



Einwohnergemeinde Moosseedorf

---

## Ortsplanungsrevision (OPR) 2015 - 2022

### Richtplan Verkehr

---

Moosseedorf, 10. November 2022

Genehmigung

Der Richtplan Verkehr besteht aus

**Erläuterungsbericht mit Massnahmenblättern und Richtplankarten:**

- Teilrichtplankarte Motorisierter Individualverkehr
- Teilrichtplankarte Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität
- Teilrichtplankarte Veloverkehr
- Teilrichtplankarte Fussverkehr

weitere Unterlagen OPR

- Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV
- Zonenplan Siedlung und Landschaft
- Gemeindebaureglement
- Inventarplan Landschaft

## Impressum

---

Planungsbehörde      Einwohnergemeinde Moosseedorf  
Gemeinderat

Gemeindeverwaltung Moosseedorf  
Peter Scholl, Leiter Verwaltung  
Schulhausstrasse 1  
3302 Moosseedorf  
Tel. 031 850 13 13  
[peter.scholl@moosseedorf.ch](mailto:peter.scholl@moosseedorf.ch)

Auftragnehmer      **Verkehrsplanung**  
Metron Bern AG  
Antje Neumann  
Neuengasse 43  
3001 Bern  
Tel. 031 380 76 80  
[bern@metron.ch](mailto:bern@metron.ch)  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch)

Inhalt	Seite
<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage, Einbettung und Ziele	4
1.2 Zweck	5
1.3 Aufbau des Verkehrsrichtplans	6
<b>2. Planungsgrundsätze und Grundlagen</b>	<b>7</b>
<b>3. Handlungsansätze</b>	<b>8</b>
3.1 Motorisierter Individualverkehr	8
3.2 Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität	10
3.3 Veloverkehr	11
3.4 Fussverkehr	12
3.5 Allgemein	13
<b>4. Dokumentationsblatt</b>	<b>14</b>
<b>5. Massnahmenblätter</b>	<b>16</b>
Nr. 1 - 4 Motorisierter Individualverkehr	17
Nr. 5 + 6 Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität	22
Nr. 7 + 8 Veloverkehr	24
Nr. 9 + 10 Fussverkehr	28
Nr. 11 + 12 Allgemein	31
<b>6. Teilrichtplankarten</b>	<b>33</b>
<b>7. Genehmigungsvermerke</b>	<b>38</b>

## 1. Einleitung

---

### 1.1 Ausgangslage, Einbettung und Ziele

#### Ausgangslage

Der kommunale Richtplan Raumentwicklung (RRE), bestehend aus einer Richtplankarte und den Massnahmenblättern, wurde im Jahr 2016 erarbeitet. Im Herbst 2020 erfolgte die abschliessende kantonale Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR). Der Richtplan Raumentwicklung bildet ein zentrales strategisches Dokument für die nachgelagerten Planungsschritte. Er enthält Aussagen zur gewünschten Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum.

Der vorliegende kommunale Richtplan Verkehr stellt eine behördlichenverbindliche und präzise Vertiefung des Richtplans Raumentwicklung 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

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurden die unterschiedlichen Planungsinstrumente der Gemeinde in 3 Modulen erarbeitet.

- Modul 1 Richtplan Raumentwicklung (RRE)
- Modul 2 Bau- und planungsrechtliche Grundordnung
- Modul 3 Richtplan Verkehr

Mit dem kommunalen Richtplan Raumentwicklung legt der Gemeinderat die Grundzüge der zukünftigen Gemeindeentwicklung verbindlich fest. Der Richtplan Raumentwicklung wird durch die einzelnen kommunalen Richtpläne nicht ersetzt, sondern bildet vielmehr eine gemeinsame Basis für die darin enthaltenen Verwaltungsbereiche. Die Abstimmung der einzelnen Planungsinstrumente ist 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, behördlichenverbindliches 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 Zweck

Der Richtplan Verkehr ist das Steuerungs- und Koordinationsinstrument der Gemeinde Moosseedorf 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. Studie neue regionale Veloverbindung), bei dritten nur indirekt involviert, von den Auswirkungen aber betroffen (z.B. Optimierung Verkehrsknoten Gewerbestrasse/ Moosbühlstrasse).

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

Als Rahmenbedingung für den Richtplan gelten sowohl kommunale wie auch übergeordnete Planungsinstrumente wie z.B. der kommunale Richtplan Raumentwicklung oder das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK).

Der Richtplan Verkehr ist auf einen Planungshorizont von ca. 15-20 Jahren ausgelegt.

### 1.3 Aufbau des Verkehrsrichtplans

Der Richtplan gliedert sich in folgende Teildokumente:

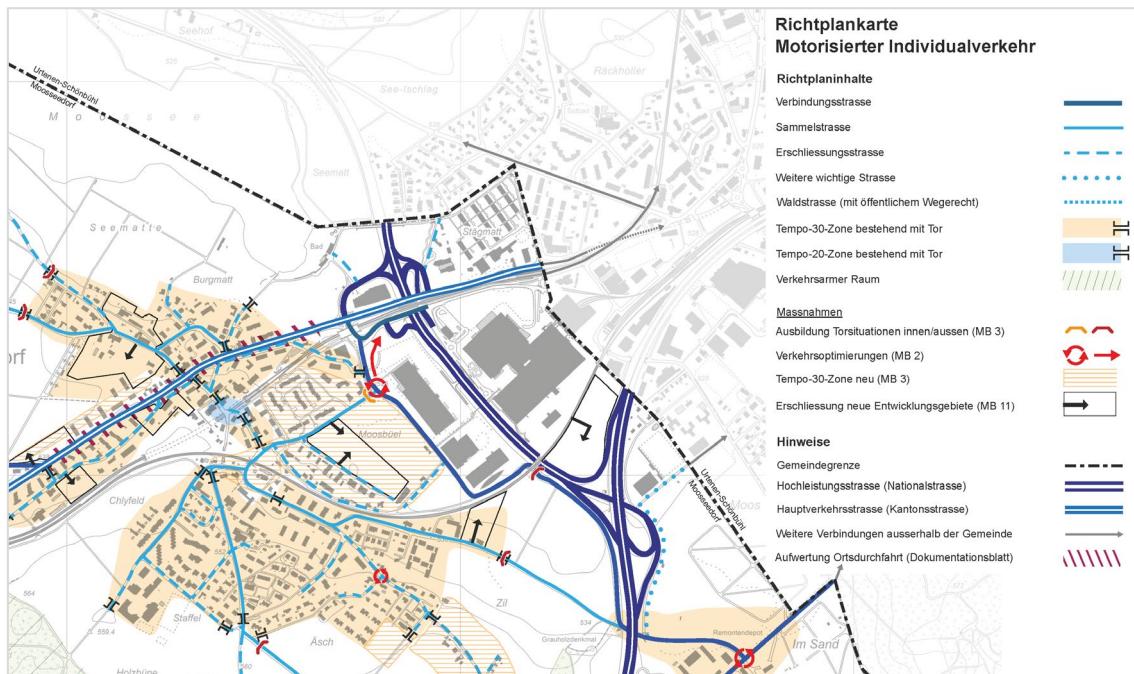
- Erläuterungsbericht (Kapitel 1 – 4)
- Massnahmenblätter (Kapitel 5)
- Teilrichtplankarten (Kapitel 6)

Der **Erläuterungsbericht** dient der Beschreibung der Ausgangslage sowie der Herleitung der Massnahmen und ist nicht behördlichenverbindlich. Er soll knapp und präzis verfasst sein und einen Überblick ermöglichen.

In den **Massnahmenblättern** sind alle verkehrsrelevanten Massnahmen aufgeführt und der Planungsstand sowie die Zielsetzung werden kurz beschrieben. Auch ist die Priorität der Massnahmen angegeben: Die nächsten Schritte sollen dementsprechend in kurzfristig (< 5 Jahre), mittelfristig (< 10 Jahren) oder langfristig (> 15 Jahre) angegangen werden. Zudem gibt es Massnahmen, welche als Daueraufgabe zu verstehen sind ("laufende Umsetzung"). Die Massnahmenblätter stellen damit das Aufgabenheft der Gemeinde dar und sind behördlichenverbindlich.

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

*Beispiel Ausschnitt Richtplankarte MIV:*



## 2. Planungsgrundsätze und Grundlagen

---

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

### Auszug aus: Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern

„Verkehrsbenutzerinnen und -benützern 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 2030

“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)...”.

Folgende Planungsinstrumente stellen weitere wichtige Grundlagen für den communalen Richtplan Verkehr dar.

