

Herzlich willkommen zur Schlussveranstaltung Leitbild Mobilität und Verkehr

Grossaffoltern, 12. März 2024

Büro für Mobilität AG

Hirschengraben 2, CH-3011 Bern | Eymatt 27, CH-3400 Burgdorf

T+41 31 311 93 63 | mail@bfmag.ch | www.bfmag.ch



Programm für heute Abend

Zeit	Was	Wer
19:00 Uhr	Begrüssung Ablauf und Ziele Schlussveranstaltung	Adrian Bühler
19:10 Uhr	Erarbeitung «Leitbild Mobilität und Verkehr»: Ausgangslage und Vorgehen	Daniel Meyer
19:20 Uhr	Vorstellen Inhalt «Leitbild Mobilität und Verkehr» inklusive Rückblick Workshop	Monika Tschannen und Anne Baumgartner
20:00 Uhr	Fragerunde zum Leitbild	Alle
20:15 Uhr	Umsetzung: Was läuft schon und was ist geplant?	Daniel Meyer
20:30 Uhr	Fragerunde zur Umsetzung	Alle
20:45 Uhr	Schlusswort	Adrian Bühler

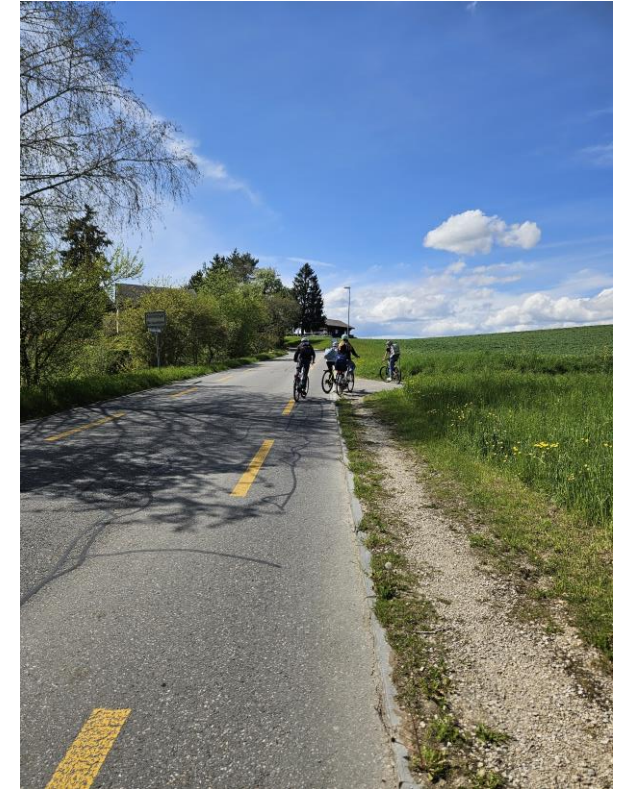
Was ist das Ziel heute Abend?

- Vorstellen Inhalt Leitbild «Mobilität und Verkehr»
- Ausblick auf die angedachte Umsetzung geben



Rückblick: Ausgangslage

- Der Gemeinderat will die Qualität aller Verkehrsarten im Einflussbereich der Gemeinde Grossaffoltern evaluieren und daraus eine Optimierung für die Entwicklung der Infrastruktur und Raumplanung ableiten.
- Die unterschiedlichen verkehrlichen Bedürfnisse der verschiedenen Ortsteile und Weiler gilt es zu berücksichtigen.
- Es soll ein Überblick über die jetzige Verkehrs- und Mobilitätssituation (IST-Zustand) und den gewünschten Zustand (SOLL-Zustand) geschaffen werden ⇒ Der Unterschied bildet den Handlungsbedarf.



Unterschiede Verkehrsrichtplan – Leitbild

Warum ein Leitbild und nicht ein Verkehrsrichtplan?

- Mit Analysen und einer breiten Partizipation wissen wir, wo die Schwachstellen liegen und welche Ziele wir erreichen wollen. Wir haben die planerischen und gesetzlichen Vorgaben auf dem Radar (Gesetze, Regionalkonferenz).
- Ein Leitbild und kein Verkehrsrichtplan, weil: kein Genehmigungsprozess (weder kommunal noch kantonal) notwendig ist und es somit mehr Flexibilität gibt. Umsetzung kann jetzt starten (aktuelle Genehmigungszeit beim Kanton 6 bis 18 Monate).

Ein Leitbild bietet eine Gesamtschau und

- zeigt Verbesserungsvorschläge in Form von Handlungsfeldern sowie Lösungswegen
- hilft mit Leitsätzen in der Priorisierung und Ausgestaltung der konkreten Massnahmen
- ist eine Planungsgrundlage für die nächsten Jahre, aber: liefert keine Lösung für jede Einzelstelle.

Rückblick: Vorgehen I

- Bildung einer nicht ständigen Kommission (NSK) im März 2023. Sie hat das Leitbild «Mobilität und Verkehr» in Zusammenarbeit mit externer Unterstützung in einem partizipativen Verfahren mit der Bevölkerung erarbeitet.
- Mitglieder der NSK:
 - Daniel Meyer (Gemeinderat), Präsident der NSK
 - Susanne Schürch (Gemeinderätin), Stv. Präsidentin der NSK
 - Jürg Friederich (Infrastruktur-Kommission)
 - Gabriel Caduff (Kommission für Sicherheit und Entsorgung)
- Die externe Unterstützung waren: Monika Tschannen, Martin Wälti und Anne Baumgartner

Rückblick: Vorgehen II

Wann	Was
Dezember 2022	Auftragsvergabe
März 2023	Retraite mit dem Gemeinderat und dem Verwaltungskader zur Auftragsklärung
Januar–April 2023	Sichtung der Grundlagen (Daten zu Verkehrszählungen, Unfällen, Schliesszeiten Barrieren, Nutzung des öffentlichen Verkehrs, Velowegnetz, Fusswegnetz etc.)
Mai–Juni 2023	Befragung zu «personentypischen Reisetagen» von Schüler:innen, des Gewerbes und von Nutzenden von grossen Maschinen (wie z.B. Landwirt:innen)
Juli 2023	Zwischensynthese erhobene Daten
September 2023	Workshop mit der Bevölkerung
November 2023	Analyse aller Daten und Ableiten von Handlungsfeldern und Massnahmen
Januar 2024	Der Gemeinderat verabschiedet das «Leitbild Mobilität und Verkehr»
Heute	Präsentation der Ergebnisse
Zukunft	Umsetzung der Massnahmen

Leitbild «Mobilität und Verkehr»: Aufbau

Grundsätzliches Vorgehen:

- Erheben des IST-Zustandes
- Erheben des SOLL-Zustandes

«SOLL» – «IST» = Handlungsfelder

1	Einleitung	7
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Zielsetzungen	7
1.3	Projektorganisation	8
1.4	Vorgehen und Termine	8
2	Verkehrsanalyse	10
2.1	Erhebung IST-Zustand: Grundlagen	10
2.1.1	Verkehrsaufkommen und Infrastruktur	10
2.1.2	Pendlerstatistik	11
2.1.3	Unfälle mit Personenschaden und Zwischenfälle	13
2.1.4	Situation öffentlicher Verkehr (ÖV)	14
2.1.5	Fuss- und Veloverkehr	16
2.1.6	Strassenverkehr	16
2.1.7	Ausnahmetransportrouten	17
2.1.8	Entwicklung Gemeinde Grossaffoltern	18
2.1.9	Parkierung	18
2.1.10	Diverses	19
2.1.11	Zusammenfassung IST-Zustand	20
2.2	Resultate aus den partizipativen Prozessen	21
2.2.1	Schwachstellen gemäss Retraite, NSK, Befragung und Workshop	21
2.2.2	Wichtigste Erkenntnisse Retraite und NSK	26
2.2.3	Erkenntnisse Begehung mit Fokus Schwachstellen	26
2.2.4	Erkenntnisse Befragung	28
2.2.5	Erkenntnisse Workshop	31
2.2.6	Zusammenfassung SOLL-Zustand	33
3	Handlungsfelder und Massnahmen	34
3.1	Abgleich IST- und SOLL-Zustand	34
3.2	Beschreibung Handlungsfelder	35
	Anhang	43

