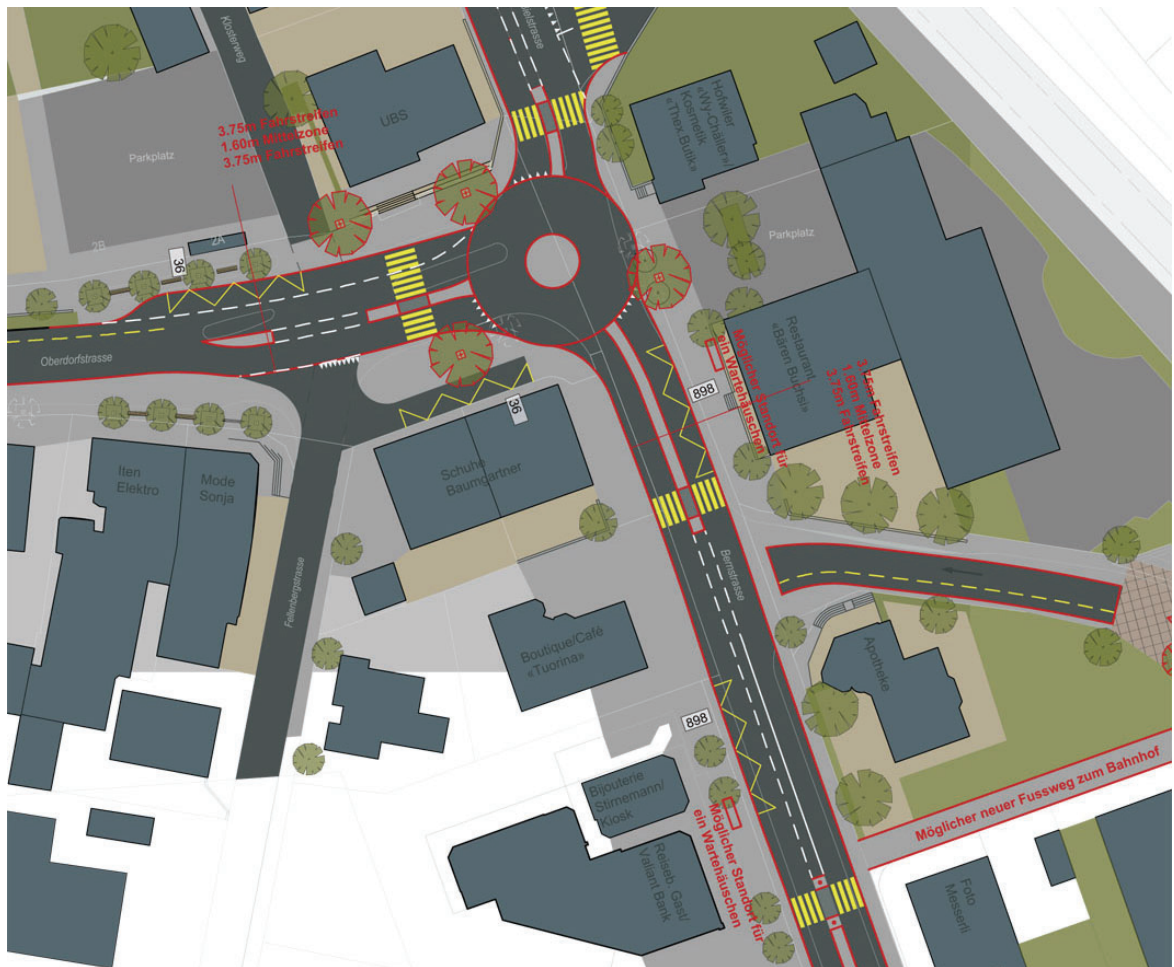
Als Alternative besteht die Möglichkeit, nur das Postauto an der neuen Haltestelle Bernstrasse halten zu lassen. Der RBS würde wie heute über den Dorfplatz wenden. Vorteil: „Lösung wie heute“. Nachteil: Es entsteht kein Platzgewinn, die Chance für einen „Dorfplatz“ kann nicht genutzt werden. Weitere Erläuterungen dazu im Kapitel 6.

