



Einwohnergemeinde
Grossaffoltern

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

Schlussbericht

–

Leitbild Mobilität und Verkehr

Massnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität für alle in Grossaffoltern



Version vom 8. Februar 2024

Impressum

Auftraggeber



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

Verfasser

Nicht ständige Kommission (NSK):

Daniel Meyer, Vorsitz
Susan Schürch, Vertreterin Bildung
Gabriel Caduff, Vertretung KSE
Jürg Friederich, Vertretung IK
Andrea Burri, Sekretariat

Projektbegleitung

Anne Baumgartner und Martin Wälti, Büro für
Mobilität AG
Monika Tschannen, Mobilität & Management

Titelbild

Vor dem Bahnübergang des Bahnhofs
Suberg-Grossaffoltern.
Foto: bfm, 27. April 2023.

Hinweis

Zur besseren Lesbarkeit wird das generische Masku-
linum verwendet.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
1.1	Ausgangslage	8
1.2	Zielsetzungen	8
1.3	Projektorganisation	9
1.4	Vorgehen und Termine	9
2	Verkehrsanalyse	11
2.1	Erhebung IST-Zustand: Grundlagen	11
2.1.1	Verkehrsaufkommen und Infrastruktur	11
2.1.2	Pendlerstatistik	12
2.1.3	Unfälle mit Personenschaden und Zwischenfälle	14
2.1.4	Situation öffentlicher Verkehr (ÖV)	15
2.1.5	Fuss- und Veloverkehr	17
2.1.6	Strassenverkehr	17
2.1.7	Ausnahmetransportrouten	18
2.1.8	Entwicklung Gemeinde Grossaffoltern	19
2.1.9	Parkierung	19
2.1.10	Diverses	20
2.1.11	Zusammenfassung IST-Zustand	21
2.2	Resultate aus den partizipativen Prozessen	22
2.2.1	Schwachstellen gemäss Retraite, NSK, Befragung und Workshop	22
2.2.2	Wichtigste Erkenntnisse Retraite und NSK	27
2.2.3	Erkenntnisse Begehung mit Fokus Schwachstellen	27
2.2.4	Erkenntnisse Befragung	29
2.2.5	Erkenntnisse Workshop	32
2.2.6	Zusammenfassung SOLL-Zustand	34

3 Handlungsfelder und Massnahmen	35
3.1 Abgleich IST- und SOLL-Zustand	35
3.2 Beschreibung Handlungsfelder	36
Anhang	44
A.1 Pendlerstatistik Grossaffoltern 2014 und 2018	44
A.2 Übersicht Unfälle Bahnübergang Kosthofen	46
A.3 Verkehrszählungen und -messungen der Gemeinde	50
A.4 Genannte «heikle Stellen» von Schüler:innen	52
A.5 Dokumentation Stellwände Workshop	54
A.6 Synthese der E-Mail eines Bürgers zum Workshop	76
A.7 Schwachstellen nach Ortsteilen	80
A.7.1 Ammerzwil	81
A.7.2 Ottiswil	82
A.7.3 Suberg / Kosthofen	83
A.7.4 Grossaffoltern Dorfkern	85
A.7.5 Vorimholz / Chaltebrünne	86

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV).....	11
Abbildung 2: Herkunftsrichtung der Erwerbstätigen 2014.....	12
Abbildung 3: Herkunftsrichtung der Erwerbstätigen 2018 (.....	13
Abbildung 4: Pendelrichtung der erwerbstätigen Einwohner von Grossaffoltern 2014	13
Abbildung 5: Pendelrichtung der erwerbstätigen Einwohner von Grossaffoltern 2018	14
Abbildung 6: Unfälle mit Personenschaden	15
Abbildung 7: ÖV-Abdeckung (ÖV-Güteklassen).....	16
Abbildung 8: Schliesszeiten der Schranken am Bahnhof Suberg.....	18
Abbildung 9: Ausnahmetransportroute durch die Gemeinde Grossaffoltern	19
Abbildung 10: Parkplätze gemäss Bau- und Finanzverwaltung Grossaffoltern	20
Abbildung 11: Übersicht genannte Schwachstellen	22
Abbildung 12: Schüler:innen mit dem Velo unterwegs auf der Ammerzwilerstrasse.....	27
Abbildung 13: Rechtsvortrittsregelung im Tempo 50-Bereich	28
Abbildung 14: Fehlende Fussgängerstreifen.	28
Abbildung 15: Veloparkierung Bahnhof Suberg-Grossaffoltern in Fahrtrichtung Biel links.	29
Abbildung 16: Haltestelle «Lyss Lehn» als Beispiel	29
Abbildung 17 Handlungsfelder und Umsetzungshorizont.....	36
Abbildung 18: Übersicht Unfälle Bahnübergang Kosthofen 2013–2022	49

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wichtige Daten Erarbeitung Leitbild Mobilität & Verkehr	10
Tabelle 2: Ein- und Aussteiger Bahnhof Suberg-Grossaffoltern 2022	16
Tabelle 3: Fahrgastfrequenz Linie 363.....	16
Tabelle 4: Erhobene Schwachstellen	26
Tabelle 5: Abgleich IST- und SOLL-Zustand sowie daraus abgeleitete Handlungsfelder	36

Abkürzungsverzeichnis

bfm	Büro für Mobilität AG
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MTS	Monika Tschannen
NSK	Nicht ständige Kommission
NPVM	Nationales Personenverkehrsmodell
P+R	Park + Rail
RAK	Regionales Angebotskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura
ÖV	öffentlicher Verkehr
ZPP	Zone mit Planungspflicht

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Grossaffoltern umfasst die Ortsteile Ammerzwil, Chalthebrünne, Kosthofen, Ottiswil, Su-berg, Vorimholz und Weingarten, sowie mehrere Einzelhöfe und Hofgruppen. Das Gemeindegebiet erstreckt sich über 1506 Hektaren. Dementsprechend sind die Bedürfnisse der 3099¹ Einwohner:innen von Grossaffoltern in Bezug auf die Mobilität sehr unterschiedlich. Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 19. September 2022 der Entwicklung eines Verkehrsrichtplans zugestimmt. Mit dem Verkehrsrichtplan soll die Qualität aller Verkehrsarten im Einflussbereich der Gemeinde Grossaffoltern optimiert und daraus verkehrliche Grundlagen für die Entwicklung der Infrastruktur und Raumplanung abgeleitet werden.

Zur Erarbeitung des Verkehrsrichtplans wurde die Büro für Mobilität AG (ab hier bfm) in Zusammenarbeit mit Monika Tschannen (ab hier MTS) beauftragt. Zum Projektstart wurde eine Retraite mit dem Gemeinderat, Vertretungen des Kadern der Verwaltung und der bfm sowie MTS abgehalten. Dabei fiel der Entscheid, anstatt eines klassischen Verkehrsrichtplans ein «Leitbild Mobilität und Verkehr» zu erarbeiten. Ein Leitbild kann schneller erstellt sowie laufend ergänzt werden und bietet dadurch mehr Flexibilität. Ein Richtplan ist vom Kanton zu genehmigen und es dauert somit länger, bis die Massnahmen zur Umsetzung gelangen können. Das Leitbild wurde von einer nicht ständigen Kommission (NSK) in einem partizipativen Prozess mit der Bevölkerung erarbeitet und durch den Gemeinderat verabschiedet und in Kraft gesetzt. Es zeigt der Gemeinde anhand von Handlungsfeldern und Massnahmen auf, wie der Verkehr und die Mobilität² in der Gemeinde für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen in den einzelnen Ortsteilen verbessert werden können. Mit diesem Leitbild erhält die Gemeinde eine fundierte Grundlage, um die Mobilität in Grossaffoltern langfristig zu planen und Massnahmen zum jeweils optimalen Zeitpunkt im Detail zu konkretisieren und umzusetzen. Das Leitbild trägt bestehenden Zielkonflikten Rechnung und stützt sich auf bereits bestehende Konzepte der Gemeinde Grossaffoltern wie das Leitbild der Gemeinde, die Schulwegplanung und das «Altersleitbild 2019».

1.2 Zielsetzungen

Das Ziel des Leitbildes ist die Aufnahme des IST-Zustands der Verkehrs- und Mobilitätssituation in Grossaffoltern sowie die Erarbeitung des SOLL-Zustands aus Sicht verschiedener Bevölkerungsgruppen, namentlich für den Schülerverkehr, Pendlerverkehr, Einkaufsverkehr, Landwirtschaftsverkehr und Geschäftsverkehr. Als Ergebnis liegen sieben Handlungsfelder vor, welche der Gemeinde basierend auf der Abweichung aus IST- und SOLL-Zustand den aktuellen Handlungsbedarf aufzeigen. Die Handlungsfelder beinhalten Massnahmen und zeigen die nächsten Schritte auf. Die Priorisierung der Handlungsfelder basiert auf den folgenden Sätzen aus dem Leitbild³ der Gemeinde sowie aus dem Altersleitbild von Grossaffoltern, Rapperswil und Schüpfen⁴:

¹ Gemäss Website Gemeinde Grossaffoltern. Stand per 30.09.2023.

² «**Verkehr**» bezeichnet die Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten in einem definierten System (z.B. Strassen-, Schienen- oder Luftverkehr). Der Begriff «**Mobilität**» greift weiter und bezeichnet die Beweglichkeit von Personen und Gütern in einem geografischen Raum. Zur Mobilität gehören aber auch die Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung. Die beiden Begriffe lassen sich nicht gleichsetzen, da Mobilität die individuellen Motive und Hintergründe stärker betont. Der Verkehr macht die räumliche Mobilität sichtbar und ist damit ein Teil von ihr.

³ Abgerufen am 31.10.2023.

⁴ Altersleitbild 2019. Grossaffoltern, Rapperswil, Schüpfen.

- Die übergeordnete Leitlinie für die Gestaltung der Zukunft ist das Erhalten und Fördern der Lebensqualität.
- Der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen, wird besondere Aufmerksamkeit geschenkt.
- Wir nehmen das Sicherheitsbedürfnis unserer Bevölkerung ernst.
- Den Ansprüchen der Bevölkerung wird Rechnung getragen, soweit sie in einem tragbaren Rahmen finanzierbar sind.
- Die Entwicklung der Bevölkerungszahl sowie wirtschaftliche und soziale Veränderungen werden sorgfältig beobachtet, damit die entsprechende Infrastruktur parallel dazu angepasst werden kann. Die bauliche Struktur der einzelnen Dörfer und Weiler, ihre Eigenart und ihr Erscheinungsbild, wird bewahrt.
- Die Einwohnergemeinde unterhält eine leistungsfähige Infrastruktur. Mit unseren Ressourcen gehen wir haushälterisch um und wir tragen Sorge zur Umwelt (Wasser, Boden, Luft).
- Wir schenken den Anliegen von Älteren, Arbeitslosen, Jugendlichen oder hilfsbedürftigen Gemeindegewöhnlichen und -bürgern besondere Aufmerksamkeit.
- Zielsetzung aus dem Altersleitbild: die Verbesserung von Mobilitätsdienstleistungen.

1.3 Projektorganisation

Zur Erarbeitung des Leitbildes wurde eine «nicht ständige Kommission Leitbild Mobilität und Verkehr» (ab hier NSK) gegründet. Diese wurde vom Gemeinderat eingesetzt. Die Fachpersonen der bfm bzw. MTS begleiteten das Projekt mit ihrem Fachwissen und ihren Erfahrungen. Entsprechend der Ausschreibung der Gemeinde Grossaffoltern wurde am 10. März 2023 eine Retraite mit dem Gemeinderat sowie einer Vertretung des Kaders der Verwaltung⁵ zur Klärung der Auftragslage durchgeführt.