### Kantonale Grundlagen

- Richtplan Kanton Bern 2030, 2015
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, 2008
- Sachplan Wander routennetz des Kantons Bern, August 2012, aktualisiert Februar 2019
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020

### Regionale Grundlagen

- Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II , RKBM, 2016
- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, RKBM, 2019

### Kommunale Grundlagen

- Gemeinde Moosseedorf, Kommunaler Richtplan Raumentwicklung RRE, 2016
- Gemeinde Moosseedorf, Erweiterung Marti-Areal, Erschliessungskonzept, Technischer Bericht, 2020

### 3. Handlungsansätze

---

#### 3.1 Motorisierter Individualverkehr



*Motorisierter Verkehr auf der Bernstrasse*

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat - gemessen an den zurückgelegten Distanzen - in Agglomerationsgemeinden den grössten Anteil am Modal Split (d.h. an den Anteilen der verschiedenen Verkehrsmittel). Bezuglich des Wirtschaftsverkehrs haben die motorisierten Fahrzeuge eine 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 Spitzentunden teils überlastet sind. Darunter leiden die Verträglichkeit mit den anderen Verkehrsmitteln und die lokale Lebensqualität der Siedlungsgebiete. Aus raum- und verkehrsplanerischer Sicht macht es deshalb Sinn, die weitere Zunahme der Mobilität verstärkt auf die flächeneffizienten und umweltverträglichen Verkehrsmittel zu verlagern.

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)

In der Mobilitätsstrategie der Region Bern-Mittelland wird das 3 V-Prinzip des Kantons mit dem 4. V "Verkehr vernetzen" ergänzt. Dieses zielt auf eine bessere Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel untereinander ab (Multimodalität) sowie auf eine digitale und interkommunale Vernetzung.

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.

## Handlungsansätze

### Verkehr lenken und kanalisieren

Um dem Max-Bill-Platz seine Bedeutung als dörfliches Zentrum zu ermöglichen und diesen als Fuss- und Veloverkehrsknoten zu stärken, ist der motorisierte Verkehr aus dem Sand- und Tannacker-Quartier primär über die Moosbühl- und Gewerbestrasse zur Bernstrasse zu leiten.

- Massnahmenblatt 1 Motorisierten Individualverkehr kanalisieren
- Massnahmenblatt 2 Verkehrsoptimierungen

### Verkehrsberuhigung

Flächendeckende Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs abseits der Haupt- und Verbindungsstrassen. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Quartieren sowie Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden.

- Massnahmenblatt 3 Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren

### Parkierung

Im Zentrumsbereich und Zielorten mit publikumsorientierter Nutzung ist ein bedarfsgerechtes, differenziert bewirtschaftetes Parkplatzangebot für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen.

- Massnahmenblatt 4 Parkierung

sowie

### Lebensqualität entlang der Bernstrasse erhöhen

Durch eine verträglichere Ortsdurchfahrt werden Potenziale der Innenentwicklung gestärkt. Tiefe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs (MIV), hohe Durchlässigkeit und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität entlang der Bernstrasse. Vom Verkehrsmanagement Bern Nord wird eine erste Verbesserung des Verkehrsflusses und eine verträglichere Verkehrsabwicklung im Zentrum erwartet.

- Dokumentationsblatt Aufwertung der Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse)

### 3.2 Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität



Station Shoppyland RBS (Foto: Simon Bütkofer)

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.

#### Handlungsansätze

##### Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr erhalten und ausbauen

Die Gemeinde Moosseedorf setzt sich für den Bestand und die kontinuierliche Weiterentwicklung der hohen ÖV-Qualität ein (Viertelstundentakt nach Bern/Jegenstorf). Sie nutzt die Chance der guten ÖV-Erschliessung und setzt sich für eine Modal-Split-Verlagerung des Pendler- und Freizeitverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs ein.

- Massnahmenblatt 5      Erschliessungsqualität sicherstellen
- Massnahmenblatt 6      Förderung Kombinierte Mobilität

### 3.3 Veloverkehr



*Widerstandsfreie Veloalltagsroute zwischen Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl*

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 Zeitsparnis 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.

#### Handlungsansätze

##### Stärkung des Veloverkehrs

Die Gemeinde Moosseedorf fördert den Veloverkehr. Alle wichtigen Ziele sollen auf direkten und sicheren Wegen erreichbar sein. Mit der geplanten direkten Veloalltagsroute von Bern nach Moosseedorf, entlang der Bernstrasse und der südlich der Bahngleise geführten Velo-Freizeitroute, soll für den Veloverkehr im regionalen Kontext eine komfortable und schnelle Verbindung geschaffen werden.

- Massnahmenblatt 7    Stärkung des Veloverkehrs
- Massnahmenblatt 8    Neue regionale Veloverbindungen

### 3.4 Fussverkehr



Fussverkehr Tannackerstrasse

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.

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.

#### Ausbau eines sicheren, direkten und attraktiven Fussverkehrsnetzes

Die Gemeinde Moosseedorf weist attraktive Strukturen für den Fussverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch guten Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um den Fussverkehr zu stärken.

- Massnahmenblatt 9 Attraktives und sicheres Fusswegenetz
- Massnahmenblatt 10 Vernetzung der Gemeinde Nord-Süd

In der Richtplankarte Fussverkehr ist das Fuss- und Wanderwegenetz der Gemeinde Moosseedorf, das dem Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege FWG unterstellt ist, als planerische Festlegung gemäss Art. 27 der Strassenverordnung festgehalten. Des Weiteren sind physische und qualitative Netzlücken verortet, welche behoben werden sollen (MB 9).

### 3.5 Allgemein

Neben Massnahmen, die den vier Hauptverkehrsarten zugeordnet werden können, bestehen weitere Massnahmen, welche die gesamte Mobilität betreffen und im Rahmen von laufenden Planungsprozessen individuell angegangen werden müssen.

#### **Handlungsansätze**

##### Neueinzonungen und Verdichtung nach Innen

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gehört zu den Hauptzielen, um die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs einzudämmen und eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen. Einzonungen erfolgen an zentralen Lagen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind und gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen.

→ Massnahmenblatt 11 Erschliessung von Entwicklungsgebieten

##### Verkehrssicherheit im Auge behalten

Das Strassennetz von Moosseedorf entspricht den aktuellen technischen Anforderungen und Vorgaben für eine hohe Verkehrssicherheit und berücksichtigt gleichermaßen die verschiedenen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden.

→ Massnahmenblatt 12 Laufende Überprüfung Verkehrssicherheit

## 4. Dokumentationsblatt

### **Handlungsansatz:** Lebensqualität entlang der Bernstrasse erhöhen

Da die Bernstrasse zuletzt 1991-2000 saniert wurde, besteht von Seite des Strasseneigentümers (Kanton Bern, TBA-OIK III) zurzeit kein Bedarf für ein neues Projekt. Des Weiteren ist die Wirkung des Projektes Verkehrsmanagement Bern Nord abzuwarten.

Im Sinne einer lückenlosen Dokumentation und ggf. als Pendenz für die nächste Ortsplanungsrevision, wird das Anliegen der Gemeinde Moosseedorf als Dokumentationsblatt im Erläuterungsbericht festgehalten. Es besteht keine Verbindlichkeit für den Kanton Bern im Rahmen des vorliegenden Richtplans Verkehr.

Aufwertung der Ortsdurchfahrt
<p>Die Bernstrasse (Kantonsstrasse) stellt eine zentrale Verkehrsachse der Gemeinde dar, welche durch das hohe Verkehrsaufkommen einen trennenden Effekt zwischen den Ortsteilen aufweist sowie unattraktiv wirkt zum Verweilen. Für Zufussgehende und Velofahrende bestehen ein Aufwertungsbedarf sowie eine Erhöhung der Durchlässigkeit.</p> <p>Des Weiteren ist das Geschwindigkeitsniveau einfahrender Fahrzeuge vom Knoten Bern-/ Industriestrasse ins Zentrum kommend weiterhin zu hoch. Die beidseitig der Kantonsstrasse erstellten Lärmschutzwände erzeugen eine Tunnelwirkung mit beschleunigendem und stark verkehrsorientiertem Charakter.</p> <p>Die Bernstrasse befindet sich im Massnahmenbereich des Verkehrsmanagements Bern Nord. Dieses sieht als Gesamtziel eine Verbesserung des Verkehrsflusses und eine verträglichere Verkehrsabwicklung in den Zentren vor. In Moosseedorf ist vorgesehen, den von Zollikofen kommenden Verkehr am Ortseingang zu dosieren.</p>  <p>The figure consists of two parts. On the left is a photograph of a road junction with a green truck driving away from the viewer. On the right is a map of the area around Moosseedorf and Zollikofen. The map shows several locations with icons indicating different measures. A legend on the right side explains the symbols:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Projektperimeter VM Region Bern Nord (Yellow dashed circle)</li> <li>Ortszentren (Blue dashed circle)</li> <li>Dosierung an Siedlungsrand (Orange arrow pointing right)</li> <li>Massnahmen Autobahnanschlüsse (Green diamond)</li> <li>Verkehrserfassung (Purple circle)</li> <li>Weitere Massnahmen:       <ul style="list-style-type: none"> <li>Busbevorzugungen</li> <li>Reisezeitinformationen</li> </ul> </li> </ul>