Leitbild «Mobilität und Verkehr»: Grundlagen

Betrachtete Grundlagen:

- Verkehrszählraten und Geschwindigkeitsmessungen
- Schrankenschliesszeiten am Bahnhof Suberg-Grossaffoltern
- Zahlen zur ÖV-Erschliessung, ÖV-Nutzung sowie Pendlerstatistik
- Unfälle mit Personenschaden sowie solche ohne Personenschaden (beim Bahnübergang Kosthofen)
- Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz
- Ausnahmetransportrouten
- Parkierung
- Entwicklungen in der Gemeinde Grossaffoltern

Grundlagen: Messstellen Verkehrszählungen Kanton

2017

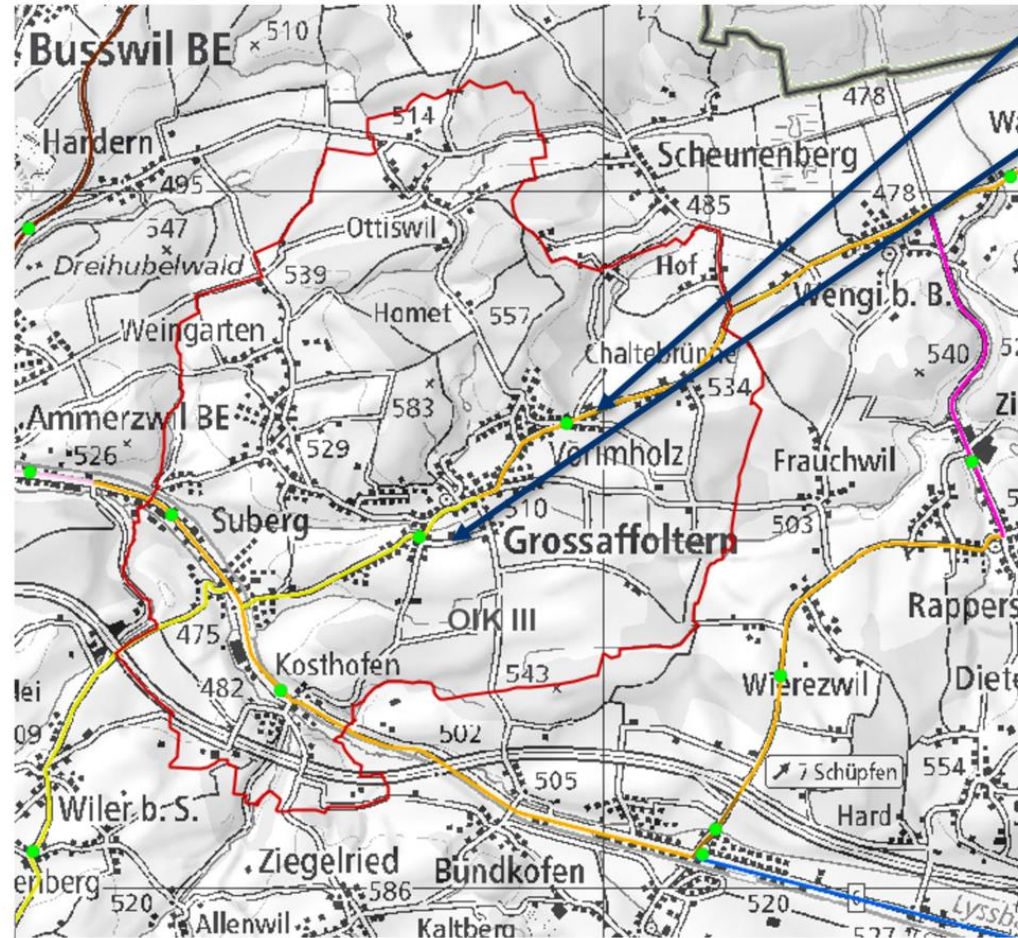
Messung an Wengistrasse 31

DTV von 2'808 Fz

Messung an der Subergstrasse 7

DTV 1'271 Fz

(nach der Abzweigung Ammerzwil
und Büünegasse)



Messstelle Wengistrasse 31

Messstelle Subergstrasse 7

Grundlagen: Erkenntnis aus Verkehrszählungen

2017: Messung an Wengistrasse 31 ein DTV von 2'808 Fz an der Subergstrasse 7 (nach der Abzweigung Ammerzwil und Büünegasse): noch DTV 1'271 Fz

2022: Messung der Signal AG in Ammerzwil im Februar 2022: Rund 1'400 Fahrzeuge im Streckenabschnitt Sandhubel

Fazit:

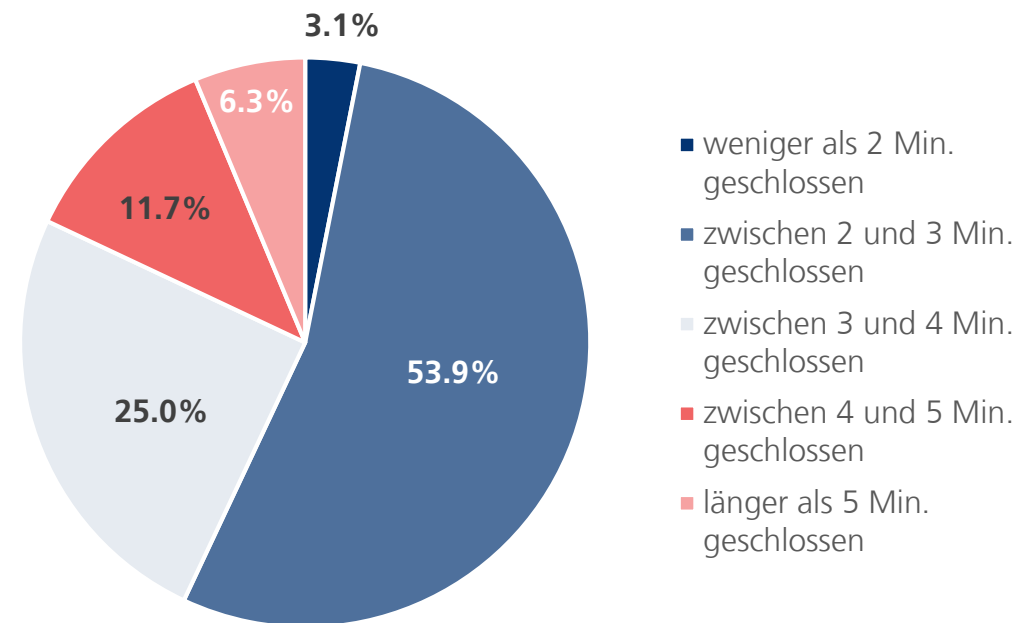
- Differenz aus den Zählungen an der Kantonsstrasse zeigen auf, dass ein Teil des Verkehrs über Ammerzwil/Lehn Richtung Lyss und ein Teil über die Büünegasse am Friedhof vorbei Richtung Schüpfen abfließt.
- Die Kantonsstrasse erfüllt nicht den angedachten Zweck (Aufnahme des übergeordneten Verkehrs). Ursache liegt bei den langen Wartezeiten an den Schranken.

Grundlagen: Schliesszeiten Schranken Bahnhof Suberg

Bahnübergang Suberg: Gemeinderat beschliesst 2016 in Abstimmung mit dem Kanton: Verzicht auf eine Unterführungsplanung beim Bahnübergang Suberg

Rund 20 Minuten pro Stunde ist die Bahnschranke bei Suberg zu.