Die NSK setzt sich wie folgt zusammen:

- Daniel Meyer, Gemeinderat, Vorsitz
- Susan Schürch, Gemeinderätin, Vertreterin Bildung, Stellvertretender Vorsitz
- Gabriel Caduff, Vertretung Kommission für Sicherheit und Entsorgung
- Jürg Friederich, Vertretung Infrastrukturkommission
- Andrea Burri, Sekretariat

1.4 Vorgehen und Termine

Die Erarbeitung des Leitbildes erfolgte in einem partizipativen Prozess mit der Bevölkerung. Dazu wurden Teile der Bevölkerung von der NSK zu «personentypischen» Reisetagen befragt sowie am 19. September 2023 ein Workshop durchgeführt, zu dem alle Einwohner von Grossaffoltern eingeladen waren.

Die Befragung zu den personentypischen Reisetagen hatte zum Ziel, den IST- und den Wunschzustand des Unterwegsseins von Schülern, Senioren, Landwirten/Lohnunternehmern und dem weiteren Gewerbe zu erheben. Der Workshop fokussierte dann auf die Gesamtbevölkerung. Im Workshop wurden die Einwohner über den bisherigen Projektverlauf und den aktuellen Wissensstand informiert und in sechs Arbeitsgruppen wurden mögliche Massnahmen diskutiert. Bei allen Erhebungsschritten ging es auch darum, Schwachstellen in der Gemeinde zu erkennen und zu protokollieren.

⁵ An der Retraite anwesend waren: Adrian Bühler (Gemeindepräsident), Susan Schürch (Vize-Gemeindepräsidentin), Sascha Blank, Barbara Maurer Nyffenegger, Barbara Moser, Daniel Meyer, Frank Sierck, Patrick Allenbach, Manfred Brühlhart, Andrea Burri, Monika Tschannen (Projektbegleitung Monika Tschannen, Mobilität & Management), Martin Wälti (Projektbegleitung bfm), Anne Baumgartner (Projektbegleitung bfm).

Die wichtigsten Meilensteine des Projekts waren:

Datum	Was
20. Dezember 2022	Projektvergabe
10. März 2023	Retraite mit Auftragsklärung und Bestimmen des weiteren Vorgehens
27. April 2023	– Erste Sitzung NSK mit A. Baumgartner und M. Tschannen. Entscheid Befragung zu personentypischen Reisetagen – Begehung
11. Juli 2023	NSK interne Sitzung, Zusammentragen Resultate Befragung
10. August 2023	Sitzung NSK mit A. Baumgartner und M. Tschannen: Sichtung Ergebnisse Befragung und Vorbereitung Workshop
19. September 2023	Workshop Bevölkerung
14. November 2023	Sitzung NSK mit A. Baumgartner und M. Tschannen: Nachbesprechen Workshop, Überarbeiten Entwurf Leitbild
5. Januar 2024	Übergabe Leitbild Mobilität & Verkehr an Gemeinderat
12. März 2024	Öffentliche Schlussveranstaltung, Präsentation der Ergebnisse

Tabelle 1: Wichtige Daten Erarbeitung Leitbild Mobilität & Verkehr

2 Verkehrsanalyse

2.1 Erhebung IST-Zustand: Grundlagen

Im Folgenden werden die wichtigsten Grundlagen rund um den Verkehr und die Mobilität in Grossaffoltern aufgeführt und somit der IST-Zustand dokumentiert.

2.1.1 Verkehrsaufkommen und Infrastruktur

In Grossaffoltern gilt als grundsätzliches Temporegime innerorts Tempo 50 und ausserorts Tempo 80. Es gibt Ausnahmen mit Tempo 60.

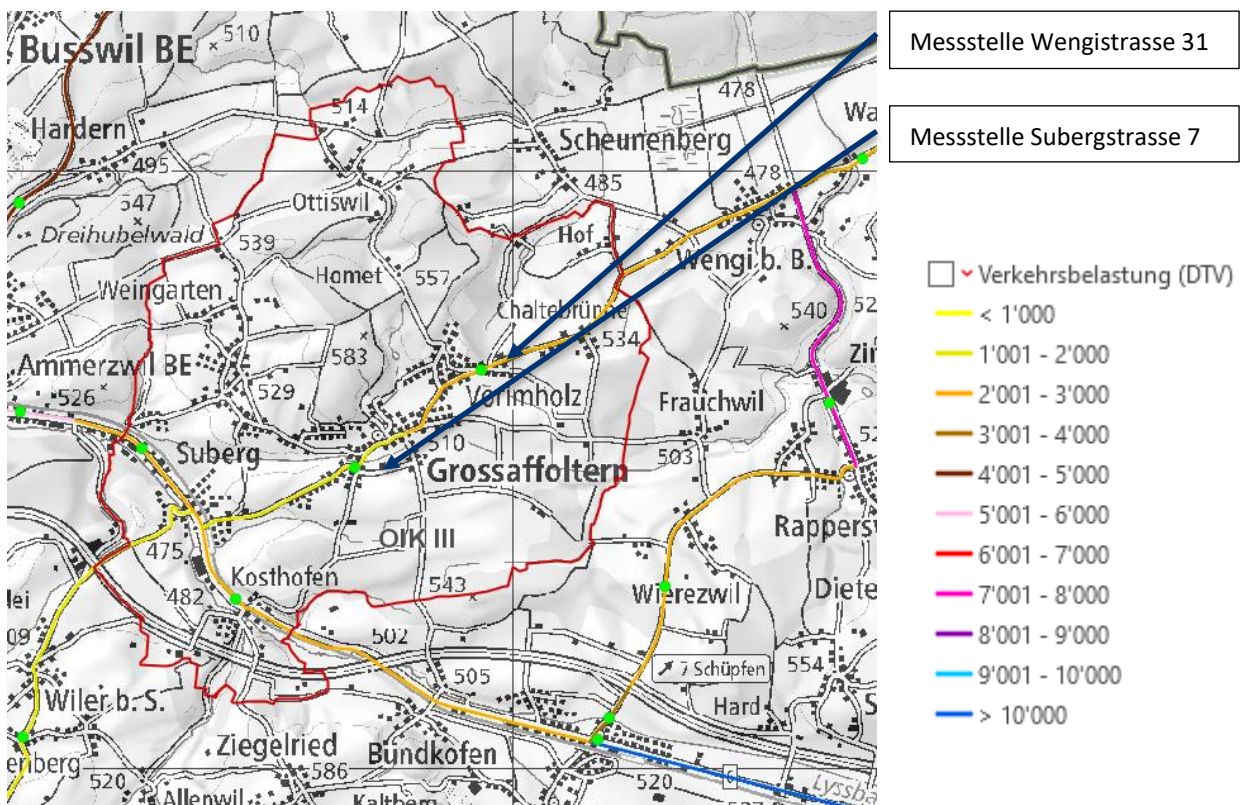


Abbildung 1: Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV). Messstellen des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) und hochgerechnete Verkehrsbelastung für die Strassenabschnitte. Quelle: Geoportal Kanton Bern abgerufen am 10.03.2023.

Vom Kanton Bern liegen Messungen des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) für die Messstellen an der Wengistrasse und der Subergstrasse aus dem Jahr 2017 vor. Die Verkehrsbelastung für die Strassenabschnitte der Kantonsstrasse wird mittels des nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM) hochgerechnet und mit Werten bis maximal 3000 Fahrzeuge pro Tag ausgewiesen.

Die Gemeinde verfügt über weitere Messwerte, wovon hier die wichtigsten Erkenntnisse und Anpassungen seit 2018⁶ aufgelistet sind (die gesamte Liste findet sich im Anhang):

- Jahr 2018: Grossaffoltern Büünegasse (Fussgängerverbindung Restaurant Traube zum Friedhof).
Massnahme: Fussgängermarkierung (Längsmarkierung) angebracht.

⁶ Angaben durch Gemeinde Grossaffoltern

- Jahr 2019: Grossaffoltern Schulhausstrasse (Fahrverbot). Massnahme: Aufruf im Gemeindeblatt für Hinweis Fahrverbot.
- Jahr 2021: Ammerzwil Unterführung Lehn. Ausfahrt aus Privatliegenschaft, Hinweis auf Freihaltung des Lichtraumprofils.
- Jahr 2022: Ammerzwil Sandhubel. Innerhalb einer Woche im Februar wurden 7176 Fahrzeuge gemessen, was einer enormen Zunahme des Verkehrs entspricht (Umfahrung Bernstrasse/Bahnübergang). Massnahmen: Fuss- und Fahrradmarkierung (Längsmarkierung) und Übergang angebracht.

Fazit Verkehrsaufkommen: Die Differenz aus den DTV-Zählungen an der Subergstrasse und der Wenigstrasse lässt darauf schliessen, dass mehr als die Hälfte der Fahrzeuge, welche über die Kantonsstrasse durch den Dorfkern fahren, nicht über den Bahnhof Suberg verkehren. In Ergänzung mit den Verkehrszählungen der Gemeinde kann davon ausgegangen werden, dass ein Teil der Automobilisten über Sandhubel beziehungsweise die Büünegasse, Farnigasse oder Frauchwil fährt, um so die Bahnübergänge Suberg und Kosthofen zu umgehen.

2.1.2 Pendlerstatistik

Die folgenden Abbildungen (Abbildung 2 und Abbildung 3) zeigen, dass knapp die Hälfte der Personen, die in Grossaffoltern arbeiten, auch in Grossaffoltern wohnen. Etwa ein Fünftel der Personen, die in Grossaffoltern arbeiten, pendeln von Richtung Lyss nach Grossaffoltern und etwa ein Zehntel von Richtung Bern nach Grossaffoltern. Die Anteile sind in den Jahren 2014 und 2018 etwa gleich geblieben, auch wenn die Anzahl Personen von 2014 von 525 Erwerbstätigen auf 612 im Jahr 2018 stieg (siehe Abbildung 3).

Die vollständige Pendlerstatistik ist im Anhang dargestellt.

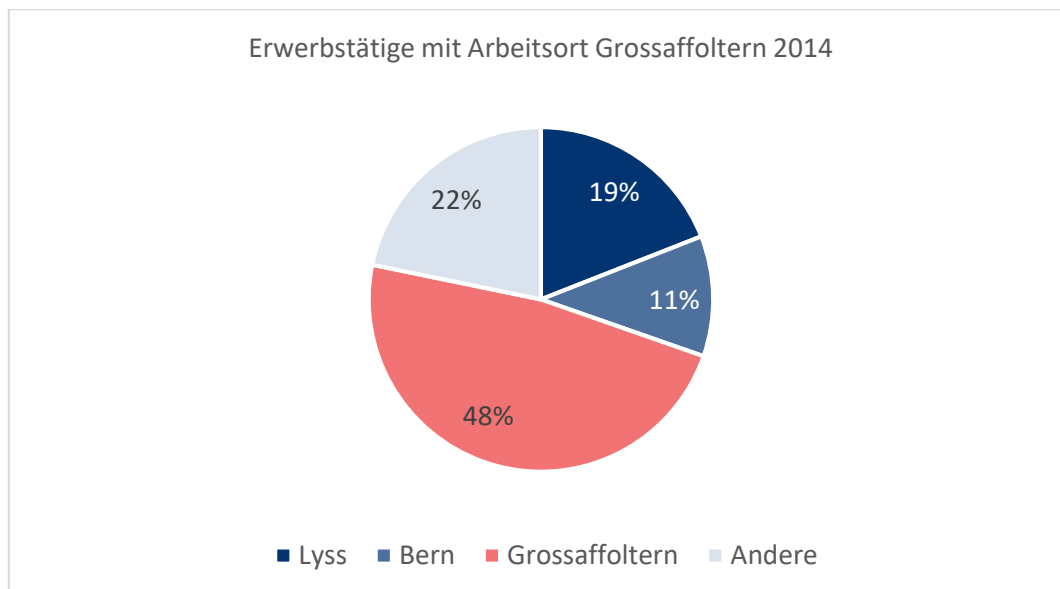


Abbildung 2: Herkunftsrichtung der Erwerbstätigen mit Arbeitsort Grossaffoltern 2014 (n = 525).