Zielsetzung
<p>Die Aufwertung der Bernstrasse – weg vom reinen Durchfahrtsraum, hin zum multifunktionalen Zentrumsraum – ist eine Querschnittsaufgabe. Sie gilt langfristig und bedingt ein gemeinsames Vorgehen der Verkehrsplanung, Freiraumgestaltung sowie der Innenentwicklung. Anhand einer Studie zur "Zentrumsraum Bernstrasse" sollen mit einer langfristigen Sichtweise die Potenziale der Innenentwicklung, die Stärkung des Freiraums sowie die verträglichen und sicheren Verkehrsabwicklung untersucht werden. Durch eine verträglichere Ortsdurchfahrt werden Potenziale der Innenentwicklung gestärkt.</p> <p>Es wird die Wirkungsanalyse des kantonalen Projekts "Verkehrsmanagement Bern Nord" abgewartet, so dass die Verkehrssituation mit den veränderten Rahmenbedingungen neu evaluiert und gegebenenfalls der neue Handlungsbedarf formuliert werden kann.</p> <p>Zu berücksichtigen sind auch die Vorhaben der Siedlungsentwicklung, welche auf die Ortsdurchfahrt wirken können (Erschliessung der Entwicklungsgebiete).</p>

Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"><li>- Auswertung Wirkung des Verkehrsmanagement Bern Nord, Neubeurteilung der Gesamtsituation und Eruierung des Handlungsbedarfs.</li><li>- Erarbeitung Studie "Zentrumsraum Bernstrasse" unter Einbezug der Verkehrs-, Siedlungs- und Freiraumthematik, d.h. Betrachtung von Fassade zu Fassade.</li><li>- Erarbeitung und Realisierung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes entlang der gesamten Ortsdurchfahrt. Ausbildung von äusseren und inneren Torsituationen auf der Bernstrasse.</li></ul>
Abhängigkeiten / Grundlagen
<ul style="list-style-type: none"><li>- Massnahmenblatt 8, Veloverkehr – Neue regionale Verbindungen</li><li>- Massnahmenblatt 9, Fussverkehr – Attraktives und sicheres Fusswegenetz</li><li>- Massnahmenblatt 10, Fussverkehr – Vernetzung der Gemeinde Nord-Süd</li><li>- Massnahmenblatt 11, Allgemein – Erschliessung der Entwicklungsgebiete</li><li>- RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation, RLB M, 2016, MIV-O-11 Sanierung Ortsdurchfahrt Moosseedorf</li><li>- Verkehrsmanagement Bern Nord, voraussichtliche Inbetriebnahme 2021</li></ul>
Beteiligte
TBA-OIK III (Strasseneigentümer), Gemeinde Moosseedorf

## 5. Massnahmenblätter

---

Massnahmenblätter	Realisierungshorizont	Seite
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		
Nr. 1 Motorisierten Individualverkehr kanalisieren	kurzfristig bis mittelfristig	17
Nr. 2 Verkehrsoptimierungen	mittelfristig	18
Nr. 3 Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren	kurzfristig bis mittelfristig	20
Nr. 4 Parkierung	laufende Umsetzung	21
<b>Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität</b>		
Nr. 5 Erschliessungsqualität sicherstellen	kurzfristig bis mittelfristig	22
Nr. 6 Förderung Kombinierte Mobilität	kurzfristig bis mittelfristig	23
<b>Veloverkehr</b>		
Nr. 7 Stärkung des Veloverkehrs	laufende Umsetzung	24
Nr. 8 Neue regionale Veloverbindungen	kurzfristig bis mittelfristig	26
<b>Fussverkehr</b>		
Nr. 9 Attraktives und sicheres Fusswegenetz	laufende Umsetzung	28
Nr. 10 Vernetzung der Gemeinde Nord-Süd	kurzfristig bis mittelfristig	30
<b>Allgemein</b>		
Nr. 11 Erschliessung von Entwicklungsgebieten	laufende Umsetzung	31
Nr. 12 Laufende Überprüfung Verkehrssicherheit	laufende Umsetzung	32

**Motorisierter Individualverkehr**  
Motorisierten Individualverkehr kanalisieren

Massnahmenblatt Nr. 1

**Beschrieb**

Um dem Max-Bill-Platz seine Bedeutung als wichtigen öffentlichen Aufenthaltsort zu ermöglichen und diesen als Fuss- und Veloverkehrsknoten zu stärken, ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus dem Sand- und Tannacker-Quartier primär über die Moosbühl- und Gewerbestrasse zur Bernstrasse zu leiten. Während der Max-Bill-Platz in erster Linie dem Fussverkehr, als Schulweg und dem Aufenthalt dient, entsprechen die Dimensionierung und der Ausbaustandard der Moosbühlstrasse einer Haupterschliessungsstrasse.

**Illustration**



**Zielsetzung**

Die Gemeinde Moosseedorf setzt sich für eine hohe Verkehrsqualität auf dem Max-Bill-Platz ein. Der Verkehr ist zukünftig auf wenige, klar bezeichnete Nebenverbindungen zu kanalieren. Es sind dies: die Seedorffeldstrasse, die Gewerbestrasse, die Sandstrasse, die Eichenstrasse. Die übrigen Nebenverbindungen sind Ausserorts mit einem Fahrverbot (mit klar definierten Ausnahmen) zu versehen. Am Ortsrand sind Torsituationen auszubilden, welche für eine Geschwindigkeitsreduktion sorgen und folglich zur Verkehrssicherheit beitragen.

**Massnahmen**

- Durchfahrtsregime Max-Bill-Platz prüfen.
- Erschliessung MIV via Moosbühlstrasse-Gewerbestrasse stärken (vgl. MB Nr. 2).
- Durchfahrtsregime der Nebenstrassen prüfen, wo nötig Torsituationen stärken.

**Abhängigkeiten / Grundlagen**

Die Entwicklungen beim ASTRA-Knoten Gewerbe-/Industriestrasse sind zu koordinieren.

Stand der Planung	Realisierungshorizont
Zwischenergebnis	kurz- bis mittelfristig

**Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)**

Federführung: Gemeinde Moosseedorf  
Beteiligte: Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK III, Anlieger Max-Bill-Platz,  
Einbezug der Öffentlichkeit

Motorisierter Individualverkehr  
Verkehrsoptimierungen

Massnahmenblatt Nr. 2

**Beschrieb**

Im Bereich der nördlichen Gewerbestrasse bestehen insbesondere in den starkbelasteten Spitzenstunden am Morgen und Abend grössere Verkehrsbehinderungen. Die bestehende Verkehrsanlage kann die gewünschten Anforderungen von direkten und konfliktfreien Verbindungen nicht im gewünschten Mass verarbeiten.

In unmittelbarer Nähe liegt des Weiteren das Gebiet Moosbühl, welches für Wohnen und Arbeiten vorgesehen ist. Hier kann ein entsprechender Mehrverkehr auf die Gewerbe- und Moosbühlstrasse resultiert.

Beim Bereich "Im Sand" resultieren in den Spitzenstunden längere Rückstaus am Knoten Sandstrasse/Grauholzstrasse. Es besteht ein Handlungsbedarf, damit der Verkehr flüssig und sicher zwischen dem übergeordneten und lokalen Netz fliessen kann.

Der Knoten Aeschweg/Lenzenhohlestrasse verfügt heute über ungenügende Sichtverhältnisse; dies stellt ein hohes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar.

**Illustration**



**Zielsetzung**

- Ziel ist es, die beiden Anschlüsse im Bereich der nördlichen Gewerbestrasse so zu optimieren, dass der Verkehr flüssig verarbeitet werden kann und für alle Verkehrsteilnehmenden sichere und konfliktfreie Führungen resultieren. Dadurch kann beispielsweise der Max-Bill-Platz entlastet werden (vgl. MB Nr. 1). Der Knoten Industrie-/ Gewerbestrasse liegt im Eigentum des ASTRA; die Planung ist zu koordinieren.
- Um den Verkehr aus dem Sandquartier und der Gewerbestrasse schnell und flüssig auf das übergeordnete Strassennetz bringen zu können, sind Massnahmen für eine Optimierung des Knoten Sandstrasse/Grauholzstrasse zu prüfen.
- Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind am Knoten Aeschweg/Lenzenhohlestrasse Massnahmen zu prüfen.