Folglich arbeitet die Kommission für Sicherheit und Entsorgung (KSE) laufend daran, die Wartezeiten am Bahnübergang zu verkürzen.



Quelle: SBB, 14.3.2023

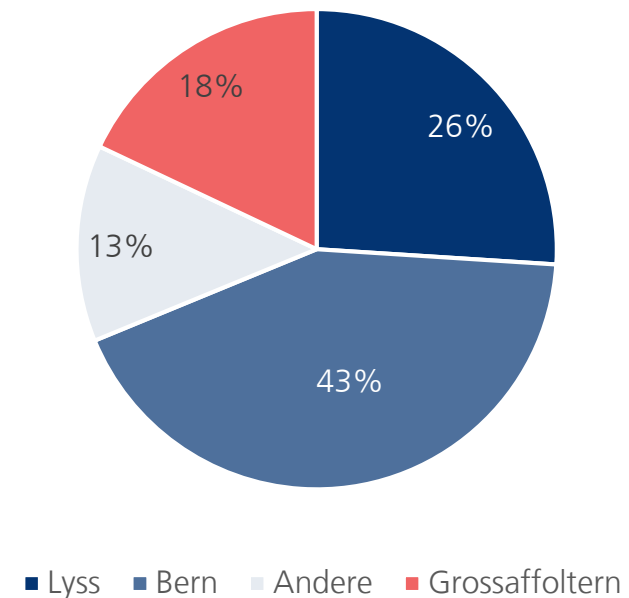
Grundlagen: Pendlerstatistik – wer arbeitet wo?

Arbeitstätige Bevölkerung 2018: 1'683
Personen (von insgesamt 3'108 Personen)

2018 pendelten:

- 707 Personen Richtung Bern
- 430 Personen Richtung Lyss
- 297 verbleiben in Grossaffoltern
- 219 in andere Richtungen

Pendelrichtungen der erwerbstätigen Einwohner von Grossaffoltern
2018



Quelle: Auszug aus der Pendlerstatistik BfS, erstellt durch Gabriel Caduff NSK

Grundlagen: Situation öffentlicher Verkehr I



Legende

- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Quelle: maps.admin.ch, abgerufen am 23.10.2023

Grundlagen: Situation öffentlicher Verkehr II

Die Gemeinde Grossaffoltern ist über die Bahnlinie Bern-Biel durch die S3 der BLS erschlossen. Der Bahnhof Suberg-Grossaffoltern wird mit der S-Bahn halbstündlich bedient.

Die Buslinie 363 Lyss nach Bätterkinden fährt den Bahnhof Suberg-Grossaffoltern nicht an und verkehrt stündlich. Der Bus-Kurs führt via Lehn über Ammerzwil. Es gibt einen Moonliner.

Die ÖV-Angebote weisen eine tiefe Nutzung aus.

Buslinie 363 Haltestelle	Einsteiger pro Tag	Aussteiger pro Tag
Vorimholz, Spritzenhaus	5.9	6.2
Vorimholz, Wyssenrain	12.1	14.5
Grossaffoltern, Post	24.5	21.6
Grossaffoltern, Schmidebach	15.1	15.8
Grossaffoltern, Reueberg	7.7	6.3
Ammerzwil, Dorf	4.6	4.6
Ammerzwil, Unterdorf	5.9	3.2

Leitbild «Mobilität und Verkehr»: Die wichtigsten Punkte aus der Verkehrsanalyse (IST-Zustand)

- Tempo 50 ist in den Siedlungsgebieten Grossaffoltern vorherrschend.
- Verkehrszählungen zeigen: Mehr als die Hälfte der Autofahrer umfahren den Bahnhof Suberg entweder via Lehn oder Bundkofen.
- Fussgängerinsel beim Bahnhof Suberg ist für sehr grosse Fahrzeuge ein Hindernis.
- Die Schranken am Bahnhof Suberg sind während eines Drittels des Tages geschlossen.
- Ein Grossteil des Gemeindegebiets ist mit dem ÖV nicht bzw. schwach erschlossen.
- Keine direkte Bus-Anbindung der Siedlungsgebiete an den Bahnhof Suberg und keine zeitgleiche Abfahrt der Züge Richtung Biel und Bern.
- Im Schnitt gab es pro Jahr 2 Auto- und 2 Velounfälle, ohne geografische Häufung.
- Durchgehende Fuss- und Velowege sind nicht immer gegeben.
- Knapp die Hälfte der Pendler (43 %) bewegen sich in Richtung Bern
- Zu beachten: Verkehrsentwicklung infolge Änderungen Schulwege / Überbauungen.

Rückblick Workshop vom 19. September 2023

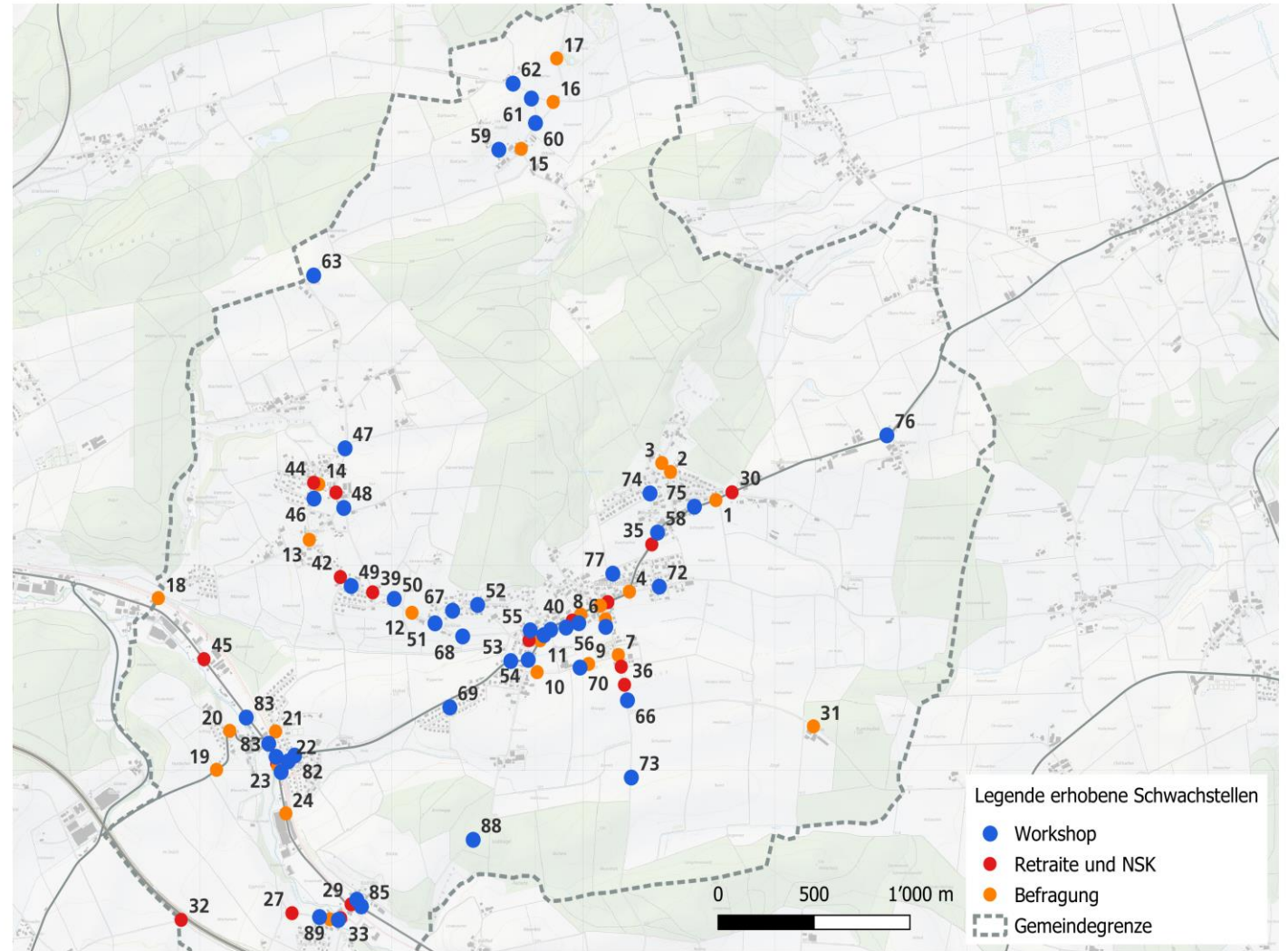
- Rund 90 Teilnehmende.
- Fokus auf den Themen «Schwachstellen», «Temporeduktion» und Angebot «öffentlicher Verkehr».
- Aus den vielen angeregten Diskussionen ergaben sich neue Ideen und Nennungen von weiteren Schwachstellen.
- Im Bericht Leitbild «Mobilität und Verkehr» sind die Resultate aus den Workshops protokolliert.
- Wir zeigen hier die wichtigsten Punkte.