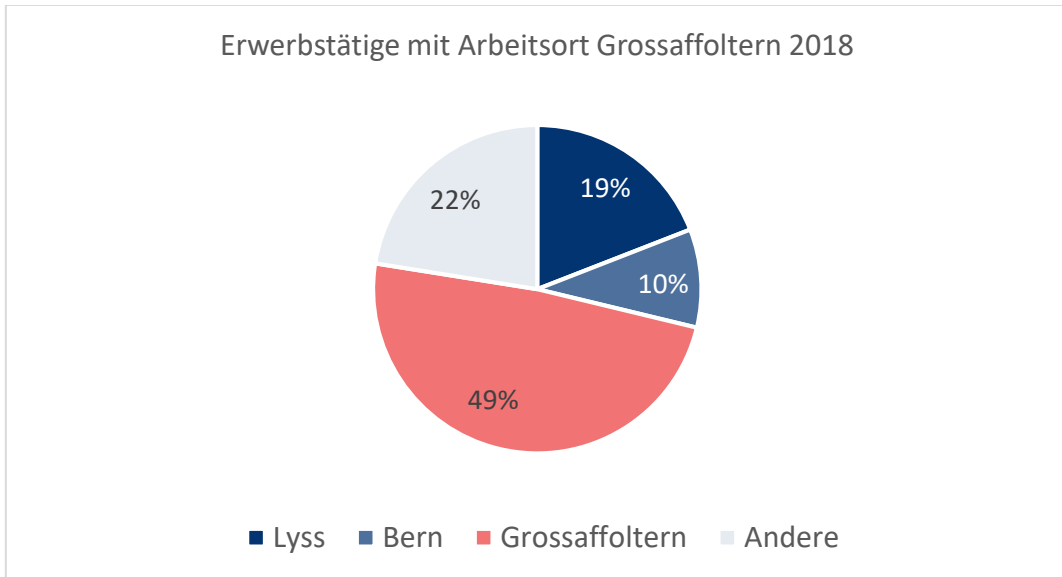


Abbildung 3: Herkunftsrichtung der Erwerbstätigen mit Arbeitsort Grossaffoltern 2018 (n= 612).

Von den etwa 1600 erwerbstätigen Personen, die in Grossaffoltern wohnen, pendelt knapp die Hälfte in Richtung Bern, knapp ein Drittel Richtung Lyss, etwa ein Fünftel arbeitet in Grossaffoltern selbst und etwa ein Zehntel pendelt in andere Richtungen. Die Anteile haben sich von 2014 zu 2018 nur leicht verändert.

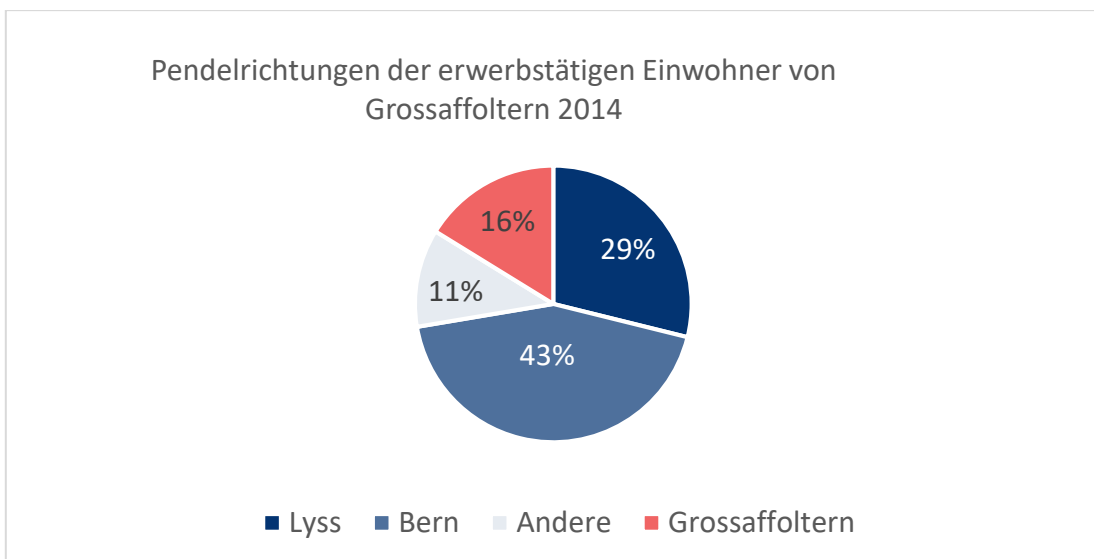


Abbildung 4: Pendelrichtungen der erwerbstätigen Einwohner von Grossaffoltern 2014 (n = 1566).

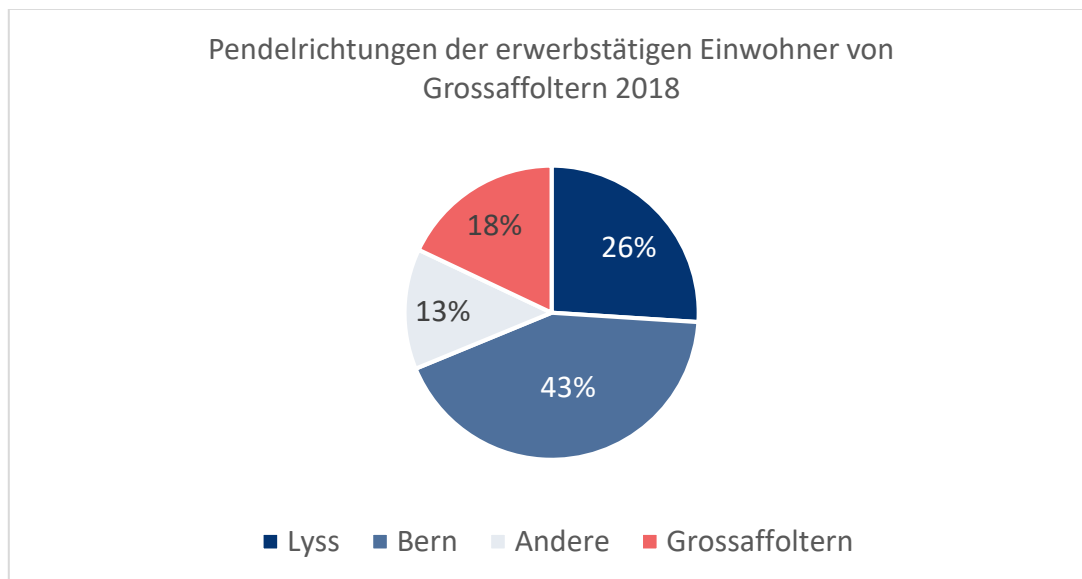


Abbildung 5: Pendelrichtungen der erwerbstätigen Einwohner von Grossaffoltern 2018 (n = 1653). (Quelle: Bundesamt für Statistik, Zuordnung Richtung gemäss Gabriel Caduff, NSK)

2.1.3 Unfälle mit Personenschaden und Zwischenfälle

Eine Übersicht der Unfälle mit Personenschäden für die Jahre 2015–2021 auf dem Gemeindegebiet von Grossaffoltern zeigt, dass die Mehrheit der Unfälle auf der Autobahn passiert, was somit ausserhalb des Einflussbereichs der Gemeinde liegt. Die anderen Unfälle sind über das Gemeindegebiet verteilt, ohne augenfällige Häufung an besonderen Stellen. Somit kann aufgrund der Unfallkarte kein eigentlicher geografischer «Hotspot» ausgemacht werden.

Im Schnitt gab es pro Jahr etwa 2 Velounfälle und 2 Unfälle mit dem motorisierten Individualverkehr (ohne die Unfälle auf der Autobahn). Bei den Unfällen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gab es in der untersuchten Zeitspanne 3 Motorradunfälle und 8 weitere, nicht genauer spezifizierte Unfälle.

Gemäss NSK-Mitgliedern kommt es beim Bahnübergang Kosthofen immer wieder zu Zwischenfällen mit langen Fahrzeugen. Für diese ist es teilweise unmöglich, die Schranken während der Grünphase zu passieren, sodass ein Teil des Fahrzeugs von den sich schliessenden Schranken beschädigt oder sogar eingeklemmt wird, was zu Sachschäden führt. Die Kantonspolizei verfügt auf Nachfrage hin über keine Angaben, wie oft solche Zwischenfälle vorkommen. Die von der Kantonspolizei gelieferten Daten sind im Anhang ersichtlich.

Weiter wurde von der NSK eingebracht, dass die Grünphasen der Lichtsignalanlage am Bahnhof Su-berg teilweise nicht mit den Schliesszeiten der Schranken übereinstimmen. Auch dies führe immer wieder zu Zwischenfällen. Das Problem sei aber bei den relevanten Stellen bekannt und es gebe immer wieder Anpassungen an der Lichtsignalanlage.

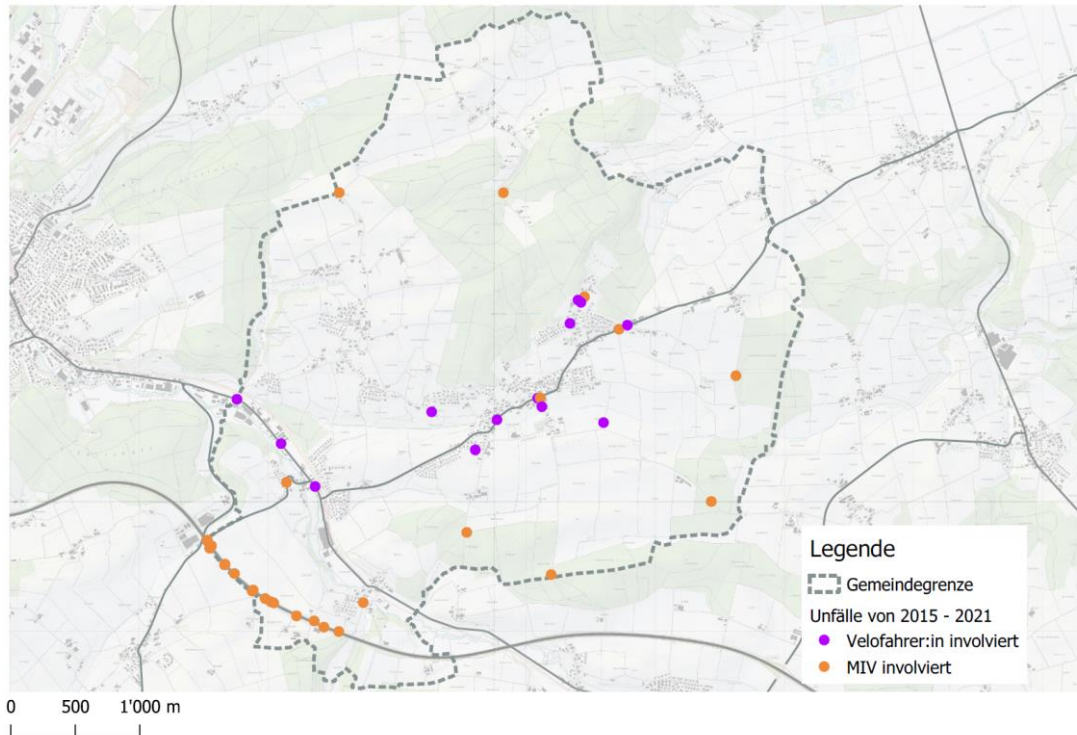


Abbildung 6: Unfälle mit Personenschaden auf dem Gebiet der Gemeinde Grossaffoltern in den Jahren 2015–2021. Quelle: map.geo.admin.ch (abgerufen 28.02.2023).