**Massnahmen**

Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes / Realisierung:

- Umgestaltung Knoten Gewerbe-/Moosbühlstrasse
- Neue Direktführung Gewerbestrasse – Autobahnzubringer
- Umgestaltung Knoten Sandstrasse/Grauholzstrasse (Tempo-30-Zone wurde 2020 eingeführt)
- Optimierung Knoten Aeschweg/Lenzenhohlestrasse

Abhängigkeiten / Grundlagen	
Bericht Verkehrsoptimierungen Moosbühl, Metron, November 2016 Im Moosbühl befindet sich der eingedolte Bach Moosmatte, welcher bei Planungen in diesem Bereich mit einzubeziehen ist.	
Stand der Planung	Realisierungshorizont
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gewerbe-/Moosbühlstrasse, Gewerbestrasse – Autobahnzubringer: Vororientierung</li> <li>- Sandstrasse/Grauholzstrasse: Festsetzung</li> <li>- Aeschweg/Lenzenhohlestrasse: Festsetzung</li> </ul>	mittelfristig
Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung:	je nach Strasseneigentümer (Gemeinde Moosseedorf, ASTRA)
Beteiligte:	ASTRA, Gemeinde Moosseedorf, Tiefbauamt des Kantons Bern – OIK III

**Motorisierter Individualverkehr  
Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren**

Massnahmenblatt Nr. 3

**Beschrieb**

Die Strassen in den Wohnquartieren stellen sowohl die verkehrliche Erschliessung sicher, sind aber auch wichtige öffentliche Aufenthalts- und Begegnungsräume. Mit einem Niedriggeschwindigkeitsansatz kann die Verkehrssicherheit und die Koexistenz aller Verkehrsarten und die Attraktivität des Wohnumfeldes verbessert werden. In einem Grossteil der Quartiere wurden daher bereits Tempo-30-Zonen umgesetzt.

**Illustration**



**Zielsetzung**

Flächendeckende Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs abseits der Haupt- und Verbindungsstrassen. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Quartieren sowie Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden. Hohe Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes für den Fuss- und Veloverkehr.

**Massnahmen**

- Bestehende Tempo-30-Zonen werden überprüft und ggf. nachgebessert.
- Ausweitung bestehende Tempo-30-Zonen (u.a. Moosbühlstrasse, Lenzenhohlestrasse).
- Ausbildung von Torsituationen mit Baum; zu koordinieren mit Toren der Tempo-30-Zonen.

**Abhängigkeiten / Grundlagen**

Realisierung Bauprojekte und entsprechende Gestaltung des angrenzenden Raumes zu einem siedlungsorientierten Strassencharakter mit Koexistenz (z.B. Überbauung Moosbüel, Garbenweg).

Stand der Planung	Realisierungshorizont
Zwischenergebnis	kurz- bis mittelfristig

**Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)**

Federführung: Gemeinde Moosseedorf  
Beteiligte: -

**Motorisierter Individualverkehr  
Parkierungskonzept**

**Massnahmenblatt Nr. 4**

**Beschrieb**

Die Gemeinde Moosseedorf verfügt über eine gültige Verordnung über die Benützung der öffentlichen Parkplätze (Dezember 2012) sowie ein Parkplatzbewirtschaftungsreglement (November 1998, ergänzt Mai 2009 und Dezember 2012), welche die Grundlagen bilden für die Bewirtschaftung der gemeindeeigenen Parkplätze.

**Illustration**



**Zielsetzung**

Im Zentrumsbereich und Zielorten mit publikumsorientierter Nutzung ist ein bedarfsgerechtes, differenziert bewirtschaftetes Parkplatzangebot für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen.  
Die Gemeinde Moosseedorf unterstützt die Thematik der nachhaltigen Mobilität und setzt sich für die Optimierung des Modal Splits ein (durch u.a. Förderung der Elektromobilität, Park+Ride).

**Massnahmen**

- Flächendeckende Überprüfung des bestehenden öffentlichen / und ggf. öffentlich-zugänglichen Parkierungsangebotes, welches nicht der Blauen Zone zugeordnet ist und Ermittlung Nachfrage (z.B. Strandbad, Umgebung Max-Bill-Platz, Schulanlagen, Friedhof).
- Erstellung eines Parkplatzkonzeptes und ggf. Anpassung des Parkplatzangebotes.
- Prüfung von Massnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität.

**Abhängigkeiten / Grundlagen**

- keine

Stand der Planung	Realisierungshorizont
Festsetzung	laufende Umsetzung

**Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)**

Federführung: Gemeinde Moosseedorf  
Beteiligte: ggf. Grundeigentümer

Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität  
Erschliessungsqualität sicherstellen

Massnahmenblatt Nr. 5

**Beschrieb**

Die ausgezeichnete ÖV-Erschliessung mit der RBS für das weitaus grösste Siedlungsgebiet (Viertelstundentakt nach Bern/Jegenstorf) ist ein Standortfaktor, welcher für eine anzustrebende Entwicklung und Verdichtung der Gemeinde massgebend ist (ÖV-Gütekasse C, gemäss Richtplan Kanton Bern 2030).

**Illustration**



**Zielsetzung**

- Die Gemeinde Moosseedorf setzt sich für den Bestand und die kontinuierliche Weiterentwicklung der hohen ÖV-Qualität ein.
- Gute Umsteigebeziehungen auf das übergeordnete Angebot.
- Sicherstellen der notwendigen Güteklassen für die Siedlungsentwicklungsgebiete.
- Das zukünftige Verkehrswachstum wird vor allem über die umweltfreundliche Mobilität abgewickelt. Die Gemeinde Moosseedorf nutzt die Chance der guten ÖV-Erschliessung und setzt sich für eine Modal-Split-Verlagerung des Pendler- und Freizeitverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs ein.

**Massnahmen**

Liegt von der Gemeinde Moosseedorf ein ausgewiesener Bedarf für Angebotsoptimierungen oder -ausbauten des öffentlichen Verkehrs vor, kann die Gemeinde u.a. im Rahmen des regionalen Angebotskonzeptes (RAK) entsprechende Anträge zuhanden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKB) formulieren und zur Prüfung resp. Umsetzung einreichen.

**Abhängigkeiten / Grundlagen**

- Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2018 bis 2021
- RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation, ÖV-Reg-10 Perronverlängerung Meterspur

Stand der Planung	Realisierungshorizont
Vororientierung	kurz- bis mittelfristig

**Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)**

Federführung: Gemeinde Moosseedorf  
Beteiligte: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern AöV, RBS, RKB

**Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität  
Förderung der Kombinierten Mobilität**

Massnahmenblatt Nr. 6

**Beschrieb**

Moosseedorf weist durch seine Wegenetzstruktur, dichten ÖV-Takt und Topographie bereits gute Voraussetzungen auf, um den Anteil der nachhaltigen Verkehrsmittel am Modal Split zu erhöhen. Es bestehen aber Potenziale bei den kurzen Wegstrecken von 1-3 km, für die immer noch sehr oft das Auto genutzt wird. Auch hat die Velonutzung bei den Kindern und Jugendlichen in den letzten Jahren schweizweit abgenommen.

**Illustration**



**Zielsetzung**

Zur Entlastung des Strassennetzes sowie im Sinne der Förderung einer nachhaltigen Mobilität, setzt sich die Gemeinde für gute Rahmenbedingungen beim öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr ein. Es werden Anreize geschaffen, um das Umsteigen zu fördern.

**Massnahmen**

- Mobility / Carsharing
- Mobilitätskonzept / Mobilitätsmanagement Arbeitsplatzgebiete

**Abhängigkeiten / Grundlagen**

- Massnahmenblatt 7, Veloverkehr – Stärkung des Veloverkehrs
- Massnahmenblatt 8, Veloverkehr – Neue regionale Veloverbindungen
- Massnahmenblatt 9, Fussverkehr – Attraktives und sicheres Fusswegenetz
- Massnahmenblatt 10, Fussverkehr – Vernetzung der Gemeinde Nord-Süd
- EnergieSchweiz, Mobilitätsmanagement in Unternehmen, [www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch](http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch)

Stand der Planung	Realisierungshorizont
-------------------	-----------------------

Zwischenergebnis	kurz- bis mittelfristig
------------------	-------------------------

**Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)**

Federführung:	Gemeinde Moosseedorf
Beteiligte:	ggf. Grundeigentümer

## Veloverkehr Stärkung des Veloverkehrs

Massnahmenblatt Nr. 7

### Beschrieb

Die Gemeinde Moosseedorf weist attraktive Strukturen für den Veloverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch guten Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um den Veloverkehr zu stärken sowie die Straßen und den öffentlichen Verkehr auf kurzen Wegstrecken zu entlasten. Durch die Stärkung des Veloverkehrs wird aktiv etwas für die Gesundheit getan als auch eine nachhaltigere Mobilität gefördert.