Rückblick Workshop: Ergänzte Schwachstellen

Die blauen Punkte sind die Schwachstellen, welche von den Workshopteilnehmer:innen ergänzt wurden (Nennung von mehr als 40 neuen Stellen)

Diese Schwachstellen sind im «Leitbild Mobilität und Verkehr» aufgeführt, beschrieben und in einem Handlungsfeld zusammengefasst.



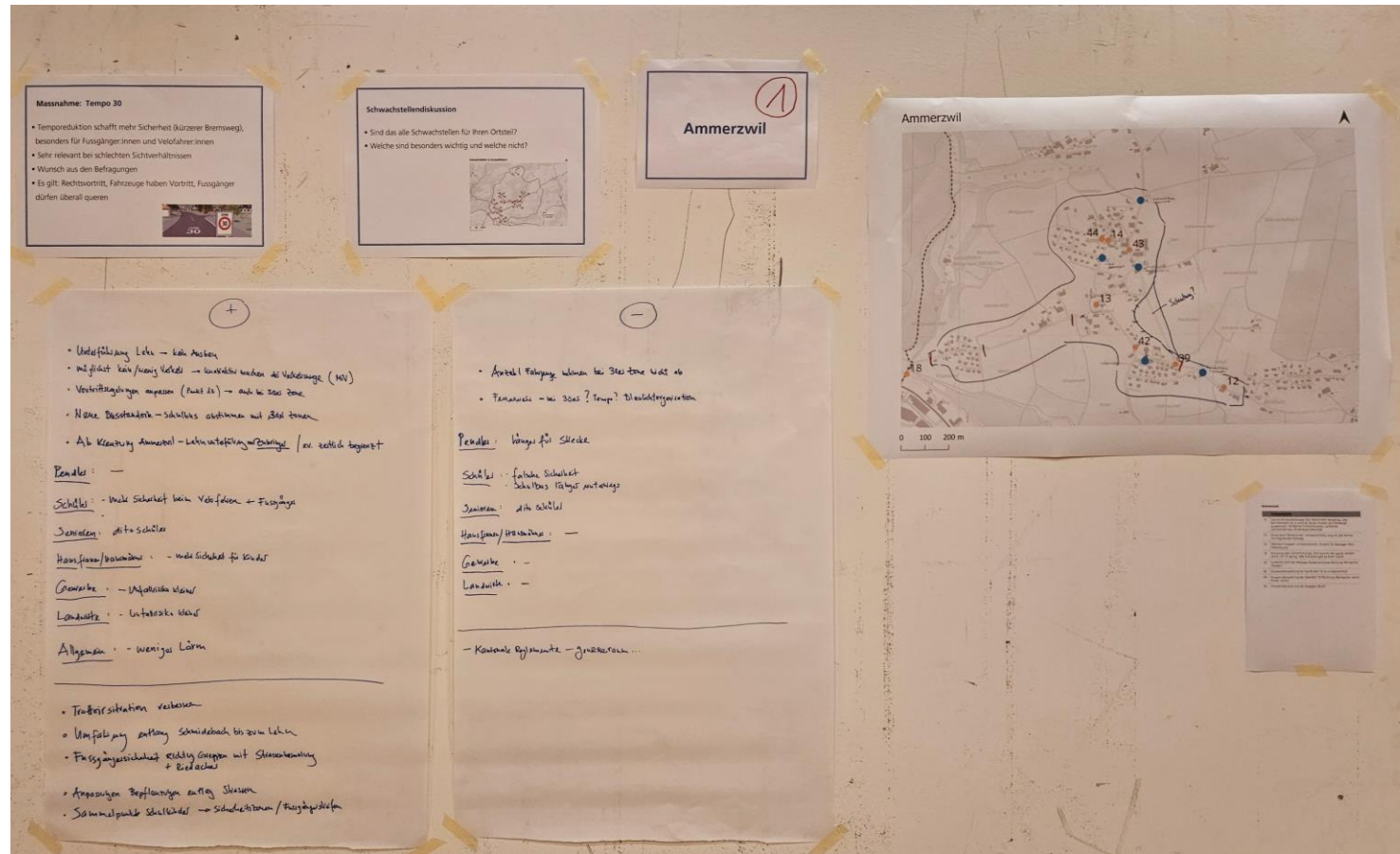
Rückblick Workshop: Gruppe 1 – Ammerzwil

Themen:

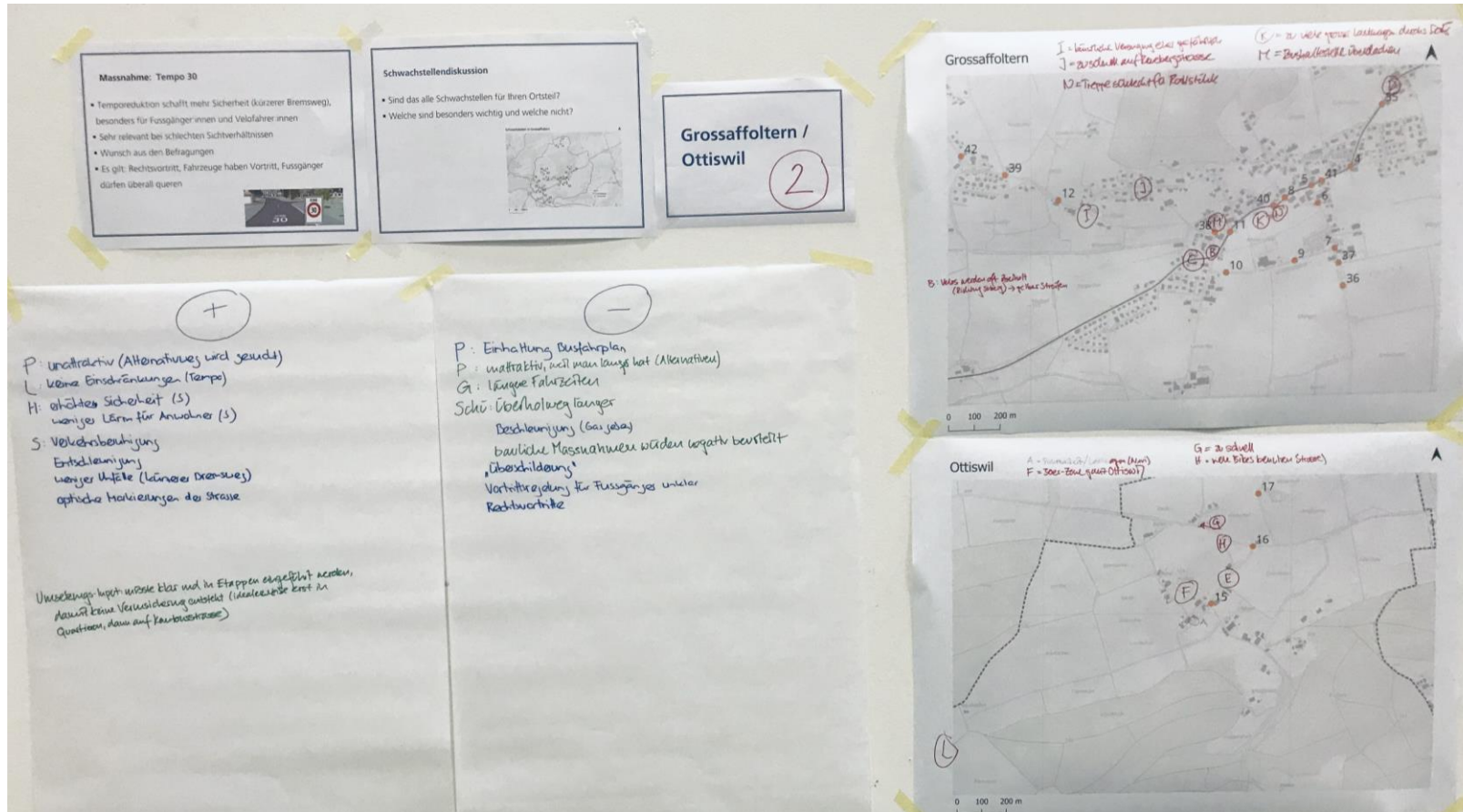
Verkehrsberuhigung und Schwachstellen

Genannte Ziele:

- Deutlich weniger mIV
- Rest-mIV langsamer (T30)
- Bessere Beleuchtung für Fussgänger



Rückblick Workshop: Gruppe 2 – Grossaffoltern – Ottiswil



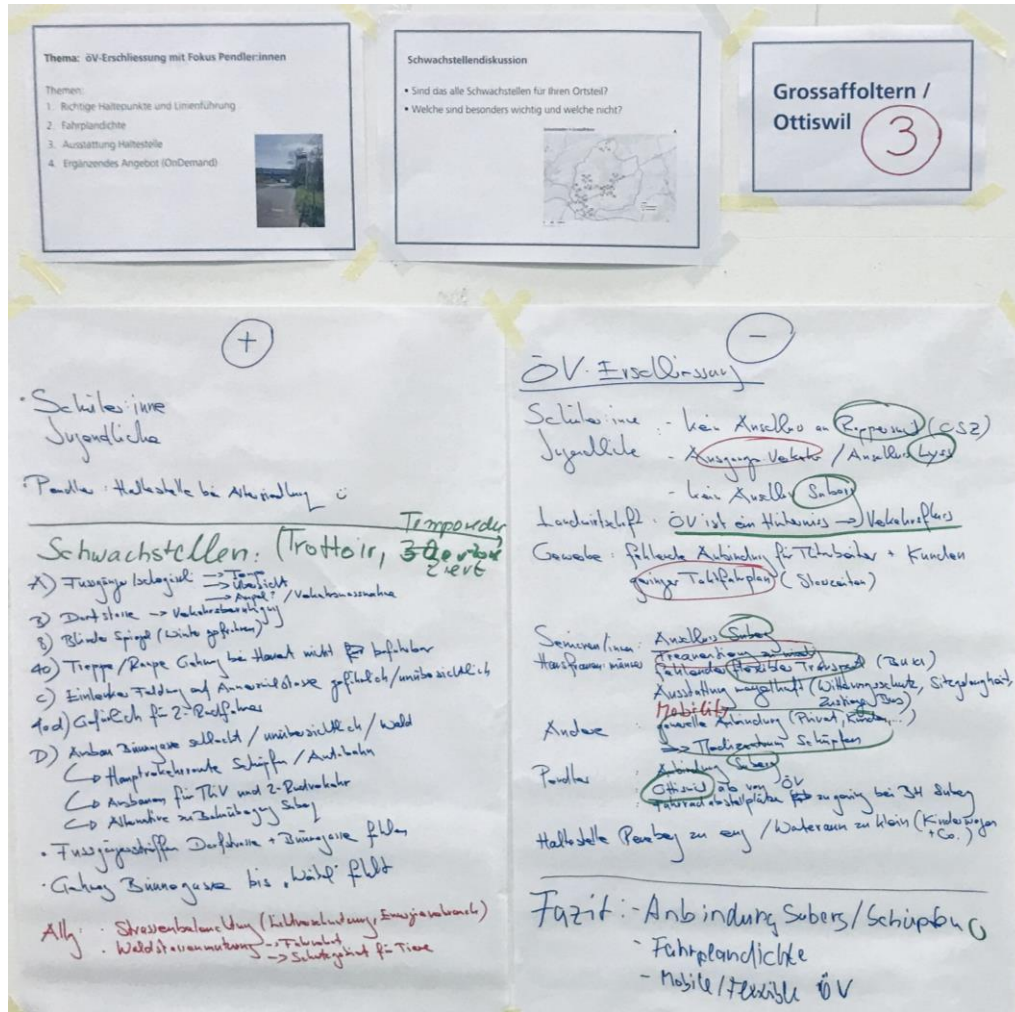
Themen:

Temporeduktion und Schwachstellen

Genannte Ziele:

- Mehr Sicherheit; Entschleunigung und weniger Verkehr
- Möglichst keine einschränkenden baulichen Massnahmen

Rückblick Workshop: Gruppe 3 – Grossaffoltern – Ottiswil



Themen:

ÖV-Erschliessung mit Fokus Pendler und Schwachstellen

Genannte Ziele:

- ÖV-Anschluss Bhf. Suberg
- Dichter Fahrplan
- Flexible Angebote

Rückblick Workshop: Gruppe 4 – Grossaffoltern – Ottiswil

The photograph shows a wall with several items pinned to it. At the top left is a printed note titled 'Massnahme: Tempo 30' with bullet points: 'Temporeduktion schafft mehr Sicherheit (kürzerer Bremsweg), besonders für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen', 'Sehr relevant bei schlechten Sichtverhältnissen', 'Wunsch aus den Befragungen', and 'Es gilt: Rechtsvortritt, Fahrzeuge haben Vortritt, Fussgänger dürfen überall queren'. Below this is a small image of a road with a 30 km/h sign. To the right is a printed note titled 'Schwachstellendiskussion' with questions: 'Sind das alle Schwachstellen für Ihren Ortsteil?' and 'Welche sind besonders wichtig und welche nicht?'. Further right is a printed note titled 'Grossaffoltern / Ottiswil' with a circled number '4'. Below these are two large sheets of paper with handwritten notes. The left sheet is titled 'Vor + Nachteile Personengruppen' with a circled '4' and lists: 'Gewerbetreibende: + Lebenswerte Gemeinde mehr Kunden, - verzögerte Lieferungen'; 'Hausfrauen: + keine Nachteile, + mehr Sicherheit'; 'Landwirte: + kein Einfluss, + Verkehrsfluss Dito, - bitte kein Verbauungen?'; 'Schüler: + Verkehr ist homogen, - keine'; 'Pendler: + Entschleunigung, - Sperrzeiten Ammerzellstr.'; 'Senioren: + Sicherheit, weniger Lärm, - keine'. The right sheet has a circled '4' and a minus sign, listing: '- bei Tempo 30km/h sind Velo/E-Bike schneller als Auto etc. unterwegs', '- Frust bei Autofahrer bei Tempo 30+40km/h', and '- ev. Ausweichverkehr auf neben Strassen'.