Visualisierung Dorfplatz



Visualisierung Dorfplatz, mit Zufahrt zum Kreisel

6.1.2 Variante „RBS wie heute“



Alternative Variante, freier Massstab

Konzeptelemente

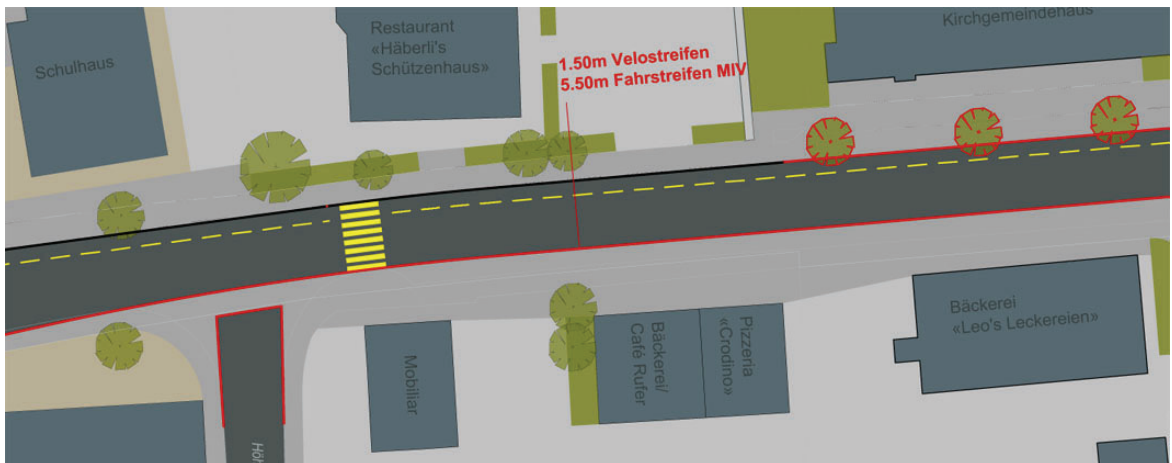
- Nur die Postautolinie hält auf der Bernstrasse. Der RBS wendet und hält wie heute auf dem Platz. Damit entsteht kein Flächengewinn, und es kann kein Dorfplatz in der beschriebenen Form realisiert werden. Dafür bestehen bei den RBS-Haltestellen in beide Richtungen Überholmöglichkeiten.
- Der Kreisel kann unabhängig davon realisiert werden.

6.1.3 Randbedingungen zu den Varianten

Die Variante „Dorfplatz“ entspricht den Zielen des Agglomerationsprogramms Bern für ein verträglicheres Strassennetz. Somit können Mittel des Agglomerationsfonds bezogen werden. Die Variante „Dorfplatz“ erfüllt zudem die Referenzstandards für Kantonsstrassen. Das kantonale Tiefbauamt bevorzugt deshalb die Variante „Dorfplatz“.

In der Planungskommissionsitzung vom 15.06.2010 wurde beschlossen, noch eine weitere Variante („RBS wie heute“) zur Mitwirkung aufzulegen. Diese erfüllt jedoch die kantonalen Referenzstandards nicht in allen Punkten. Damit stehen auch die Mittel des Agglomerationsfonds voraussichtlich nicht zur Verfügung.

6.2 Zentrale Oberdorfstrasse



Situationsplan Oberdorfstrasse, freier Massstab

Konzeptelemente

- Einseitige Kernfahrbahn: dorfaufwärts soll ein Radstreifen realisiert werden, die Mittelmarkierung wird entfernt.
- Als Gestaltungsprinzip dient die Gestaltung vor dem Schulhaus Paul Klee als Vorbild: Die Parkplätze sind in Längsrichtung in lockerer Anordnung auf dem Trottoir angeordnet. Durch einen geringen Abstand der Parkplätze gegenüber der Strasse sind die Velofahrenden besser vor öffnenden Autotüren geschützt. Wo die Seitenbereiche gut und neu gestaltet sind, wie vor dem Schulhaus, wird an ihnen nichts geändert.
- Die Einmündungen der Quartierstrassen sollen als Trottoirüberfahrten gestaltet werden.
- Beabsichtigte Wirkungen: Einheitliche und sichere Strassenraumgestaltung. Verbesserung der Verkehrssituation für Zufussgehende und Velofahrende.



Vorbildliche Strassenraumgestaltung vor dem Schulhaus Paul Klee. Dieses Prinzip soll auch an anderen Stellen angewendet werden.