2.1.4 Situation öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Gemeinde Grossaffoltern ist über die Bahnlinie Bern–Biel durch die S3 der BLS erschlossen. Der Bahnhof Suberg-Grossaffoltern wird halbstündlich bedient. Zudem gibt es die Buslinie 363 von Lyss nach Bätterkinden, betrieben durch die RBS, welche stündlich via Grossaffoltern verkehrt. Der Bus fährt nicht zum Bahnhof Suberg, weil am Bahnhof Suberg die Züge Richtung Bern und Biel nicht zur gleichen Zeit verkehren und es somit schwierig ist, eine gute Anschlusslösung zu bieten. Deshalb ist der Bus auf die Zugverbindungen in Lyss abgestimmt.

Das Geoportal des Kantons Bern zeigt, dass ein Grossteil des Gemeindegebiets «nicht» oder nur «mittel» oder «gering» erschlossen ist (Gütekategorie C und D, vgl. nachfolgende Abbildung gemäss ÖV-Gütekategorien des Bundes). «Sehr gute» und «gute» Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gibt es in Grossaffoltern nicht (Gütekategorie A und B).

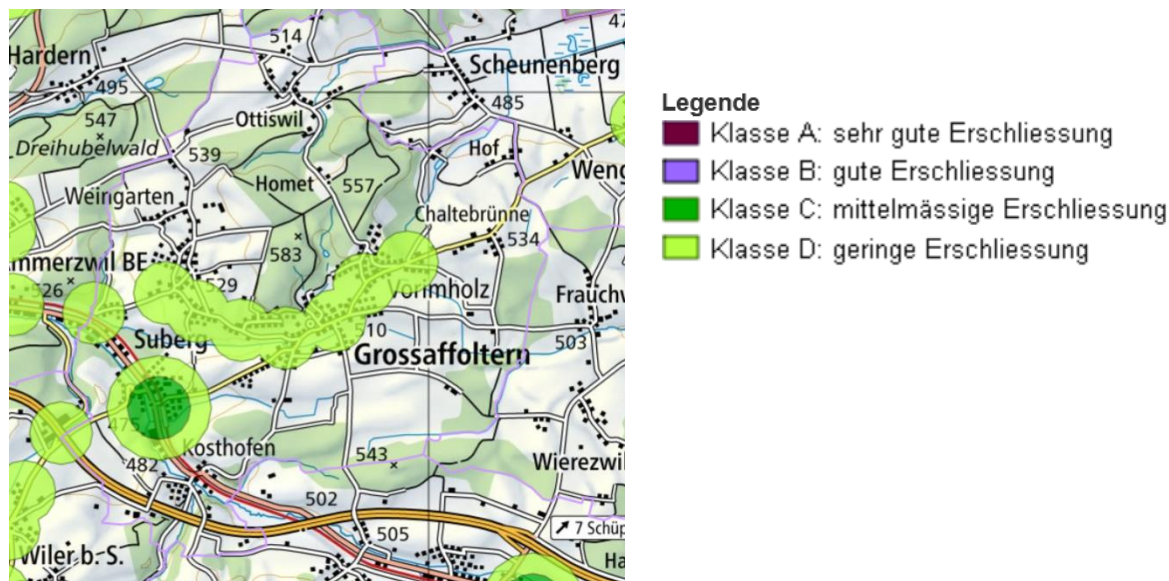


Abbildung 7: ÖV-Abdeckung (ÖV-Güteklassen) für Grossaffoltern. Quelle: maps.admin.ch, abgerufen am 23.10.2023.

Tabelle 2 zeigt, dass in Suberg mehr Personen in die S3 Richtung Bern einsteigen als Richtung Biel. Unter der Woche gibt es mehr Ein- und Aussteiger als am Wochenende.

Wochentage	Ein- und Aussteiger Richtung Bern	Ein- und Aussteiger Richtung Biel
Montag–Freitag	404	192
Samstag	273	144
Sonntag	201	110

Tabelle 2: Ein- und Aussteiger Bahnhof Suberg-Grossaffoltern 2022 (pro Jahr), Angaben der BLS, Stand 15.02.2023.

Die Ein- und Aussteigerzahlen für die meistbenutzten Haltestellen der Buslinie 363 in Grossaffoltern zeigen, dass an den Haltestellen «Grossaffoltern, Post» und «Grossaffoltern, Schmidebach» am häufigsten ein- und ausgestiegen wird. Verteilt auf die 16 Kurse pro Tag reicht die Spannweite von etwa 5 bis 25 Ein- respektive Aussteigern pro Tag.

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

Tabelle 3: Fahrgastfrequenzen Linie 363 für die meistgenutzten Busstationen in Grossaffoltern.

Betreffend ÖV wurden in der jüngeren Vergangenheit folgende Anträge bei der regionalen Verkehrskonferenz (RVK) eingereicht:

- Biel–Bern: Nächte Fr + Sa: Zusatzhalt des letzten RE Bern–Biel in Suberg-Grossaffoltern. Dieser wurde umgesetzt.
- Fr + Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Grossaffoltern in Kooperation mit Taxiunternehmung (⇒ vgl. Linie 30.105) Der Antrag wurde mangels Potenzial abgelehnt.

Zudem bedient der Moonliner M10 die Haltestellen «Suberg Kosthofen» und «Suberg-Grossaffoltern Bahnhof» jeweils am Freitag und Samstag auf der Linie Bern – Biel und Biel – Bern mit vier Kursen von etwa zwei bis vier Uhr nachts.

Die regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1) erarbeitet im Auftrag des Kantons alle vier Jahre das Regionale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr in Biel, dem Seeland und dem Berner Jura (RAK ÖV 2027–2030). Dabei überprüft sie das Bahn- und Busangebot und stellt Anträge für Verbesserungen. Das Ziel ist es, die Attraktivität des Angebots weiter zu steigern und die Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu fördern. Die Gesamtsicht des ÖV-Angebots in der Region Biel-Seeland-Berner Jura soll in ein Zielbild 2040 eingearbeitet werden. Dabei soll u.a. der Freizeit- und Tourismusverkehr stärker berücksichtigt werden. Die Arbeiten sind im Mai 2023 gestartet. Die öffentliche Mitwirkung ist ab August 2024 vorgesehen.

Der Schlussbericht zur S-Bahn Bern 2040 sieht zudem vor, dass der RE auf einen überlagerten 15-Minuten-Takt verdichtet wird.

2.1.5 Fuss- und Veloverkehr

- Im Sachplan Veloverkehr wird unter der Nr. 38 aufgeführt, dass eine Netzlücke im Alltagsverkehr besteht, wonach die Linienführung in Kosthofen parallel zum Lyssbach geführt werden soll.
- Im Sachplan Wanderroutennetz sind für Grossaffoltern keine Massnahmen vorgesehen.

2.1.6 Strassenverkehr

Durch Grossaffoltern führen nebst Privat- und den Gemeindestrassen die Kantonsstrasse 251 und die Nationalstrasse A6. Die Kantonsstrasse kreuzt die Zuglinie Bern–Biel beim Bahnhof Suberg. Die Schranken am Bahnhof Suberg sind gemäss Angaben der SBB während etwa einem Drittel des Tages geschlossen, davon etwa die Hälfte dieser Zeit für 2 bis 3 Minuten.

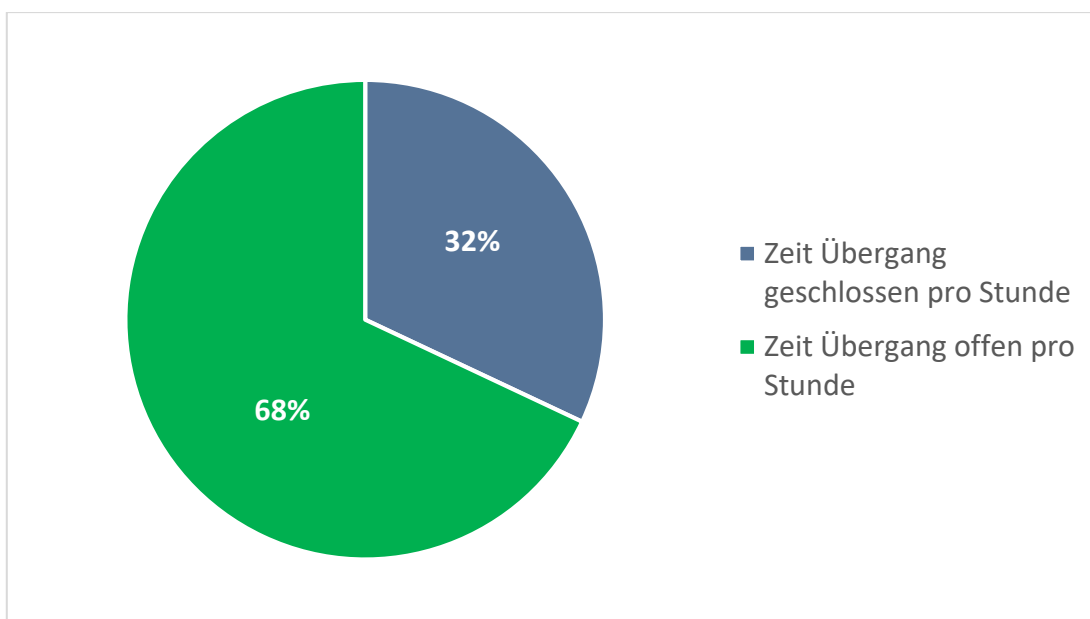
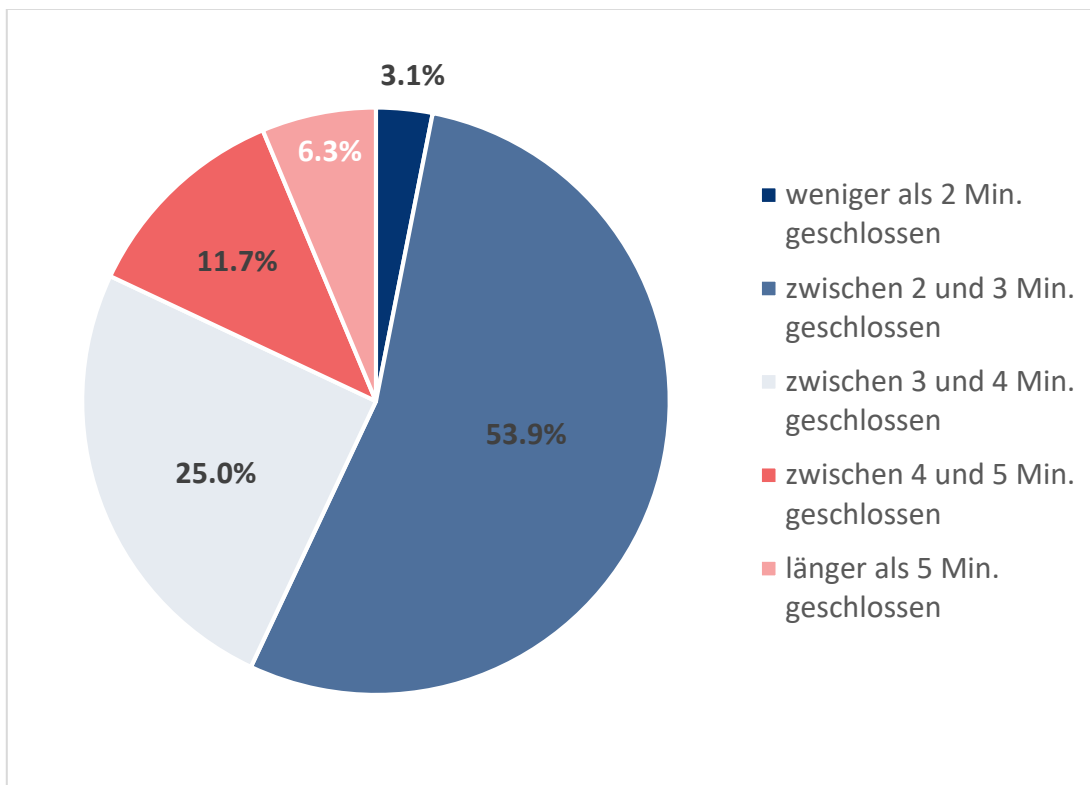


Abbildung 8: Schliesszeiten der Schranken am Bahnhof Suberg (Quelle: SBB, Angabe vom 14. März 2023).