Themen: Temporeduktion und Schwachstellen

Genannte Ziele:


- Mehr Sicherheit; Verkehrsfluss homogen; Entschleunigung und weniger Verkehr – negative Auswirkungen mindern (Toleranz schaffen bezüglich Frusts)
- Möglichst keine einschränkenden baulichen Massnahmen

Rückblick Workshop: Gruppe 5 – Kosthofen – Suberg

Thema: ÖV-Erschliessung mit Fokus Pendler:innen


Themen:

1. Richtige Haltepunkte und Linienführung
2. Fahrplandichte
3. Ausstattung Haltestelle
4. Ergänzendes Angebot (OnDemand)



Schwachstellendiskussion

- Sind das alle Schwachstellen für Ihren Ortsteil?
- Welche sind besonders wichtig und welche nicht?



Kosthofen / Suberg (5)

Suberg - Schwere Verkehr (Landwirtschaft) über Kreisell Lehn

- Nebenstrasse Grossaffoltern - Lehn auch für Schwereverkehr am Bach nach
- Veloweg (Schäpfen - Lyss)
- 30er-Zone (Hauer - Landi, Wilerstrasse)
- Veloeinspur (Bahnhof - Grossaffoltern)
- Bahn im Untergrund (Schäpfen - Lyss)
- Inseln auf beiden Seiten, nicht in der Mitte
- Aufholzen (Krug - Bahnhof) = viele Probleme gelöst
- Hecke am Bahnhof tiefer schneiden
- 50er wird nicht berücksichtigt (Banstrasse)
- Privat-Weg Marti Bruno nutzbar machen für Velo & Fussgänger
- Elektronisches Smiley für Geschwindigkeit (Banstrasse) → Bahnübergang - Kosthofen
- 30er-Zone (Kosthofen Bach)
- 30er-Zone (Kosthofen Wald)
- Strassenverbreiterung (Famigasse - Kosthofen, Wald)
- Umbauung Veloplatz Bahnhof

ÖV-Erschliessung

ÖV-Erschliessung

- 15min Takt S31
- 30min Takt genügt S31
- Angebot OnDemand → Kosthofen
- Bus Suberg - Grossaffoltern
- Bus nach Kosthofen
- **Andere Markierung Bahnübergang Suberg rechts, damit Zufahrt zum Parkplatz gewährleistet wird**

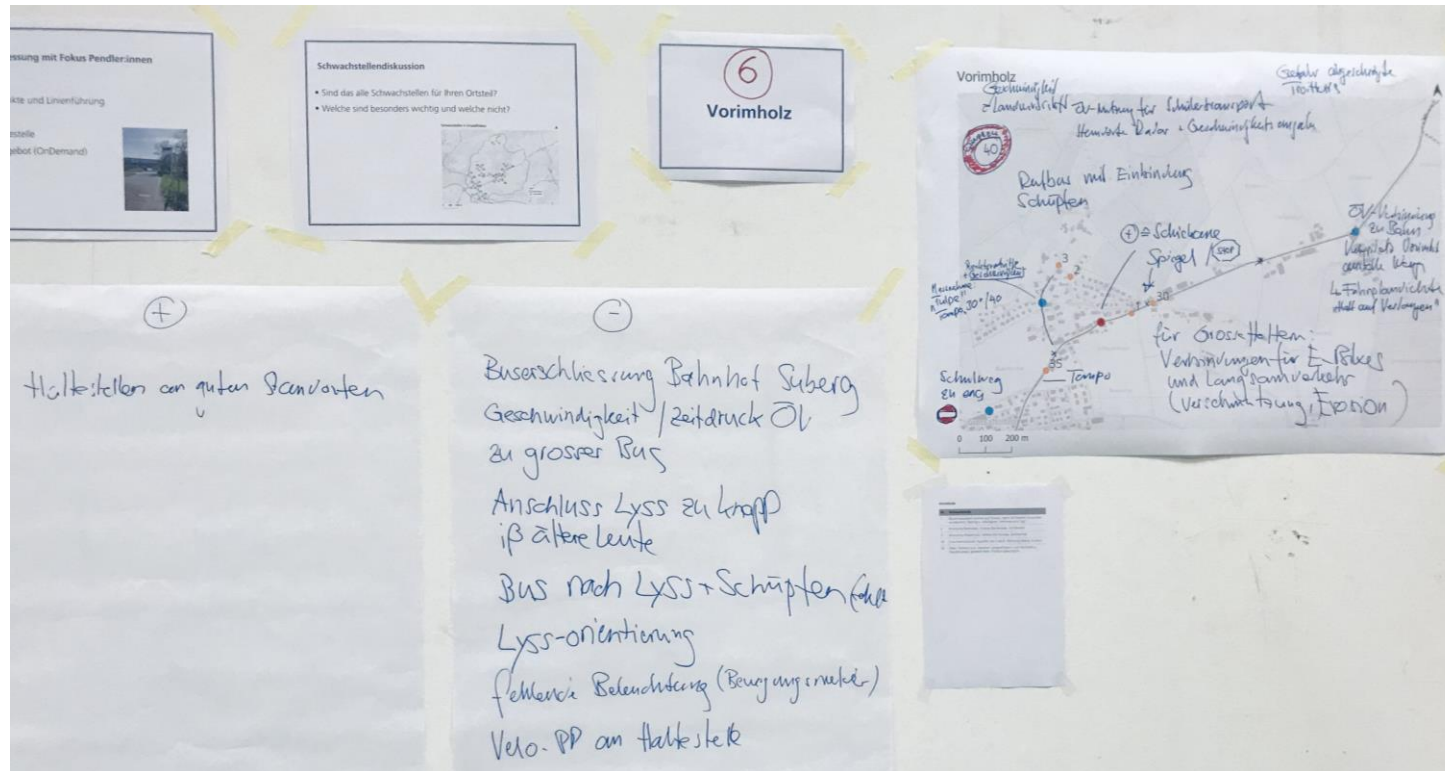
Themen:

Verkehrssituationen, Tempo und ÖV-Erschliessung

Genannte Ziele:

- Situation Schwerverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr und Velo verbessern
- Bessere Bus-Erschliessung
- Bahnübergänge Suberg und Kosthofen optimieren

Rückblick Workshop: Gruppe 6 – Vorimholz



Themen:

ÖV-Erschliessung und Schwachstellen

Ziele:

- Attraktiver ÖV (Bahnhof Suberg und Schüpfen direkt anfahren)
- Mehr Sicherheit und Attraktivität für E-Bikes und Langsamverkehr