6.3 Oberdorfstrasse, Einmündung Schöneggweg



Situationsplan Oberdorfstrasse, Einmündung Schöneggweg, freier Massstab

Konzeptelemente

- Die Einmündung des Schöneggweges verläuft rechtwinklig auf die Oberdorfstrasse und befindet sich weiter östlich als heute, auf der Höhe Coop.
- Zwischen dem Kopierladen Buchsi und dem Coop wird eine Mittelzone vorgeschlagen. Diese kann für verschiedene Zwecke genutzt werden: Sie dient als Querungshilfe für Zufussgehende, Abbiegebereich für Auto- und Velofahrende oder als Überholraum bei den Haltestellen. Die Mittelzone gliedert den Strassenraum und senkt die Geschwindigkeiten.
- Die Haltestellen Schöneggweg des RBS befinden sich neu beide auf der Oberdorfstrasse, auf Höhe der heutigen Haltestelle. Es bestehen in beiden Richtungen Überholmöglichkeiten für PKW.
- Beabsichtigte Wirkungen: Durch die Neuverlegung der Einmündung Schöneggweg kann das Gebiet Strahmmatte besser überbaut werden. Durch die Mittelzone können geschützte Querungs- und Abbiegemöglichkeiten angeboten werden. Die Mittelzone hat eine verkehrsberuhigende Wirkung.

6.4 Westliche Oberdorfstrasse (Coop-Dorfausgang)

Einmündung Kirchlindachstrasse

Lösungsmöglichkeit: Erstellen einer Trottoirüberfahrt. Dadurch werden die Fahrzeuge stärker abgebremst und die Aufmerksamkeit der Autolenkenden erhöht. Die Zufussgehenden bewegen sich auf erhöhtem Niveau. Möglicher Nachteil: Die Zufussgehenden fühlen sich eher in Sicherheit und passieren die Stelle eventuell unachtsamer.

Bushaltestelle Lindenweg

Lösungsmöglichkeit: Durch das Verschieben des Fussgängerstreifens westlich der Einmündung Lindenweg werden die Sichtverhältnisse deutlich verbessert.

Einmündung Häuslimoosstrasse

Lösungsmöglichkeit: Die Häuslimoosstrasse soll neu vortrittsberechtigt gegenüber der Oberdorfstrasse sein. Damit wird der wichtigeren Strasse innerhalb der Gemeinde der Vortritt gegeben, der Bus priorisiert und die Geschwindigkeit auf der Oberdorfstrasse gesenkt.

6.5 Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz



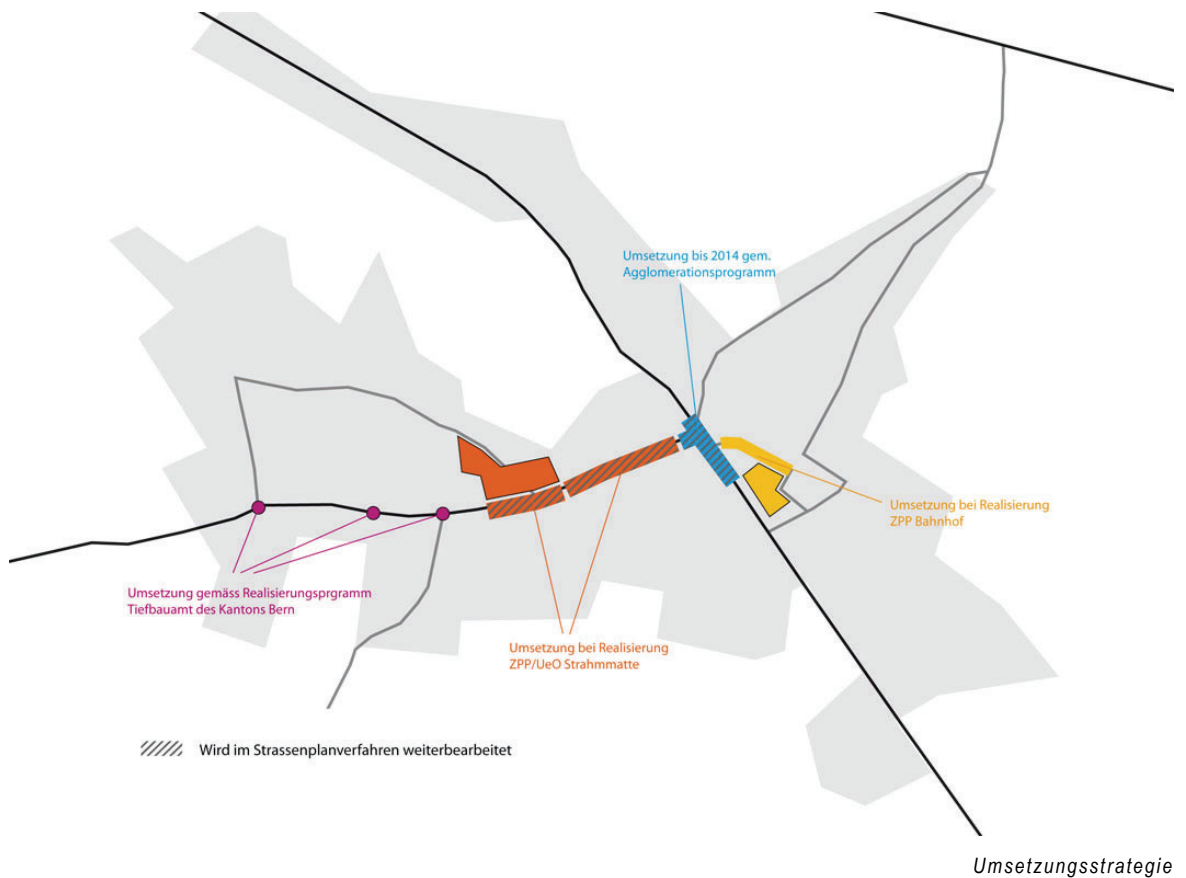
Situationsplan Bahnhofplatz, freier Massstab