### Illustration



### Zielsetzung

In Moosseedorf ist man gerne mit dem Velo unterwegs. Alle wichtigen Ziele sind auf direkten und sicheren Wegen erreichbar. Besondere Beachtung wird den Schulrouten geschenkt.

### Massnahmen

- Bei der Neuerstellung und Sanierung von Straßen und Wegen werden den Anliegen der Velofahrenden in hohem Maße Rechnung getragen.
- Bestehende Straßen/Wege mit Massnahmenbedarf Velo:
  - 1 Bernstrasse Süd, fehlende Radstreifen/Radwege  
(Im Rahmen des Projektes RBS Doppelspurausbau zwischen Moosseedorf und Zollikofen findet nach Abschluss des Doppelspurausbaus eine Sanierung der Kantonsstrasse statt, wo u.a. beidseitig Velostreifen realisiert werden)
  - 2 Industrie-/Bernstrasse, Optimierung Wegführung zum Strandbad
  - 3 Grauhölzstrasse, fehlende Radstreifen/Radwege
  - 4 Hofwilstrasse, fehlender Schutzbereich resp. Aufmerksam machen auf Veloverkehr (siehe MB 9)
- Netzlücke
  - 5 Bernstrasse Nord
  - 6 Fuss-/Veloverbindung zwischen Moosbühl und dem Sandquartier (siehe MB 9)
  - 7 Aeschweg, Privatweg ohne öffentliches Wegerecht (siehe MB 9)
  - 8 Fuss-/Veloverbindung Bernstrasse - Laupenackerstrasse (siehe MB 9)

(Hinweis: MB 8 enthält eine weitere zu schliessende Netzlücke zwischen Oberzollikofen - Schönbühl)
- Laufende Überprüfung / Bereitstellung bedarfsgerechtes Angebot an Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten, z.B. Schulen, Bahnhof, Strandbad Moossee, Einkaufsmöglichkeiten.

Abhängigkeiten / Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmenblatt 6, ÖV/Kombinierte Mobilität – Förderung der kombinierten Mobilität</li> <li>- Massnahmenblatt 8, Veloverkehr – Neue regionale Veloverbindungen</li> <li>- Modul C - Langsamverkehrsnetz, Gemeinde Moosseedorf, 2011</li> <li>- Dokumentationsblatt "Aufwertung Ortsdurchfahrt", Erläuterungsbericht Richtplan Verkehr Gemeinde Moosseedorf</li> <li>- Gemeinde Moosseedorf, Erweiterung Marti-Areal, Erschliessungskonzept, Technischer Bericht, 2020</li> </ul>	
Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Stand der Planung	Realisierungshorizont
Zwischenergebnis	laufende Umsetzung
Federführung:	Gemeinde Moosseedorf
Beteiligte:	je nach Projekt (Tiefbauamt des Kantons Bern – OIK III, ggf. Grundeigentümer, Gemeinden Münchenbuchsee)

## Veloverkehr Neue regionale Veloverbindungen

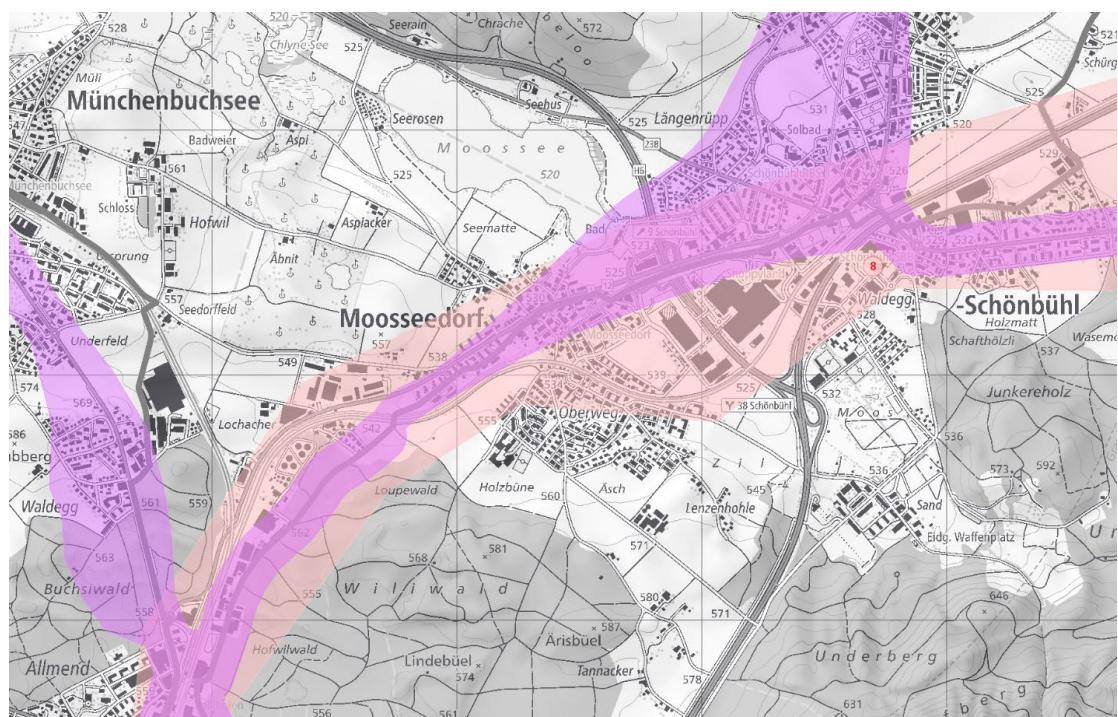
## Massnahmenblatt Nr. 8

### Beschrieb

Neben einem guten, attraktiven und sicheren gemeindeinternen Velonetz, nehmen auch die regionalen Veloverbindungen eine wichtige Rolle in der alltäglichen Mobilität ein. Insbesondere durch E-Bikes rückt auch die Stadt Bern in eine velotaugliche Pendlerdistanz. Gut ausgebauten und komfortable Alltagsvelorouten, welche in einem regionalen Kontext stehen, fördern die nachhaltige Mobilität und entlasten die Straßen und den öffentlichen Verkehr.

Im Korridor 8 Schönbühl - Moosseedorf - Zollikofen / Bern besteht eine regionale Netzlücke, welche im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern als Korridor festgehalten ist. Jener Korridor weist ein sehr hohes Velopotenzial auf, aber ungenügenden Verbindungen.

### Illustration



Ausschnitt Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern

Korridor 8 - Netzlücke Alltagsverkehr     Korridor zur Prüfung Linienführung von Vorrangrouten  
(in der Region Bern-Mittelland: Velohauptrouten)

### Zielsetzung

Zur Förderung des Veloverkehrs soll in der Region Bern-Mittelland ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velohauptrouten zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Die Routen bilden die höchste Ebene des Veloroutennetzes, sie liegen in den Agglomerationen und schöpfen mit hochwertiger Ausgestaltung das gesamte Velopotenzial aus. Sie verknüpfen wichtige Ziele im Alltagsverkehr mit attraktiven, sicheren und schnellen Verbindungen. Sie sollen dort entstehen, wo eine grosse Anzahl von Personen die täglichen Wege auf ihnen zurücklegen kann.

Zusammen mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, dem Tiefbauamt des Kantons Bern und den angrenzenden Gemeinden, wird die definitive Linienführung im Raum Schönbühl - Moosseedorf - Zollikofen / Bern evaluiert und umgesetzt.