2.1.7 Ausnahmetransportrouten

An der Retraite wurde darauf hingewiesen, dass es immer wieder Ausnahmetransporte durch Grossaffoltern gibt. Eine Konsultation des Geoportals des Kantons Bern zeigt, dass die offizielle Ausnahmetransportroute nicht durch den Dorfkern von Grossaffoltern verläuft.



Abbildung 9: Ausnahmetransportroute durch die Gemeinde Grossaffoltern (dickeres Rot) gemäss [Geoportal des Kantons Bern](#), abgerufen am 23.10.2023.

2.1.8 Entwicklung Gemeinde Grossaffoltern

Um zukünftige Verkehrsentwicklungen abzuschätzen und Infrastrukturprojekte mit geplanten Bauarbeiten zusammenzulegen, gilt es folgende Entwicklungen zu berücksichtigen:

- Zonenpläne: Die Revision der Ortsplanung von 2009 und der Zonenplan vom 27.04.2022, welcher aktuell beim Kanton zur Genehmigung vorliegt.
- Überbauungen Stygacher in Grossaffoltern (40–50 Einheiten) und im Oberdorf in Ammerzwil (15–20 Einheiten).
- Zonen mit Planungspflicht (ZPP) Lehn-Moosmatt, Hauert.
- Die Schulhäuser in Vorimholz und Ammerzwil werden geschlossen, ab Schuljahr 2024/2025 gibt es nur noch die Schulanlagen in Grossaffoltern und Suberg (5./6. Klasse), ab der Oberstufe gehen die Schüler:innen nach Rapperswil. Die neuen Schulwege ab Schuljahr 2024/2025 sind in Planung. Der Schülertransport ist im Schulreglement und in der Schulverordnung geregelt, wird aber auf das Schuljahr 24/25 angepasst werden.

2.1.9 Parkierung

In der Gemeinde Grossaffoltern kann im öffentlichen Raum an verschiedenen Orten parkiert werden, wobei es kein Parkierungsreglement der Gemeinde gibt. Die folgende Karte gibt eine Übersicht zu den öffentlichen und privaten Parkplätzen mit öffentlicher Nutzung in der Gemeinde:



Abbildung 10: Parkplätze gemäss Bau- und Finanzverwaltung Grossaffoltern.

Am Bahnhof Suberg gibt es einen P+R-Parkplatz. Die Preise fürs Parkieren sehen wie folgt aus:

- Parkkarten für Einheimische: 10er- und Monatsabonnement CHF 20.–.
- Jahresabonnement: CHF 200.–.
- Parkkarten für Auswärtige: 10er- und Monatsabonnement: CHF 30.–.
- Jahresabonnement: CHF 300.–.

2.1.10 Diverses

2.1.10.1 Bestehender Verkehrsrichtplan

Die Gemeinde Grossaffoltern verfügt über einen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2007, zu dem es keine Massnahmenblätter gibt.

2.1.10.2 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

In der Gemeinde Grossaffoltern bestehen keine historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung ([map.geo.admin](https://www.geo.admin.ch), Abfrage 05.12.2023). Jedoch weisen einige Wege einen Schutzstatus lokaler oder regionaler Bedeutung auf mit und ohne Substanz. Bei einer Änderung der Strassenführung wäre in einer Vorstudie zu klären, ob diese für einen Abschnitt «mit Substanz» möglich wäre.

2.1.10.3 Landwirtschaftsverkehr

Die Unterführung im Lehn ist 3.50 Meter hoch, somit kann sie von Erntemaschinen und Lastkraftwagen (LKW) nicht passiert werden. Die Hauptroute des grossen Landwirtschaftsverkehrs führt daher über die Hauptstrasse (Kantonsstrasse Wengi bis Suberg – über Bahnübergang). Die Fussgängerinsel beim Bahnhof Suberg ist für sehr grosse Fahrzeuge von Grossaffoltern Richtung Bahnhof fahrend nur auf der Linken und somit der Seite des Gegenverkehrs passierbar.

2.1.11 Zusammenfassung IST-Zustand

Die wichtigsten Punkte aus der Verkehrsanalyse lauten:

- Tempo 50 ist in den Siedlungsgebieten Grossaffoltern vorherrschend (Kapitel 2.1.1).
- Die Kombination aus Verkehrszählungen des Kantons und der Gemeinde legt nahe, dass mehr als die Hälfte der Autofahrer den Bahnhof Suberg entweder via Lehn oder Bundkofen umfahren (Kapitel 2.1.1).
- Knapp die Hälfte der Pendler (43 %) bewegen sich in Richtung Bern (Kapitel 2.1.2).
- Im Schnitt gab es in den letzten zehn Jahren pro Jahr etwa 2 Auto- und 2 Velounfälle. Dabei gab es keine geografische Häufung (Kapitel 2.1.3).
- Ein Grossteil des Gemeindegebiets von Grossaffoltern ist gemäss ÖV-Güteklassen nicht bzw. schwach erschlossen (Kapitel 2.1.4).
- Es besteht keine direkte Bus-Anbindung der Siedlungsgebiete von Grossaffoltern an den Bahnhof Suberg, welcher aber auch keine zeitgleiche Abfahrt von Zügen Richtung Biel und Bern aufweist (Kapitel 2.1.4).
- Gemäss Sachplan Veloverkehr gibt es eine Netzlücke in Kosthofen (Kapitel 2.1.5).
- Die Schranken am Bahnhof Suberg sind während etwa einem Drittel des Tages geschlossen (Kapitel 2.1.6).
- Die offizielle Ausnahmetransportroute führt nicht durch den Dorfkern Grossaffolterns (Kapitel 2.1.7).
- Unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung sind die in näherer Zukunft wichtigsten Veränderungen die Änderungen gewisser Schulwege sowie die Überbauungen Stygacher und Oberdorf (Kapitel 2.1.8).
- Es gibt in Grossaffoltern kein einheitliches Parkierreglement für den öffentlichen Raum (Kapitel 2.1.9).
- Gemäss IVS weisen einige Wege einen Schutzstatus lokaler oder regionaler Bedeutung mit und ohne Substanz auf (Kapitel 2.1.10).
- Die Fussgängerinsel beim Bahnhof Suberg ist für sehr grosse Fahrzeuge von Grossaffoltern Richtung Bahnhof fahrend nur auf der Linken und somit der Seite des Gegenverkehrs passierbar (Kapitel 2.1.10).

2.2 Resultate aus den partizipativen Prozessen

2.2.1 Schwachstellen gemäss Retraite, NSK, Befragung und Workshop

Im Rahmen der partizipativen Mitwirkung wurden Schwachstellen im Bereich Mobilität und Verkehr benannt und gesammelt. Schwachstellen betreffen Mängel der Verkehrsinfrastruktur, also Strasse oder Trottoir, hinsichtlich Attraktivität, Sicherheit, Direktheit und Hindernisfreiheit. Eine Schwachstelle kann zum Beispiel Mängel nur für Fussgänger aufweisen, für alle Verkehrsteilnehmenden oder nur für den MIV. Insgesamt wurden knapp 90 Schwachstellen erfasst, wovon 40 am Workshop benannt wurden (Punkte in Blau) und die anderen etwa je hälftig an der Retraite sowie von der NSK (Punkte in Orange) und bei der Befragung zu personentypischen Reisetagen (Punkte in Rot). Diese Schwachstellen sind in der Tabelle 5 aufgeführt und auf der folgenden Karte verortet. Wo bereits Ideen für Lösungsansätze geäussert wurden, sind diese ebenfalls in der Tabelle erfasst. Die Schwachstellen sind ebenfalls für die einzelnen Ortsteile im Anhang A.7 Schwachstellen nach Ortsteilen in kleinerem Massstab (d.h. besser ersichtlich) dargestellt.

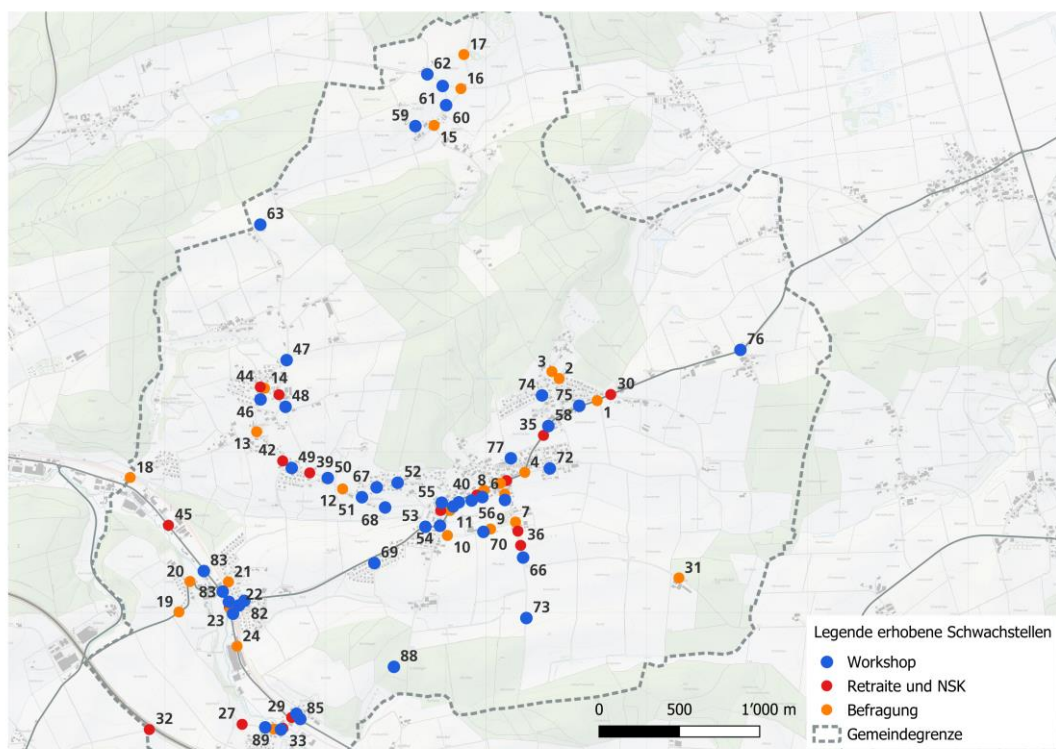


Abbildung 11: Übersicht genannte Schwachstellen.

Nr.	Schwachstelle bzw. gewünschter SOLL-Zustand
1	Bauernhausdach ragt auf Strasse; wenn Bus kommt, muss ausgewichen werden, «Beengnis» (Einengung). Häufigkeit: mehrmals pro Tag. Ist auch ein Problem für Spezialtransporte. Lösungsansatz: Bei Kanton auf Einhalten der offiziellen Ausnahmetransportrouten bestehen.
2	Kreuzung Bierhübeli, hintere Dorfstrasse. Unübersichtlich.
3	Kreuzung Wyssenrain, hintere Dorfstrasse. Unübersichtlich.