Konzeptelemente

- Die Bahnhofstrasse soll zwischen dem alten Bahnübergang und der Einmündung in die Oberdorfstrasse als Einbahnsystem in Richtung Norden betrieben werden. Für Velofahrende ist die Strecke auch in der Gegenrichtung geöffnet. Dadurch entsteht eine Vereinfachung des Verkehrsregimes und ein Platzgewinn, der für die Zufussgehenden genutzt werden kann.
- Der Bahnhofplatz soll durch gezielte Eingriffe im Sinne einer platzartigen Gestaltung aufgewertet werden. Die Vorfahrt für Kiss+Ride sowie Parkierungsmöglichkeiten bleiben bestehen.
- Zwischen der Apotheke und Foto Messerli soll ein weiterer, direkter Zugang zum Bahnhof geöffnet werden.

7 Umsetzungsstrategie und Pflichtenheft

7.1 Umsetzungsstrategie



Die verschiedenen Bausteine unterscheiden sich in den Umsetzungsgründen und Zeithorizonten.

Knoten Bernstrasse/Oberdorfstrasse (blau)

Die Arbeiten am Knoten sollen bis 2014 begonnen werden. Im Agglomerationsprogramm sind dafür Mittel reserviert. Auslöser und Lead liegen beim Kanton.

Einmündung Schnöneggweg (rot)

Diese Etappe wird aktuell, wenn die Überbauung Strahmmatte ausgelöst wird. Sinnvollerweise wird in dieser Etappe die gesamte Oberdorfstrasse bis zum Knoten berücksichtigt. Auslöser Gemeinde, Lead liegt beim Kanton.

Westliche Oberdorfstrasse (violett)

Die kleineren Massnahmen können gemäss Umsetzungsprogramm des kantonalen Tiefbauamtes und der Gemeinde Münchenbuchsee realisiert werden (kurz- bis mittelfristiger Zeitraum).

Bahnhofstrasse und -platz

Auslöser ist unter anderem die Überbauung gemäss ZPP Bahnhof. Die Arbeiten werden sinnvollerweise damit koordiniert. Auslöser und Lead liegen bei der Gemeinde.

8 Mitwirkung

8.1 Ablauf

Auflage der Projektpläne und des Erläuterungsberichtes:

Vom 6. September bis 23. September 2010, im Kirchgemeindehaus

Orientierungsveranstaltung:

Am 14. September 2010, 20:00, im Kirchgemeindehaus

Ihre Meinung ist uns wichtig. Richten Sie daher Ihre schriftlichen Eingaben und Anregungen bitte an folgende Adresse:

Gemeinde Münchenbuchsee
Bauabteilung
Bernstrasse 12
Postfach
3053 Münchenbuchsee

8.2 Mitwirkungsbericht

Folgt.

9 Grundlagen

Beurteilung der Ortsdurchfahrt nach Standards für Kantonsstrassen

Gemäss separatem Bericht vom 23.06.2010

Leistungsfähigkeitsberechnung Bärenkreuzung

Gemäss separatem Bericht vom 25.05.2010

Bushaltestellenkonzept Dorf/Kirche, Variantenbeurteilung

Gemäss separatem Bericht vom 23.06.2010

Verkehrskonzept Bahnhof und Erschliessung ZPP

Gemäss separatem Bericht vom 17.10.2007