Rückblick Workshop: Erkenntnisse aus den Workshop-Gesprächen

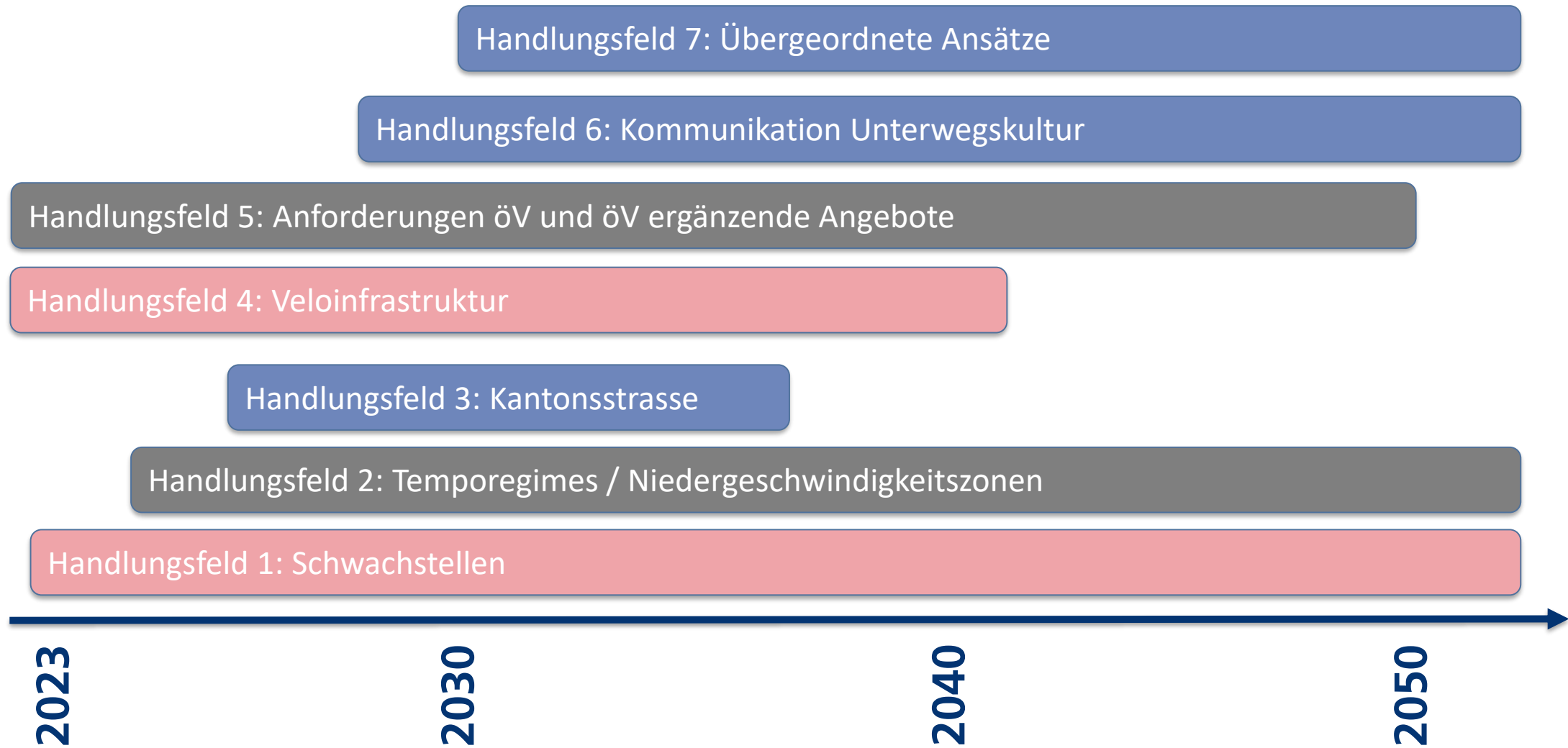
- Gespräche drehten sich um Schwachstellen und Wunschvorstellungen.
- Im Nachgang zum Workshop haben Einwohner:innen die Initiative ergriffen und einen schriftlichen Beitrag zur Ausrichtung des Leitbildes abgegeben. Diese Eingabe wurde von 25 Mitbürger:innen unterzeichnet.
- Massnahmen in Grossaffoltern sollen/können wegweisend und innovativ sein
- Wichtig! Niemand soll in seinen Aktivitäten übermässig eingeschränkt werden (z.B. Landwirtschaftsverkehr, Gewerbe).

Zusammenfassendes Zielbild: Aussagen zum SOLL-Zustand



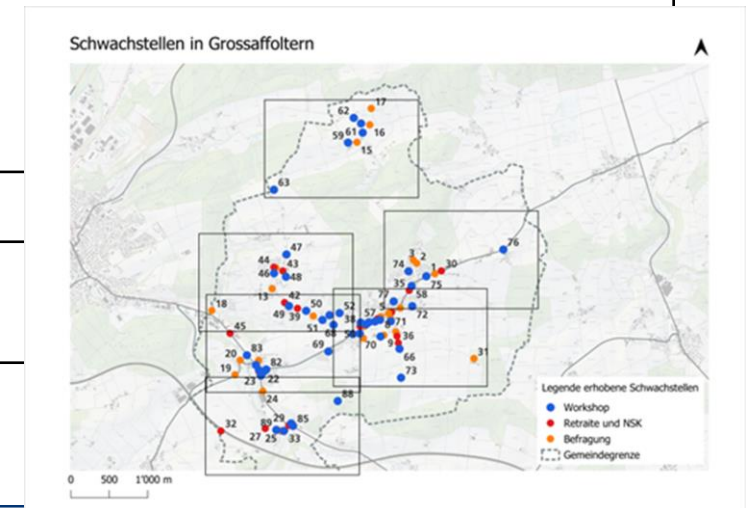
- Es sollen alle Bevölkerungsschichten berücksichtigt werden.
- Die Massnahmen sollen möglichst kostengünstig und etappiert umsetzbar sein.
- Nicht-baulichen Massnahmen ist der Vorrang zu geben.
- Schulwege sollen für die Kinder sicher sein; inkl. frühes Schneeräumen im Winter.
- Ältere Einwohner:innen wünschen sich, mobil bleiben zu können.
- Die 90 benannten Schwachstellen sollen verbessert werden.
- Mehrfacher Wunsch nach Temporeduktion: meist Tempo 30, teilweise auch Tempo 40.
- Gewerbe und die Landwirtschaft wollen bisheriges Temporegime auf Verbindungs- und Durchgangsstrassen beibehalten.
- Eine Reduktion des Verkehrsaufkommens wird gewünscht; insbesondere in Ammerzwil.
- Veloverbindungen für Pendler:innen und Freizeitfahrer:innen sollen attraktiv und sicher sein. Oft genannt: Velo- und Fussweg von Schüpfen nach Lyss entlang des Lyssbachs.
- Die ÖV-Situation soll verbessert werden. Eine Möglichkeit sind auch Alternativen zum ÖV wie On-Demand-Verkehr.

Handlungsfelder aus dem «Leitbild Mobilität und Verkehr»



Handlungsfeld 1: Schwachstellen

<p>Beschreibung</p> <p>Im Laufe der Arbeiten am Leitbild Mobilität und Verkehr wurden im Rahmen der Retraite, der NSK-Sitzungen sowie des Workshops mit der Bevölkerung knapp 90 Schwachstellen definiert. Nun geht es darum, diese zu kategorisieren, zu priorisieren und in die Planung der Gemeinde zu überführen.</p>	
<p>Massnahmen</p>	<p>Schwachstellenkataster erstellen</p>
<p>Nächste Schritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bauverwalter Schwachstellen kategorisieren lassen nach: «Können wir selbst erledigen» respektive «Handlungsbedarf unklar/braucht mehr Planung» - Wo klar, Umsetzung über das laufende Budget, mit Synergien im Rahmen von Belagsarbeiten - Auslösen von Detailabklärungen/Vorstudien
<p>Umsetzungshorizont</p>	<p>2023–2050</p>
<p>Verbundene Handlungsfelder</p>	<p>H2, H3, H4</p>



Handlungsfeld 2: Temporegime

Im Rahmen des partizipativen Prozesses wurde von verschiedenen Bevölkerungsgruppen eine Reduktion des Tempos gewünscht (so geäussert in der Befragung für dieses Leitbild, am Workshop und in Petitionen). Dabei wurde sowohl Tempo 30 als auch 40 genannt. Diese Wünsche sind aus verkehrsplanerischer Sicht begründet, gibt es doch in Grossaffoltern viele Strassen und Kreuzungen mit eingeschränkter Sicht. Prüfwert scheint auch eine Tempo-20-Zone um das Schulhaus Grossaffoltern zur Erhöhung der Sicherheit für Schulkinder.