4	Kurve Brunnacher 2, Abzweigung Brunnacher. Schulweg nach Rapperswil. Unübersichtlich.
5	Restaurant Traube. Kreuzung Friedhof. Beengnis Schulweg.
6	Brücke Büünegass. Beengnis.
7	Einlenker Schulhausstrasse. Unübersichtlich.
8	Kirchenecke. Beengnis.
9	Fahrverbot, das nicht eingehalten wird.
10	Parkplatz Schulhaus. Problem Elterntaxi.
11	Abzweiger Ammerzwiler, Schmidebach. Abbieger von Personen, welche den Bahnübergang Suberg umfahren. Viele Schulkinder. Hohes Verkehrsaufkommen, Unfall bei früherer Baustelle.
12	Ganze Ammerzwilstrasse (hat Velostreifen beidseitig, aber Kernfahrbahn ist zu schmal, Autos müssen auf Velowege ausweichen). Schlechte Trottoirsituation, schlechte Sichtverhältnisse, Einlenkerproblematik. Bemerkung NSK: Schulwege sind anders vorgesehen, aber Kinder wollen keinen Umweg machen. Autofahrer überholen teilweise gefährlich. Verkehrsmessungen haben keine überhöhte Geschwindigkeit festgestellt.
13	Kurve beim Dorfbrunnen. Unübersichtlich, eng, es gibt keinen durchgehenden Gehweg. Lösungsansatz ReTraite: Tempo 30 und bessere Vortrittsregelung.
14	Oberdorf Greppen. Unübersichtlich, Einsicht für Abbieger fehlt. Überbauung kommt neu dazu. Lösungsansatz: einen Stopp planen.
15	Schulbus hält an dieser Stelle, es ist unübersichtlich (Sicht bei Kurve schlecht).
16	Es gilt Rechtsvortritt, die Situation ist aber unklar.
17	Gibt nur ein Haus. Ist Abkürzung nach Diessbach, alle fahren mit 80. Ist nur einspurig. Führt zu gefährlichen Situationen.
18	Kreuzung Lehn (Unterführung): Viel Verkehr durch die Unterführung, nur eine (überbreite) Spur. Alle 3–4 Jahre gibt es einen Unfall.
19	Leute fahren zu schnell ins Dorf rein, rollen aus dem 80er aus, Richtung Suberg.
20	«Scharfe Ecke». Ist unübersichtlich. Wilerstrasse (starke Linkskurve von der Wirth Getreide AG an in Richtung Wiler). Enge Strassenverhältnisse (Gartenzäune ragen in die Strasse). Fussgänger gehen auf der Strasse. Viele Autos.
21	Schulweg Hübeliweg. Beengnis, Problem mit Velo.
22	Aufgrund der Verkehrsinsel zu schmal für grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge. Die Insel wurde für die Schulkinder als Querungshilfe erstellt.
23	Bahnübergang Suberg, ist oft geschlossen. KSE konnte Verkürzung der Schliesszeiten erwirken. Schulweg kommt dort runter.
24	Kein offizieller Fussweg durchs Industriegelände, ist nur geduldet. Bemerkung: Wird aktuell von Gemeinde bearbeitet.
25	Martinsmattstrasse Nr. 7, 9, 11, 15: Parkplätze sind zu kurz, parkierte Autos ragen in Strasse.
26	Lichtsignal Bahnhof Suberg: Schaltet nicht richtig.
27	Martinsmattstrasse Nr. 30: Unübersichtliche Kurve, Strassenränder der Rossweid sollten häufiger gemäht werden.
28	Kantonsstrasse zwischen Kosthofen und Suberg. Wunsch nach Temporeduktion von 80 auf 60 Kilometer.

29	Lichtsignal Bahnübergang Kosthofen. Schlecht ersichtlich, wenn man von Grossaffoltern her kommt und links abbiegen möchte.
30	Frauchwilstrasse, Ausfahrt bei Weinhaus Caduff, Richtung Wengi störend: Schlecht ersichtlich, wenn man von Grossaffoltern her kommt und links abbiegen möchte.
31	Hof Gäu 1 (Siedlung), Autofahrer fahren viel zu schnell (mit 80 km/h statt 50 km/h).
32	Strassenabschnitt Kosthofen–Martinsmatt–Wiler (Kosthofenstrasse). Sehr viel Fremdverkehr, Kreuzen schwierig (mit Landschaden). Autofahrer fahren viel zu schnell (mit 80 km/h statt 50 km/h)
33	Brücke in Kosthofen über Lyssbach: Pflanzen sollten häufiger geschnitten werden.
34	Strasse Grossaffoltern–Bundkofen durch den Wald. Kreuzen durch fehlende Markierungen schwierig.
35	Mehr Trottoirs (v.a. zwischen Grossaffoltern und Vorimholz > Hauptstrasse), generell mehr Trottoirs gewünscht, da sehr viel Verkehr. Signalisation als Zubringer gewünscht.
36	Innerortsschild Richtung Bundkofen hinausversetzen. Zusätzliche Bemerkung: Pflanzen sollten häufiger geschnitten werden.
37	Den gelben Streifen bis zum Gartenbau Weibel verlängern. Kreuzen durch fehlende Markierungen schwierig.
38	Trottoirabschnitt zwischen Dorfstrasse und Bushaltestelle Schmidebach (Richtung Lyss) ist nicht durchgängig.
39	Schlechte Sicht bei Abbiege Riedacherstrasse Richtung Weingarten (Kuppe!).
40	Zwischen Kirche und Hauert überholen die Autos trotz Linie.
41	Einen Fussgängerstreifen vom Dorfplatz zur Metzgerei.
42	Strassenüberquerung bei Sandhubel 15 ist unübersichtlich.
43	Strassenüberquerung bei Oberdorf 12: Richtung Weingarten sehen Kinder nichts.
44	Strassenüberquerung bei Greppen 26 + 27 ist unübersichtlich.
45	Veloweg von Suberg bis Fahrni Lyss gewünscht.
46	Spiegel, Geschwindigkeit.
47	Sichtverhältnisse, Rechtsvortritt.
48	Rechtsvortritt, unübersichtlich.
49	Situation unübersichtlich.
50	Einlenker (Abbieger?) Feldweg ist gefährlich und unübersichtlich, Unfallgefahr. Vorschlag: Fahrverbot.
51	Bauliche Verengung ist gefährlich.
52	Zu schnell auf Reuebergstrasse.
53	Subergstrasse, fehlender Fussgängerstreifen.
54	Velos werden oft überholt (in Richtung Suberg), Steinmauer Schmidebach. Wunsch nach Velostreifen.
55	Bushaltestelle überdachen.
56	Zu viele grosse Lastwagen durchs Dorf.
57	Treppe schlecht für Rollstühle.

58	Bei der Abzweigung ist der Stein gefährlich beim Abbiegen.
59	Zone 30 in Ottiswil.
60	Unübersichtlich für Fussgängerinnen und Fussgänger (Schulkinder müssen auf der «falschen» Seite laufen).
61	Gewünscht ist erhöhte Sicherheit, weniger Lärm für Anwohner: Verkehrsberuhigung, Entschleunigung, weniger Unfälle (kürzerer Bremsweg) optische Markierung auf der Strasse.
62	Es wird zu schnell gefahren (Hasenacher); unübersichtlich (Maisfeld während Saison) und generelles Problem.
63	Keine Tempoeinschränkung.
64	Schlechte Übersicht im Hubel Ottiswil, Lastwagen.
65	Dorfstrasse, Verkehrsberuhigung.
66	Zustand Büünegasse schlecht, unübersichtlich, Wald Hauptverkehrsrouten Schüpfen–Autobahn.
67	Zone 30 gewünscht.
68	Zeitgebundene Sperrung, analog Hettiswil.
69	Tempo 30 gewünscht.
70	Begegnungszone gewünscht.
71	Trottoir.
72	Rechtsvortritt im Quartier.
73	Waldpassage verbreitern, Temporeduktion.
74	Rechtsvortritt und Geschwindigkeit. Lösungsvorschlag: «Tulpe», Tempo 30/40.
75	«plus» entspricht Schikane Spiegel / Stopp.
76	ÖV-Verbindung zu Bahn. Kehrplatz Vorimholz anstelle Wengi -> Fahrplandichte «Halt auf Verlangen».
77	Schulweg zu eng.
78	Velowege (Schüpfen–Lyss): Bemerkung: Erweiterung zu Punkt 45, der Leserlichkeit halber auf Karte nicht zusätzlich erfasst.
79	30er-Zone in Hauert-Landi, Wilerstrasse.
80	Veloeinspur am Bahnhof-Grossaffoltern.
81	Bahn im Untergrund (Schüpfen–Lyss; nicht auf Karte eingezeichnet).
82	Inseln auf beiden Seiten, nicht in der Mitte.
83	Aufholzen (Krug/Bahnhof).
84	Hecke am Bahnhof tiefer schneiden.
85	50er wird nicht eingehalten in Bernstrasse. Lösungsansatz: Tempo-Anzeige mit Smiley beim Bahnübergang Kosthofen.
86	Privatweg Marti Bruno nutzbar machen für Fuss- und Veloverkehr.
87	Zone 30 Kosthofen Bach.

88	Strasse verbreitern Farnigasse–Kosthofen, Wald.
89	Verbindungsstrasse Kosthofen–Seedorf als Zubringer markieren.
90	Veloparkplatz beim Bahnhof überdachen.

Tabelle 4: Erhobene Schwachstellen.

2.2.2 Wichtigste Erkenntnisse Retraite und NSK

Im Rahmen des partizipativen Prozesses haben sich auch der Gemeinderat, Verwaltungsmitglieder und die NSK mit den Schwachstellen und ihren Ansprüchen an das Unterwegssein in Grossaffoltern geäussert. Zusammenfassend lassen sich folgende Punkte festhalten:

- Es sollen alle Bevölkerungsschichten berücksichtigt werden.
- Aus der Bevölkerung wurden von mehreren Seiten Wünsche nach Veränderungen geäussert, somit ist ein gewisser Handlungsdruck spürbar.
- Die Massnahmen sollen möglichst kostengünstig und etappiert umsetzbar sein.
- Nicht baulichen Massnahmen ist der Vorrang zu geben.
- An der Retraite wurde darauf hingewiesen, dass die Ammerzwilerstrasse teilweise als für Velofahrende gefährlich wahrgenommen wird, weil die Strasse relativ schmal ist (Kernfahrbahn) und die Autos trotzdem überholen.



Abbildung 12: Schüler:innen mit dem Velo unterwegs auf der Ammerzwilerstrasse.

2.2.3 Erkenntnisse Begehung mit Fokus Schwachstellen

Im Nachgang an die Retraite wurde von der bfm eine Begehung durchgeführt, um die genannten Schwachstellen zu begutachten und einen Gesamteindruck des Gemeindegebietes zu erhalten. Dabei wurde festgestellt, dass:

- an den genannten Orten oft Handlungsbedarf besteht;
- im Dorfkern enge Platzverhältnisse herrschen;
- an verschiedenen unübersichtlichen Kreuzungen Rechtsvortritt und Tempo 50 gilt;

- es viele grossflächig versiegelte Flächen gibt;
- sichere Fussgängerverbindungen in vielen Ortsteilen und zwischen den Ortsteilen oft nicht gegeben sind (fehlende Trottoirs oder Fussgängerstreifen);
- bei vielen Bushaltestellen eine Sitzgelegenheit, eine Überdachung und ein geschützter Wartebereich (Trottoir) fehlen. Teilweise ist der Abstand zur Strasse sehr klein, was die Sicherheit der wartenden Personen gefährden kann. Oft gibt es auch keine angemessene Beleuchtung. Einige entsprechen zum Zeitpunkt der Begehung auch nicht dem BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz). Gemäss BehiG muss der öffentliche Verkehr in der Schweiz bis Ende 2023 auch für Menschen mit Behinderung (z.B. im Rollstuhl) selbstständig (barrierefrei) zugänglich sein;
- am Bahnhof Suberg auf der westlichen Perronseite eine Möglichkeit fehlt, Velos sicher und geschützt abzustellen.