<b>Massnahmen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionale Netzlücke schliessen: Zusammen mit der RKBM, den Nachbargemeinden und dem Tiefbaumt des Kantons Bern werden in einer Planungsstudie die Linienführung und die Anschlüsse ans regionale Netz sowie ein Massnahmenkonzept erarbeitet.</li> <li>- Erarbeitung Vor- und Bauprojekt</li> </ul>	
<b>Abhängigkeiten / Grundlagen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmenblatt 7, Veloverkehr – Stärkung des Veloverkehrs</li> <li>- RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation, 2016, LV-W-1-j Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard, Zollikofen</li> <li>- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020; Netzlücke Alltagsverkehr: Korridor 8 Oberzollikofen - Schönbühl</li> <li>- Dokumentationsblatt "Aufwertung Ortsdurchfahrt", Erläuterungsbericht Richtplan Verkehr Gemeinde Moosseedorf</li> </ul>	
<b>Stand der Planung</b>	<b>Realisierungshorizont</b>
Vororientierung	Studie Korridor: 2020 Umsetzung: mittelfristig (ab 2024)
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung Studie:	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)
Beteiligte:	Gemeinde Moosseedorf, TBA-OIK III / -DLZ, Nachbargemeinden
Federführung Umsetzung:	je nach Parzelleneigentümer
Beteiligte:	Gemeinde Moosseedorf, TBA-OIK III, Nachbargemeinden

## Fussverkehr

### Attraktives und sicheres Fusswegenetz

Massnahmenblatt Nr. 9

#### Beschrieb

Die Gemeinde Moosseedorf weist attraktive Strukturen für den Fussverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch guten Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um den Fussverkehr zu stärken.

#### Illustration



#### Zielsetzung

Moosseedorf weist ein lückenloses Netz aus direkten, sicheren und möglichst komfortablen Fusswegen auf. In den Quartieren, aber auch in den Dorfkernen entlang der Ortsdurchfahrt, besteht eine hohe Aufenthaltsqualität und ein gutes Sicherheitsgefühl. Besondere Beachtung wird den Schulrouten geschenkt.

#### Massnahmen

- Verbesserung der Fussgängersicherheit, insbesondere bei Querungsmöglichkeiten.
- Bei der Neuerstellung und Sanierung von Strassen und Wegen werden die Anliegen der Zufussgehen-den in hohem Masse Rechnung getragen.
- Schliessen von Netzlücken
  - 1 Verbesserung Zugang ins Naherholungsgebiet
  - 2 Verbindung Sandstrasse (Unterführung)
  - 3 Verbindung entlang Moosbühlstrasse
  - 4 Verbindung Bühlweg–Unterweg
  - 5 Fuss-/Veloverbindung zwischen Moosbühl (Unterweg) und dem Sandquartier (siehe MB 7)
  - 6 Neue Wegverbindung mit Überbauung Garbenweg
  - 7 Aeschweg, Privatweg ohne öffentliches Wegerecht (siehe MB 7)
  - 8 Fuss-/Veloverbindung Bernstrasse - Laupenackerstrasse (siehe MB 7)
- Erschliessung Baugebiete
  - 9 Moosbühl, durchgängige Fusswegverbindung mit Überbauung (siehe MB 11)
  - 10 Neue Wegverbindung entlang Gleise mit Überbauung (siehe MB 11)
- Optimierung bestehender Wegverbindungen
  - 11 Hofwilstrasse, fehlender Schutzbereich resp. Aufmerksam machen auf Fussverkehr (siehe MB 7)

Abhängigkeiten / Grundlagen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmenblatt 7, Veloverkehr - Stärkung des Veloverkehrs</li> <li>- Massnahmenblatt 10, Fussverkehr – Vernetzung der Gemeinde Nord-Süd</li> <li>- Massnahmenblatt 11, Allgemein, Erschliessung Entwicklungsgebiete</li> <li>- Modul C - Langsamverkehrsnetz, Gemeinde Moosseedorf, 2011</li> <li>- Dokumentationsblatt "Aufwertung Ortsdurchfahrt", Erläuterungsbericht Richtplan Verkehr Gemeinde Moosseedorf</li> <li>- Gemeinde Moosseedorf, Erweiterung Marti-Areal, Erschliessungskonzept, Technischer Bericht, 2020</li> </ul>	
Stand der Planung	Realisierungshorizont
Zwischenergebnis	laufende Umsetzung
Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung:	Gemeinde Moosseedorf
Beteiligte:	je nach Projekt (Tiefbauamt des Kantons Bern – OIK III, ggf. Grundeigentümer, Gemeinde Münchenbuchsee)

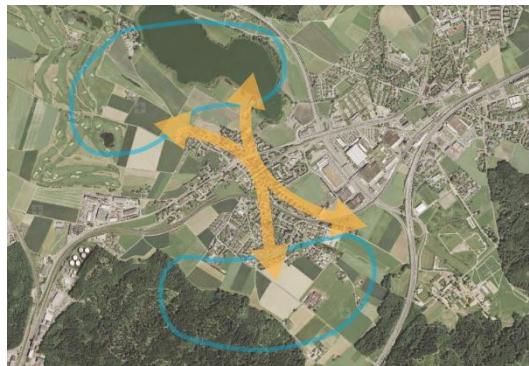
Fussverkehr  
Vernetzung der Gemeinde Nord-Süd

Massnahmenblatt Nr. 10

Beschrieb

Moosseedorf verfügt über hervorragende Qualitäten in der Naherholung. Die Bernstrasse und die Bahn- und Autobahninfrastrukturen stellen jedoch Barrieren dar, welche die Erreichbarkeit dieser Gebiete vermindern und somit das Potenzial der Gemeinde schmälern.

Illustration



Zielsetzung

Kurze und direkte Wege stellen eine bedeutende Siedlungs- und Verkehrsqualität dar und sind wichtig für den innerörtlichen Zusammenhang. Hierzu zählt im übergeordneten Massstab insbesondere die Verbindung der beiden Erholungsgebiete Moossee im Norden und Wiliwald resp. Grauholz im Süden. Im Zentrum ist die Nord-Süd-Verbindung z.B. via den Max-Bill-Platz zu stärken.

Massnahmen

Überprüfen neuer Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Abhängigkeiten / Grundlagen

- Massnahmenblatt 9, Fussverkehr - Attraktives und sicheres Fusswegenetz
- Dokumentationsblatt "Aufwertung Ortsdurchfahrt", Erläuterungsbericht Richtplan Verkehr Gemeinde Moosseedorf

Stand der Planung	Realisierungshorizont
Zwischenergebnis	kurz- bis mittelfristig

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)

Federführung: Gemeinde Moosseedorf  
Beteiligte: Tiefbauamt des Kantons Bern – OIK III, ASTRA, RBS, ggf. Grundeigentümer, RKBM

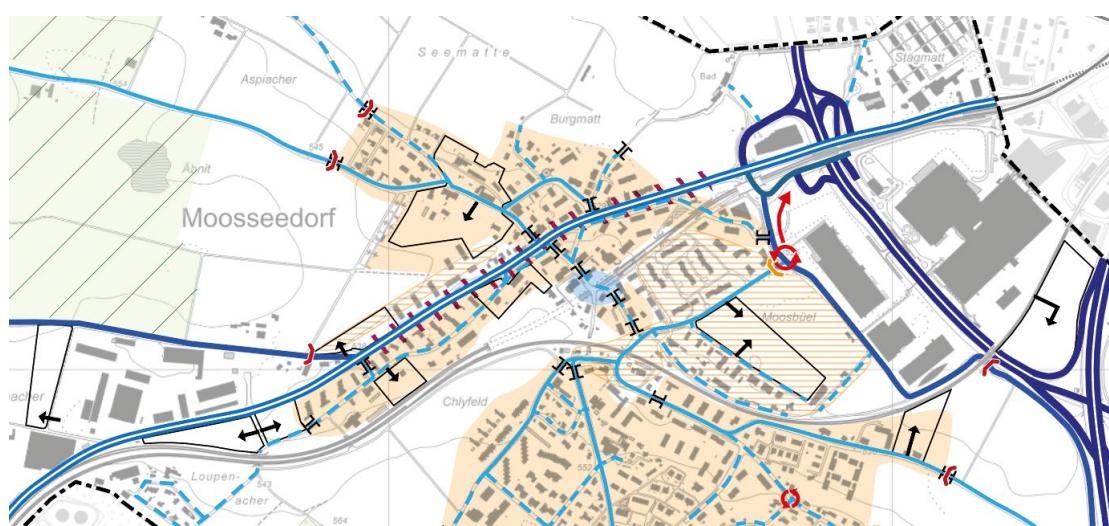
Allgemein  
Erschliessung der Entwicklungsgebiete

Massnahmenblatt Nr. 11

Beschrieb

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gehört zu den Hauptzielen, um die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs einzudämmen und eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.

Illustration



Zielsetzung

Einzonungen erfolgen an zentralen Lagen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind und gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Die Erschliessung der Neueinzonungen auf das übergeordnete Netz erfolgt möglichst direkt und in ausreichender Verkehrsqualität. Die Auswirkungen auf die Umgebung und die Umwelt sind möglichst gering.