Die Landwirtschaft und das Gewerbe wünscht, dass das Temporegime auf den Verbindungs- und Durchgangsstrassen so erhalten bleibt, wie es jetzt ist.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Gesamtplan zum Temporegime erstellen lassen.- Vorstudie Tempo 30 Zone Ammerzwil.- Vorstudie Tempo 30 Zone Kosthofen.- Vorstudie Tempo 30 oder 40 Zone Dorfkern Grossaffoltern.- Vorstudie Tempo 20 Zone Schulhaus Grossaffoltern.
Betroffene Gebiete	Vorrangig Ammerzwil, anschliessend restliches Dorfgebiet.
Nächste Schritte	Auslösen Vorstudien zur Gesamtplanung.
Umsetzung	2025–2040

Handlungsfeld 3: Anforderung an Kantonsstrasse

Abklärungen im Rahmen dieses Leitbildes haben ergeben, dass die Kantonsstrasse ihre Aufgabe nicht erfüllt. Dies ist in erster Linie auf die oft geschlossenen Schranken beim Bahnübergang Suberg zurückzuführen. Ein Grossteil der Verkehrsteilnehmenden umfährt den Bahnhof Suberg über Ammerzwil und die Unterführung Lehn sowie über die Büünegasse respektive Bundkofen. Die NSK geht nach ihren Abklärungen davon aus, dass eine Unterführung in näherer Zukunft unrealistisch bleibt. Für grosse Fahrzeuge ist die Querungshilfe (Fussgängerinsel) vor dem Bahnhof Suberg nur auf der südlichen Strassenseite passierbar.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Anforderungen an die Kantonsstrasse mit dem Oberingenieurkreis besprechen.- Erstellen <u>Beurteilungsgrafik «Rose» (Abgleich IST-/SOLL-Zustand)</u>- <u>Die KSE optimiert laufend die Schrankenschliesszeiten.</u>
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">- Erstellen des Anforderungskataloges.- Beurteilungsgrafik «Rose» erstellen.- Anmeldung der Anforderungen beim Oberingenieurkreis 3.- Gemeinsame Lösungsfindung.- Auslösen von Projektierungsschritten und Kostenschätzungen.- Umsetzungs- und Finanzprogramm.
Umsetzung	2025–2027

Handlungsfeld 4: Veloinfrastruktur

Das neue Veloweggesetz verpflichtet die Gemeinden, durchgängige und sichere Velowege für den Alltag und die Freizeit innerhalb der nächsten 5 Jahre zu planen und bis Ende 2042 umzusetzen. Ein besonderes Augenmerk sollte hier auf die Verkehrssicherheit der Schüler:innen gelegt werden. Ebenfalls gibt es gemäss Sachplan Veloverkehr eine Netzlücke entlang des Lyssbachs. Zudem wurde bei der Begehung festgestellt und von der Bevölkerung bemängelt, dass es innerhalb von Grossaffoltern und vor allem am Bahnhof Suberg zu wenige Veloabstellplätze mit entsprechender Infrastruktur (überdacht, an einen Ständer anschliessbar, beleuchtet) gibt.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Velowegplan.- Standards für öffentliche Veloparkierung – Umsetzungskonzept.
Betroffene Gebiete	Primär Bahnhof Suberg, nachgelagert Bus-Haltestellen und restliches Gemeindegebiet.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">- Abstimmung des «Fahrplans» Velowegplan mit Kanton und Region.- Evtl. Auslösung einer lokalen Planung der Veloverbindungen.- Auslösung des Konzeptes für die Veloparkierung.
Umsetzung	2030–2042

Handlungsfeld 5: ÖV und ÖV-ergänzende Angebote wie On-Demand-Verkehr

Ein Grossteil des Gemeindegebietes ist gemäss ÖV-Güteklassen nicht erschlossen. Der Bus durch Grossaffoltern ist schlecht ausgelastet und verkehrt nicht via Bahnhof Suberg, weil dort die Züge nicht zeitgleich kreuzen. Viele Haltestellen sind nicht überdacht und/oder beleuchtet. Teilweise muss direkt am Strassenrand gewartet werden.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Anforderungskatalog ÖV und ÖV-ergänzende Angebote wie On-Demand-Verkehre erstellen (lassen).- Allfällige Teilnahme Pilotversuch des Kantons zu On-Demand-Verkehr.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">- Erstellung Anforderungskatalog (inkl. optimaler Verknüpfung von Bus und Bahn).- Anmeldung der Anforderungen bei der Regionalkonferenz Biel-Seeland (Mitwirkungseingaben zum RAK 2027–2030, Frühjahr 2024).- Verhandeln eines gemeinsamen Umsetzungs- und Finanzierungsprogrammes.- Schrittweise Umsetzung.
Umsetzung	2030–2050

Handlungsfeld 6: Kommunikation Unterwegskultur



Informationskampagnen könnten helfen, eine gemeinsame «Unterwegskultur» zu schaffen, bestehende Angebote bekannter zu machen sowie die Akzeptanz von zukünftigen Massnahmen zu stärken. Werden die Betroffenen miteinbezogen, führt dies langfristig oftmals zur Einsparung von Infrastrukturmassnahmen und somit von Kosten.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Kommunikationsplan (Inhalte, Adressaten, Form, Zeitpunkte)- Projekte definieren (wie z.B. Mitfahrbänkli)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">- Kommunikationsverantwortliche Person bestimmen und Kommunikationsplan erstellen- Angebote auslösen (wie z.B. Fahrer sollen sich an Seniorenveranstaltungen persönlich vorstellen und somit «Nachbarn fahren Nachbarn» bekannt machen, Aufstellen von Mitfahrbänkli oder Einrichten von Whatsapp-Gruppen etc.)
Umsetzung	2024–2034

Handlungsfeld 7: Übergeordnete Ansätze

Im Verlauf der Abklärungen für das Leitbild kamen verschiedene Punkte auf, welche genauerer Abklärung bedürfen. So ist beispielsweise aus der Pendlerstatistik ersichtlich, dass eine Mehrheit der Pendler:innen Richtung Bern und nicht Richtung Biel orientiert ist. In der Befragung wurde beispielsweise gewünscht, dass ein Vollanschluss Autobahn Schüpfen geprüft werden soll.

Weiter wurde klar, dass es keine einheitlichen Parkierungsregelungen in Grossaffoltern gibt. Abgesehen vom Bahnhof kann auf dem ganzen Gemeindegebiet gratis parkiert werden, was heutzutage eher unüblich ist. Zudem sollte überlegt werden, ob eine Elektrifizierung von öffentlichen Parkplätzen angezeigt ist. Die vielen asphaltierten Flächen in Grossaffoltern, welche u.a. zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet werden, könnten auf Möglichkeiten zur Entsiegelung geprüft werden.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Elektrifizierung von Parkplätzen andenken- Vollanschluss Autobahn Schüpfen prüfen
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">- Erarbeiten Argumente-Liste für Vollanschluss Autobahn Schüpfen durch KSE und Auslösen eines Gutachtens- Andenken Elektrifizierung Parkplätze und allfälliges Parkreglement
Umsetzung	2035–2050

Fragerunde zum Leitbild



Umsetzung: Was läuft schon und was ist geplant?

- Gruppe mit Adrian Bühler, Sascha Blank, Sebastian Köles und Daniel Meyer wird Umsetzung vorantreiben
- Priorisierte Liste mit Projekten, welche direkt angegangen werden

Umsetzung

Überdachung Veloparkplätze Bahnhof Suberg
(warten auf Projekt SBB)



Umsetzung

- Mobility on Demand: Beworben für ein Pilotprojekt (Entscheid in Kürze)
 - Überdachung Bushaltestellen (im Gang)
 - 2 Petitionen hängig aus der Bevölkerung > Temporeduktion (Suberg/Wilerstrasse, Ammerzwil)
 - Schulbus Ottiswil (schon einmal vor Ort besprochen)
- plus kleinere Sachen etc. **Liste wird laufend ergänzt!**

Fragerunde zur Umsetzung



Schlusswort – Zusammenarbeit mit der Bevölkerung

Das Leitbild «Mobilität & Verkehr» Grossaffoltern wird ab Ende dieser Woche auf der Website der Gemeinde Grossaffoltern zu finden sein.

Wir informieren laufend: Website – Öpfublatt – Gemeindeversammlung.

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!
Wir wünschen Ihnen eine gute Heimkehr.





Einwohnergemeinde
Grossaffoltern

*Zwischen Bern und Biel liegt
mehr als 30 Minuten...*

Monika
Tschannen
Mobilität & Management