Abbildung 13: Rechtsvorrtrittsregelung im Tempo-50-Bereich bei eingeschränkter Sicht in Ammerzwil.



Abbildung 14: Fehlende Fussgängerstreifen.



Abbildung 15: Veloparkierung Bahnhof Suberg-Grossaffoltern in Fahrtrichtung Biel links.



Abbildung 16: Haltestelle «Lyss Lehn» als Beispiel für die Bushaltestellen ohne geschützten Wartebereich.

2.2.4 Erkenntnisse Befragung

Die Mitglieder der NSK führten im Frühsommer 2023 eine Befragung dazu durch, wie verschiedene Bevölkerungsgruppen in der Regel unterwegs sind. Der Fokus lag dabei auf den Schülern, den Senioren, den Gewerbetreibenden sowie den Landwirten / Fahrern von grossen Fahrzeugen. Nachfolgend sind die wichtigsten Erkenntnisse zusammengestellt.

2.2.4.1 Auswertung Schüler

Insgesamt wurden vonseiten der Schülerschaft und deren Eltern mehr als 150 Fragebogen ausgefüllt zurückgegeben, was einem beachtlichen Rücklauf entspricht. Grundsätzlich wurde festgestellt, dass:

- die allermeisten zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind;
- die meisten sich gut fühlen und entspannt sind;
- es auch einige Schüler gibt, die sich ängstlich und gestresst fühlen – zu viel Verkehr, es werde zu schnell gefahren, einschüchternde Lastwagen etc.;
- schmale Strassen Stress verursachen, weil Busse/Traktoren dann relativ nahe überholen;
- einige sich über (zu) schnellen Verkehr in den Quartieren beklagen und 30er-Zonen wünschen. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Unwohlsein bezüglich Rübentransporten («diese werden oft von Jugendlichen geführt») geäussert;
- mehr Fussgängerstreifen, mehr Trottoirs (v.a. zwischen Grossaffoltern und Vorimholz > Hauptstrasse), generell sichere Gehwege gewünscht wurden;
- Beleuchtung für die Schnitzelwege im Winter («etwas unheimlich») gewünscht sind;
- Generell die Kinder sich früh ans Velofahren gewöhnen sollen, weil sie früh gezwungen werden, lange und teilweise heikle Wege mit dem Velo zu fahren > Velounterricht/Kurse!
- Elterntaxis als gefährlich eingestuft werden;
- der Bahnübergang Suberg sich nicht gut anfühlt, «Schulweg ist gefährlich»;
- viele einzelne «heikle» Stellen aufgeführt wurden. Diese wurden, sofern sie verortet werden konnten, als Schwachstellen erfasst. Siehe dazu Abbildung 11 und Anhang A.7 Schwachstellen nach Ortsteilen.

2.2.4.2 Auswertung Senioren

Diese Bevölkerungsgruppe hatte generell grosse Mühe mit den Fragebogen, und es gab viele negative Rückmeldungen, weil sie fanden, dass dies nicht der richtige Zugang sei. Folgende Erkenntnisse können festgehalten werden:

- Rückmeldung aus dem Seniorenrat: Viele ältere Leute sind einfach unterwegs, solange sie eine Fahrgelegenheit haben (selber fahren können oder jemanden haben, der fährt); ÖV für viele ältere Leute schlecht erreichbar (Beispiel: Leute im Aebnit).
- Es gibt das Angebot «Nachbarn fahren Nachbarn»; das wird geschätzt, aber es gibt eine Hemmschwelle dort > einige Leute brauchen etwas Mut, um jemanden «Fremdes» anzufragen, ob er/sie eine Fahrt machen könnte; nicht alle fahren überallhin; Abgrenzung zum Rotkreuz-Fahrdienst nicht ganz einfach.
- In Suberg/Kosthofen: 3 Personen, die zurückmeldeten, dass sie keine andere Möglichkeit sähen, als wegzuziehen.
- Ebenfalls wurde teilweise Tempo 30 gewünscht.
- Es wurde bemängelt, dass das ÖV-Angebot zu rudimentär sei.

2.2.4.3 Auswertung Gewerbe

Gabriel Caduff hat einen selbst erstellten Fragebogen an die Mitglieder des Gewerbevereins Grossaffoltern (53 Betriebe) verschickt. Es wurden 13 ausgefüllte Fragebogen zurückgegeben (Rücklaufquote von 25 %).

Die wichtigsten Erkenntnisse sind:

- Die Gewerbetreibenden sind divers unterwegs.
- Es werden die jeweils optimalen Verkehrsmittel eingesetzt.
- Für Betriebe sind der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr weitgehend ausgenutzt.
- Der motorisierte Individualverkehr überwiegt (Anteil Personenwagen 35 %).
- Der Langsamverkehr (zu Fuss, Velo) überwiegt den öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn) um ein Vielfaches (Faktor 2,5).
- Der öffentliche Verkehr wird von je einem Betrieb in Vorimholz (nur Bahn) und Grossaffoltern genutzt.

- Der öffentliche Verkehr ist für Gewerbetreibende unattraktiv.
- Für Lieferwagen wird die Qualität der Strassen besser beurteilt als für Personenwagen.
- Bemängelt werden:
 - Sichtverhältnisse auf Strassen (z. B. Kirche, Ammerzwilstrasse)
 - Wartezeiten beim Bahnübergang
 - Verfügbarkeit öffentlicher Verkehr
 - Schneeräumung
 - Wünsche aus dem Gewerbe
 - Vollanschluss A6 in Schüpfen (mehrfach)
 - Abschaffung Niveauübergänge
 - Reduktion Beleuchtung
 - Kurse für Jugendliche und ältere Verkehrsteilnehmer
 - Öffentlicher Bus anstelle Kleinbus für Schülertransport
 - Neue Regelung Schulweg Schulhausstrasse
 - Tempolimiten
 - Direkter Bus nach Suberg
 - Y-Verbindung Bern, Biel, Solothurn

2.2.4.4 Auswertung Landwirtschaft

Jürg Friederich hat bei 15 Landwirtschaftsbetrieben (also bei allen vollerwerblichen Betrieben in der Gemeinde) persönlich die Fragebogen abgegeben und erläutert. Auf Nachfragen hat er rund 50 % der Fragebogen ausgefüllt retour erhalten. Die Rückmeldungen sind sicher vielfach in persönlicher Hinsicht erfolgt, aber auch als Sicht von Fahrern mit grossen Fahrzeugen.

Als grösste Probleme werden genannt:

- die «Fussgängerinsel» in Suberg;
- die Ausfahrt in Kosthofen beim ehemaligen Restaurant «Häxestübli»;
- die schmale Martinsmattstrasse, bei welcher die Übersicht infolge von parkierten Autos überhaupt nicht gegeben ist;
- Strasse Büünegasse Richtung Schüpfen, insbesondere bei der Kurve im Wald. Diese ist sehr schmal und die Autos fahren selten am Rande, sondern eher in der Mitte (keine Mittellinie vorhanden).

Was von der Landwirtschaft her überhaupt nicht gutgeheissen würde, wären «Verengungen» auf den Haupttrouten aufgrund Einführung von 30er-Zonen. Gerühmt wurden hingegen die «abgeschrägten» Trottoirs (Ammerzwil). Das sei für breite Fahrzeuge wichtig und muss in den Dorfverbindungsstrassen berücksichtigt werden. Gemäss Strassenverkehrsgesetz muss die Strasse mindestens 3.50 m breit sein, sonst braucht es eine Signalisation. Grundsätzlich wünscht sich eine Mehrheit der Landwirte, dass das Temporegime auf den Durchgangs- und Verbindungsstrassen so belassen werden soll, wie es jetzt ist. Die Verbindungsstrasse zwischen Kosthofen und Seedorf ist sehr schmal und es kann nicht gekreuzt werden. Trotzdem wird diese Strasse von vielen Verkehrsteilnehmenden benutzt. Was auffällt: auch von vielen Auswärtigen (Leute Richtung Schüpfen), was für die Lenker der grossen Fahrzeuge ein Problem darstellt.

Weiter hat Jürg Friederich mit dem Präsidenten des Rübenringstransportings Kontakt aufgenommen und dieser hat festgehalten, dass die Problematik des oftmals rücksichtslosen Fahrens in allen betroffenen Gemeinden besteht. Die Transporteure des Rübenrings würden immer auf eine angepasste Fahrweise hingewiesen. Gemäss Jürg Friederich gibt es für die Gemeinden Plakate, welche während der Rübenzeit aufgestellt werden können (freiwillig Tempo 30, angemessene Fahrweise), das wäre z.B. vor der Kirche möglich. Bei der Ausfahrt Grossaffoltern könnte anschliessend ein weiteres Plakat mit «Merci» aufgestellt werden.

2.2.5 Erkenntnisse Workshop

Am Workshop vom 19. September 2023 in der Mehrzweckhalle Grossaffoltern haben sich rund 80 Teilnehmende mit dem IST- und dem gewünschten SOLL-Zustand des Unterwegsseins in Grossaffoltern beschäftigt. Die Teilnehmenden wurden entsprechend ihrem Wohnort in sechs etwa gleich grosse Gruppen eingeteilt. Es gab eine Gruppe zu Ammerzwil, drei Gruppen zu Grossaffoltern/Ottiswil, eine Gruppe zu Kosthofen/Suberg und eine Gruppe zu Vorimholz.

Die Teilnehmenden diskutierten einerseits die bereits im Rahmen der Retraite und der NSK sowie der Befragungen erhobenen Schwachstellen und ergänzten diese auf Kartenausschnitten mit weiteren Schwachstellen (siehe Anhang A.7 Schwachstellen nach Ortsteilen). Am Workshop wurden etwas mehr als 40 Schwachstellen benannt, welche in der Abbildung 11 dargestellt und in der Tabelle 4 erläutert sind.

Zusätzlich diskutierte jede Gruppe eine mögliche Massnahme ausführlich. Der Fokus lag auf den Themen «Temporeduktion» und «Verbesserungen beim ÖV» sowie «Schwachstellen». Diese Themenschwerpunkte ergaben sich aus den vorausgehenden Befragungen und Analysen. In einer Schlussrunde formulierten die Teilnehmenden Wunschvorstellungen für das Unterwegssein in Grossaffoltern in den nächsten Jahren.

Während der Gruppenarbeiten kam es zu vielen angeregten Diskussionen, die auf den Stellwänden dokumentiert wurden. Diese sind in Anhang A.5 **Dokumentation Stellwände Workshop** festgehalten. Im Nachgang zum Workshop haben 25 Einwohner ein Schreiben betreffend Leitbild zuhanden der Gemeinde verfasst. Ebenfalls gab es eine E-Mail eines Bürgers mit Nennungen von Schwachstellen und Lösungsvorschlägen (siehe Anhang A.6 **Synthese der E-Mail eines Bürgers zum Workshop**). Diese beiden Schreiben und die darin enthaltenen Rückmeldungen wurden wie die übrigen Nennungen am Workshop behandelt und sind unter anderem in die Tabelle 4 eingeflossen.