Massnahmen

- Berücksichtigung der Erschliessung potentieller Entwicklungsgebiete gemäss Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr.
- Hohe Qualität für den Fuss- und Veloverkehr sicherstellen (siehe MB 7 + MB 9), u.a.
  - Moosbüel, durchgängige Fusswegverbindung mit Überbauung
  - Neue Wegverbindung entlang Gleise mit Überbauung

Abhängigkeiten / Grundlagen

- Richtplan Kanton Bern 2030

Stand der Planung	Realisierungshorizont
Zwischenergebnis	laufende Umsetzung / nach Bedarf

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)

Federführung: Gemeinde Moosseedorf  
Beteiligte: Tiefbauamt des Kantons Bern – OIK III, ggf. Grundeigentümer

Allgemein  
Laufende Überprüfung der Verkehrssicherheit

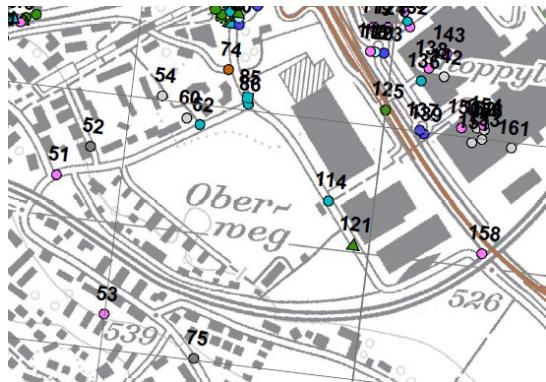
Massnahmenblatt Nr. 12

## Beschrieb

Neueste Forschungsergebnisse und Trends in der Mobilität (z.B. Erhöhung Veloanteil am Modal-Split, mehr E-Bikes, SUVs statt Kleinwagen) erfordern eine laufende Überprüfung der technischen Anforderungen an eine sichere Verkehrsinfrastruktur.

2012 hat die Gemeinde Moosseedorf alle Fussgängerstreifen im Gemeindegebiet gemäss aktuellen Anforderungen Schweizer Norm und mit Blick auf ihre Sicherheit untersucht.

## Illustration



## 6. Teilrichtplankarten

---

Teilrichtplankarten 1:10'000, A3

Nr. 01 Fussverkehr

Nr. 02 Veloverkehr

Nr. 03 Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität

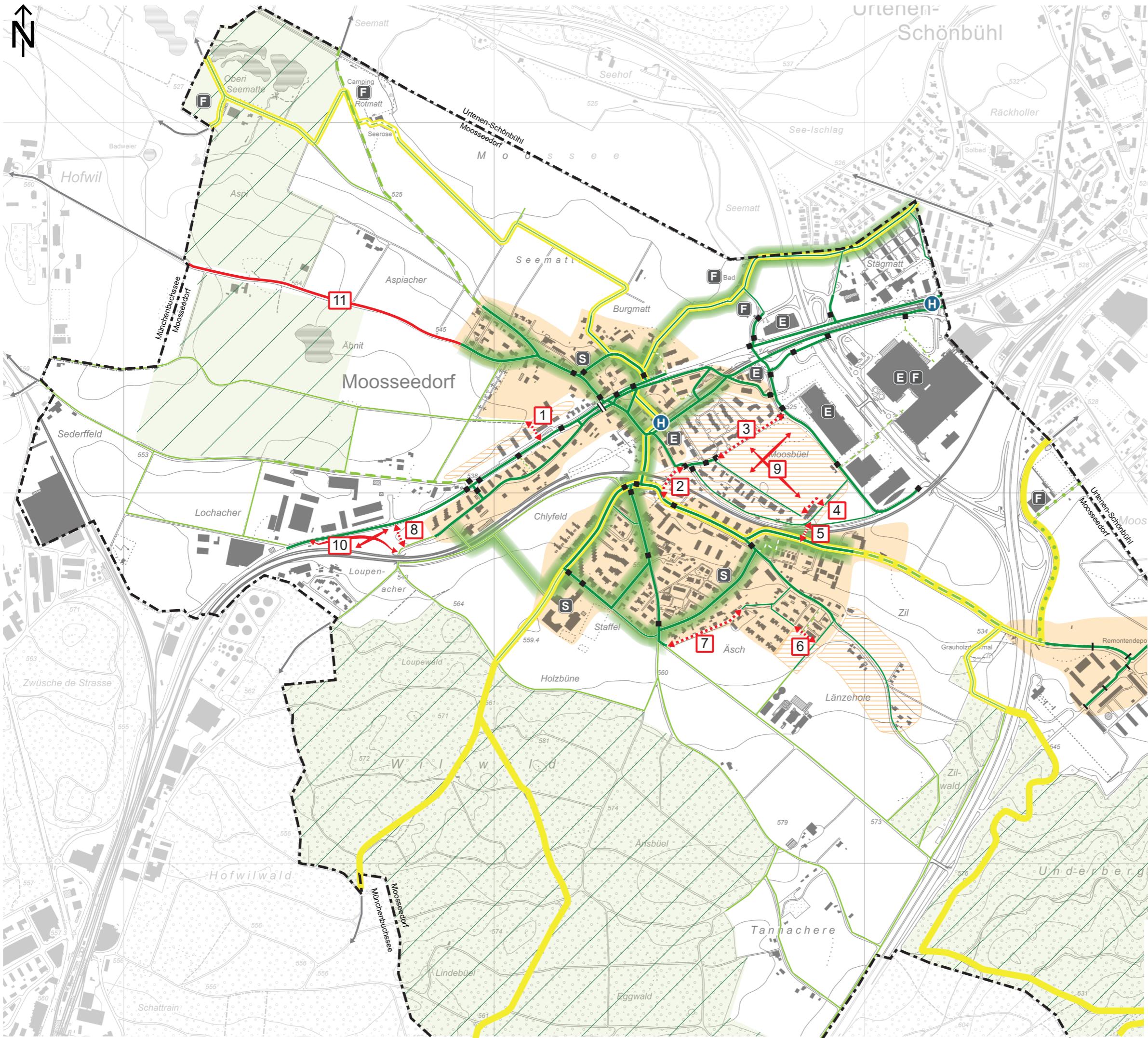
Nr. 04 Motorisierter Individualverkehr



Einwohnergemeinde Moosseedorf

Richtplan Verkehr

**Genehmigung**



Verkehrsrichtplan Moosseedorf 2022  
Teilrichtplan Fussverkehr 1:10'000

R:\PROJEKTE\m9\19-15-049-004\_plaene\vrp\_modo\_221110.ai

Proj.Nr. 19-15-049-00  
Pl.Nr. 01  
Datum 10.11.2022  
Gez. ane

**metron**



Einwohnergemeinde Moosseedorf

Richtplan Verkehr

**Genehmigung**

## Richtplankarte Veloverkehr

### Richtplaninhalte

Basisnetz Gemeinde Veloverkehr (Hart-/Naturbelag)

Weitere wichtige Veloverbindung

Waldstrasse (mit öffentlichem Wegerecht)

Wichtiger Standort Veloabstellplatz

Verkehrsarmer Raum (dichtes Wegenetz)

### Massnahmen

Stärkung des Veloverkehrs (MB 7):

- Teilmassnahmennummer
- Bestehende Verbindung optimieren
- Netzlücke schliessen

Korridor Alltagsveloroute (MB 8):

Regionale Netzlücke schliessen

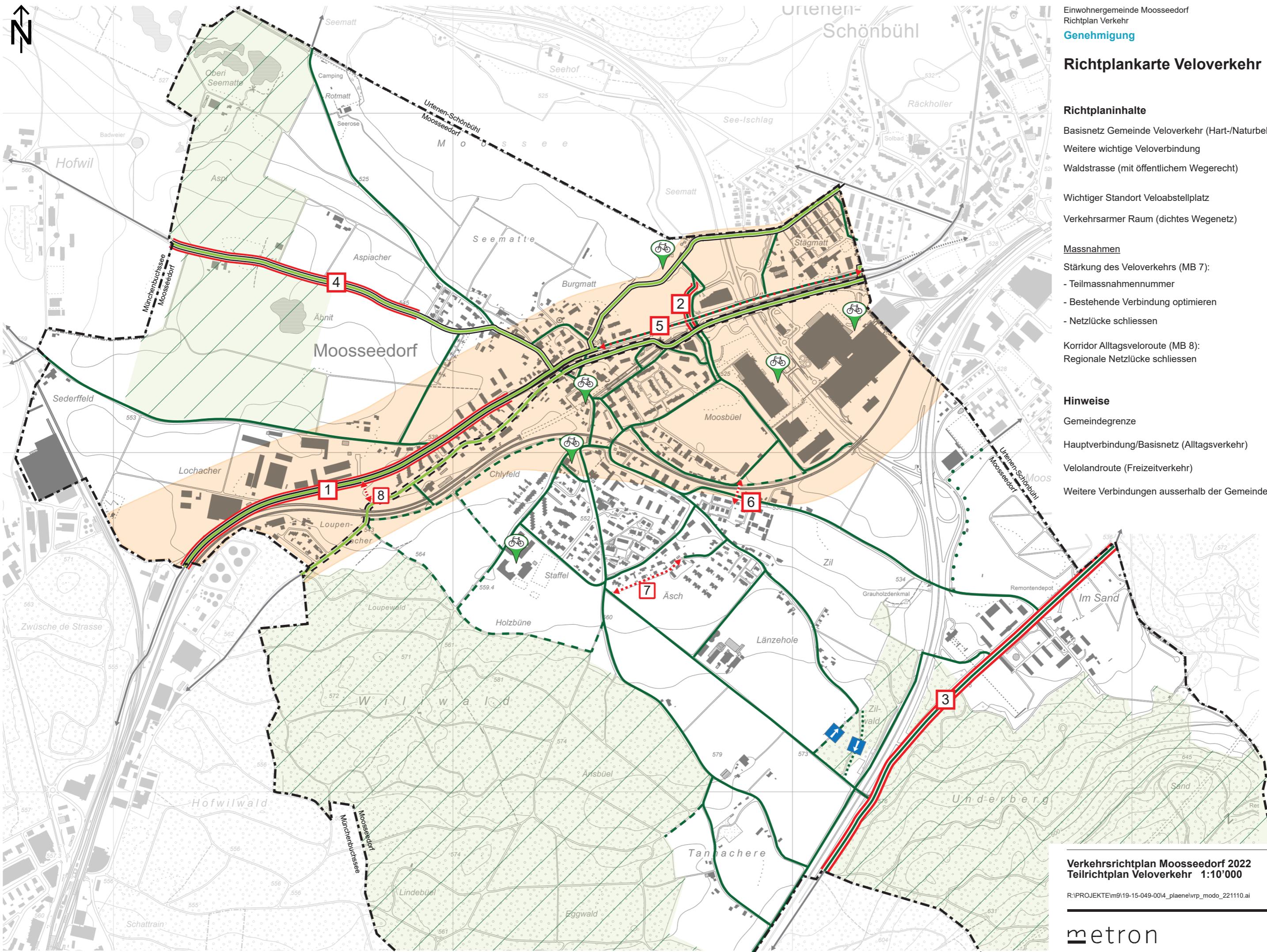
### Hinweise

Gemeindegrenze

Hauptverbindung/Basisnetz (Alltagsverkehr)

Velolandroute (Freizeitverkehr)

Weitere Verbindungen ausserhalb der Gemeinde



Verkehrsrichtplan Moosseedorf 2022  
Teilrichtplan Veloverkehr 1:10'000

R:\PROJEKTE\m9\19-15-049-004\_plaene\vrp\_modo\_221110.ai

Proj.Nr. 19-15-049-00  
Pl.Nr. 02  
Datum 10.11.2022  
Gez. ane

metron





Einwohnergemeinde Moosseedorf

Richtplan Verkehr

Genehmigung

## Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr

### Richtplaninhalte

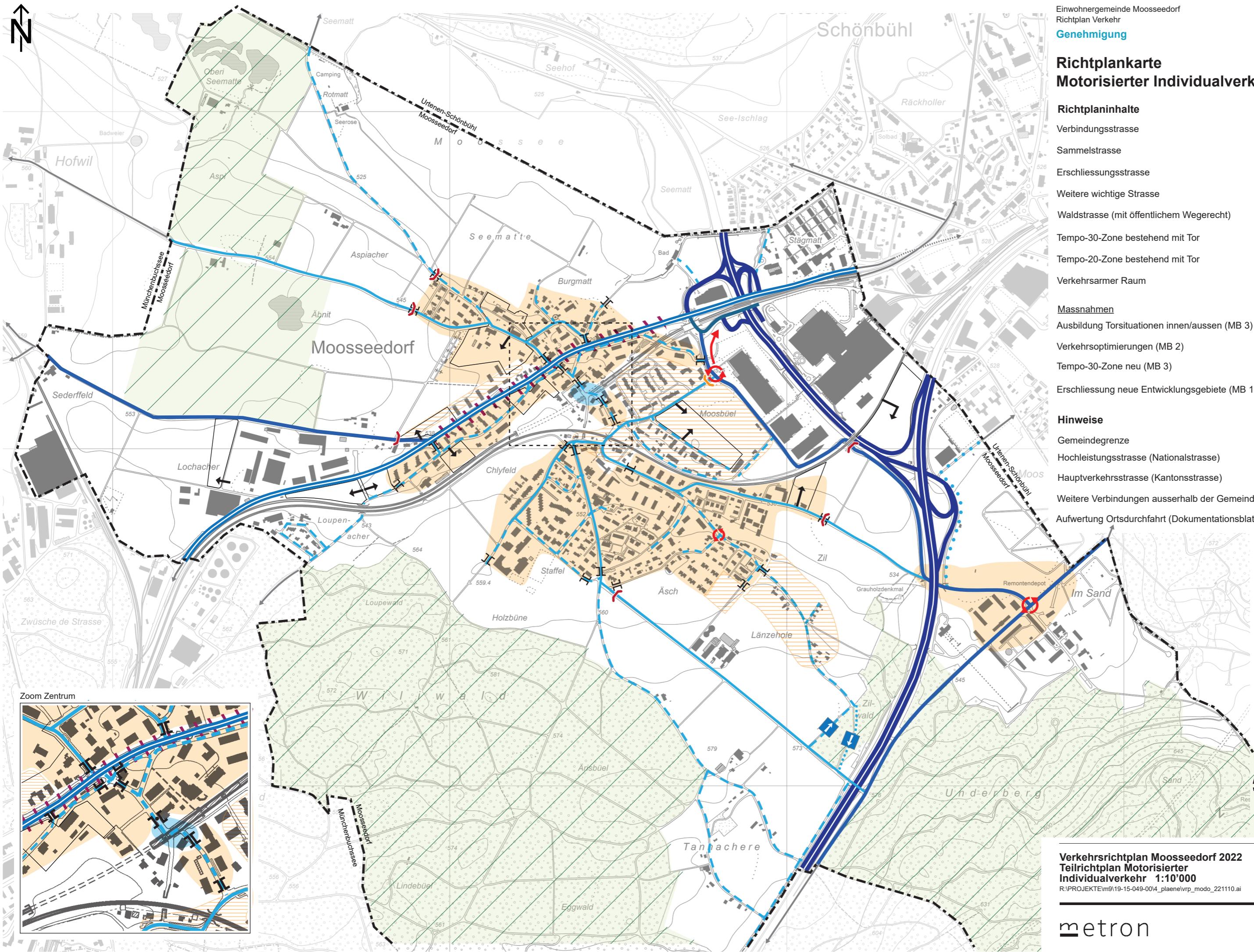
- Verbindungsstrasse
- Sammelstrasse
- Erschliessungsstrasse
- Weitere wichtige Strasse
- Waldstrasse (mit öffentlichem Wegerecht)
- Tempo-30-Zone bestehend mit Tor
- Tempo-20-Zone bestehend mit Tor
- Verkehrsarmer Raum

### Massnahmen

- Ausbildung Torsituationen innen/aussen (MB 3)
- Verkehrsoptimierungen (MB 2)
- Tempo-30-Zone neu (MB 3)
- Erschliessung neue Entwicklungsgebiete (MB 11)

### Hinweise

- Gemeindegrenze
- Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)
- Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse)
- Weitere Verbindungen ausserhalb der Gemeinde
- Aufwertung Ortsdurchfahrt (Dokumentationsblatt)



## 7. Genehmigungsvermerke

---

Mitwirkung vom 16. März 2018 bis 16. April 2018

1. Vorprüfung vom 01. April 2019

2. Vorprüfung vom 29. November 2019

3. Vorprüfung vom 21. September 2020

---

Beschlossen durch den Gemeinderat am 07. Dezember 2020

Namens der Einwohnergemeinde

Der Präsident

Der Sekretär

Sig. Stefan Meier

Sig. Peter Scholl

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt

Moosseedorf, den 08. Juni 2021

Leiter Verwaltung

Sig. Peter Scholl

---

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern am 10. November 2022.

Sig. Javier García Gutiérrez

# metron

Neuengasse 43  
Postfach

3001 Bern  
Schweiz

[berna@metron.ch](mailto:berna@metron.ch)  
+41 31 380 76 80