Als wichtigste Erkenntnisse betreffend Temporeduktion und ÖV wurden am Workshop folgende Punkte festgehalten:

- Viele Teilnehmende äusserten sich offen gegenüber Temporeduktionen, insbesondere die Gruppe «Ammerzwil». Es wurde aber ebenfalls betont, dass die Umsetzung im Alltag niemanden in seinen Aktivitäten übermässig einschränken soll (z.B. Landwirtschaftsverkehr). Ebenso wurde der Wunsch geäussert, dass das Tempo auf Verbindungs- und Durchgangsstrassen nicht reduziert werden soll. Es soll auch kein «Schilderwald» im Sinne von ständig wechselnden Temporegimes entstehen.
- Das aktuelle ÖV-Angebot wurde kritisch diskutiert. Einerseits wurde der oft als leer wahrgenommene Bus als unpassend gesehen, gleichzeitig wurde der Wunsch nach einer besseren Erschliessung mit ÖV oder alternativen Angeboten wie On-Demand-Angeboten oder Halte-Bänkli geäussert. Beim ÖV wurden direkte ÖV-Verbindungen zum Bahnhof Suberg, aber auch nach Schüpfen, inklusive Einbindung Rapperswil, gefordert; generell wurden ein dichter Fahrplan und attraktivere ÖV-Haltestellen gewünscht. Ebenso wurden Ideen für Änderungen der Haltestellen eingebracht, wie z.B. ein Kehrplatz «Vorimholz» anstelle von «Wengi». Ferner sollen flexible Angebote den traditionellen ÖV ergänzen (Weiler ohne ÖV-Anschluss, Service für Senioren, evtl. Kombination mit Schülertransporten).
- Für den Fuss- und Veloverkehr wird primär mehr Sicherheit gewünscht (Beleuchtung, Gehwege, Querungen). Beim Winterdienst sollen Schulwege eine hohe Priorität haben. Die Attraktivität für Velo-/E-Bike Nutzung soll gesteigert werden (sichere Fahrtwege, Parkierung).

Bezüglich Wunschvorstellungen für die Zukunft wurde insbesondere geäussert:

- Dass das Leitbild im Sinne von «etwas langsamer und etwas bewusster» ausfallen sollte, statt immer «schneller und mehr».
- Die schwachen Verkehrsteilnehmer sollen besonders geschützt werden.

- Eine Herabsetzung des Tempos, so z.B. dass in allen Dorfkernzonen Tempo 40 oder sogar 30 herrschen solle oder flächendeckend Tempo 30 eingeführt werde.
- Von Schüpfen Richtung Lyss solle es entlang des Lyssbachs einen Fuss- und Veloweg geben.
- Es solle eine Strassenschraffierung für Fussgänger und Velofahrer geben, dort wo keine Trottoirs vorhanden sind. Alternativ rot markierte Flächen für die Velowege.
- Neuralgische Punkte sollen, wo möglich, bearbeitet werden.
- Der ÖV solle für alle durch geeignete Massnahmen seitens der Einwohnergemeinde besser erschlossen werden. Das heisst auch für Senioren.
- Stärkere Fokussierung auf ÖV/Velo/Fussgänger. Diese sollen besser vom MIV getrennt werden.
- ÖV-Verbindungen zu den Schulen.
- Rufbus nach Suberg (z.B. Linie Ottiswil–Weingarten–Ammerzwil–Schmidebach–Suberg).
- Die Einwohner der ganzen Gemeinde dazu bringen, die Fahrangebote, ein allfälliges On-Demand-Angebot sowie den ÖV zu nutzen.
- Autofahrer am Bahnhof Suberg sollen andere proaktiv mitnehmen sowie allgemein mehr teilen und weniger Verkehr.
- Kürzere Schliesszeiten der Schranken am Bahnhof Suberg.
- Park + Ride-Parkplatz grösser und geteert (Suberg).
- Ein Mobility-Standort am Bahnhof Suberg.
- An verschiedenen Orten Elektro-Trottis/Velos zum Mieten.
- Durchsetzung der Fahrverbote auf Feld- und Waldwegen.
- Die Dorfzone solle frei von Schwertransporten sein.
- Kostengünstige Lösungen seien zu priorisieren.
- Allgemein eine Reduktion der Lärmbelastung.
- Die Strassenbeleuchtung solle nachts abgestellt werden.
- Mitnahmebänkli.

Zusätzlich wurden «visionäre Ideen» geäussert wie:

- Die Bahn solle unter den Boden.
- Selbstfahrende Metro «Suberg–Ammerzwil–Grossaffoltern–Vorimholz».
- Es soll maximal einen elektrobetriebenen PW pro Familie geben.
- Es solle keine neuen Strassen geben.
- Eine Velounterführung beim Bahnhof Suberg versus es solle keine Unterführung in Suberg geben.
- Ein Zubringer in Ammerzwil.

2.2.6 Zusammenfassung SOLL-Zustand

- In den partizipativen Prozessen wurden 90 Schwachstellen benannt, bei welchen ein Wunsch nach Verbesserung besteht (Kapitel 2.2.1).
- Es sollen alle Bevölkerungsschichten berücksichtigt werden (Kapitel 2.2.2).
- Die Massnahmen sollen möglichst kostengünstig und etappiert umsetzbar sein (Kapitel 2.2.2 und 2.2.5).
- Nicht baulichen Massnahmen ist der Vorrang zu geben (Kapitel 2.2.2).
- Schulwege sollen für die Kinder sicher sein. Dies bedingt auch frühes Schneeräumen im Winter (Kapitel 2.2.4.1).
- Ältere Einwohner:innen wünschen sich, mobil bleiben zu können (Kapitel 2.2.4.2).
- Es gibt den mehrfachen Wunsch nach Temporeduktion. Meist wird Tempo 30 genannt, teilweise auch Tempo 40. Das Gewerbe und die Landwirtschaft wünschen, dass auf den Verbindungs- und Durchgangsstrassen das Temporegime so erhalten bleibt, wie es ist (Kapitel 2.2.4.4 und Kapitel 2.2.5).
- Es wird eine Reduktion des Verkehrsaufkommens gewünscht, gerade in Ammerzwil (Kapitel 2.2.5).
- Veloverbindungen für Pendler:innen und Freizeitfahrer:innen sollen attraktiv und sicher sein. Ein oft genanntes Beispiel ist ein Velo- und Fussweg von Schüpfen nach Lyss entlang des Lyssbachs (Kapitel 2.2.5).
- Die ÖV-Situation soll verbessert werden. Eine Möglichkeit sind auch Alternativen zum ÖV wie On-Demand-Verkehr (Kapitel 2.2.5).

3 Handlungsfelder und Massnahmen

Durch eine Gegenüberstellung der wichtigsten Erkenntnisse aus dem «IST-Zustand» und dem «SOLL-Zustand» bilden wir als Delta den Handlungsbedarf. Diesem sind Handlungsfelder (siehe Abbildung 17) zugeordnet.

3.1 Abgleich IST- und SOLL-Zustand

Erkenntnis IST-Zustand	Erkenntnis SOLL-Zustand	Lösungsansatz
Die Begehung bestätigte den an der Re-traite genannten Handlungsbedarf.	Es wurde eine Vielzahl von Schwachstellen genannt, bei welchen ein Wunsch nach Verbesserung besteht.	H1
Die Kombination aus Verkehrszählungen des Kantons und der Gemeinde legt nahe, dass mehr als die Hälfte der Autofahrer:innen den Bahnhof Suberg entweder via Lehn oder Bundkofen umfährt.	Es wird eine Reduktion des Verkehrsaufkommens gewünscht, gerade in Ammerzwil. Ebenfalls wird gewünscht, dass die Schranken am Bahnhof Suberg weniger oft geschlossen sind.	H1, H2, H3, H4, H5, H6
Tempo 50 ist in den Siedlungsgebieten Grossaffoltern vorherrschend. Bislang gibt es keine Niedergeschwindigkeitszonen.	Es gibt den mehrfachen Wunsch nach Temporeduktion. Meist wird Tempo 30 genannt, teilweise auch Tempo 40.	H2, H3, H6
Zwei Schulstandorte werden aufgehoben. Dies bedingt eine neue Schulwegplanung.	Schulwege sollen für die Kinder sicher sein. Dies bedingt auch frühes Schneeräumen im Winter.	H1, H2, H4, H6
Die meisten Pendler bewegen sich in Richtung Bern.	Gute Verbindungen für alle Verkehrsmittel sind zu prüfen, insbesondere auch Veloverbindungen sollen attraktiv und sicher sein.	H1, H2, H4
Viele ältere Leute sind unterwegs, solange sie eine Fahrgelegenheit haben (selber fahren können oder jemanden haben, der fährt); der ÖV für viele ältere Leute schlecht erreichbar.	Ältere Einwohner:innen wünschen sich, mobil bleiben zu können.	H5, H6
Ein Grossteil des Gemeindegebiets von Grossaffoltern ist gemäss ÖV-Güteklassen nicht bzw. schwach erschlossen.	Die ÖV-Situation soll verbessert werden.	H5
Gewerbetreibende nutzen das Velo und den ÖV, sind aber auf den motorisierten Verkehr und auf gute Verbindungen angewiesen.	Wunsch nach Vollanschluss Autobahn Schüpfen.	H7
Es gibt keine einheitliche Parkierungsregelung in Grossaffoltern.		Aktuell kein Handlungsbedarf festgestellt

Im Schnitt gibt es pro Jahr etwa 2 Auto- und 2 Velounfälle. Dabei gibt es keine geografische Häufung

Kein Handlungsbedarf festgestellt

Tabelle 5: Abgleich IST- und SOLL-Zustand sowie daraus abgeleitete Handlungsfelder.

3.2 Beschreibung Handlungsfelder

Die nachfolgende Grafik gibt eine Übersicht zu den Handlungsfeldern sowie dem Zeithorizont vom Start der Massnahmen bis zur Umsetzung. Einige Handlungsfelder wurden von der Gemeinde bereits angegangen, andere brauchen noch mehr Planung. Das Ziel ist, dass die Handlungsfelder 3, 4 und 5 in den nächsten 10–20 Jahren abgeschlossen werden können, während die anderen Handlungsfelder einen längeren Bearbeitungshorizont aufweisen.

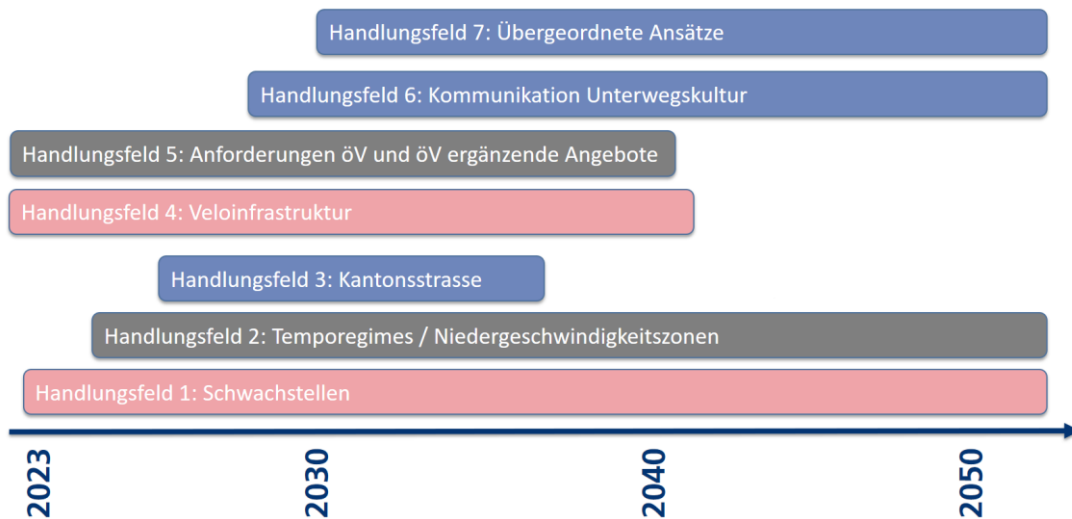
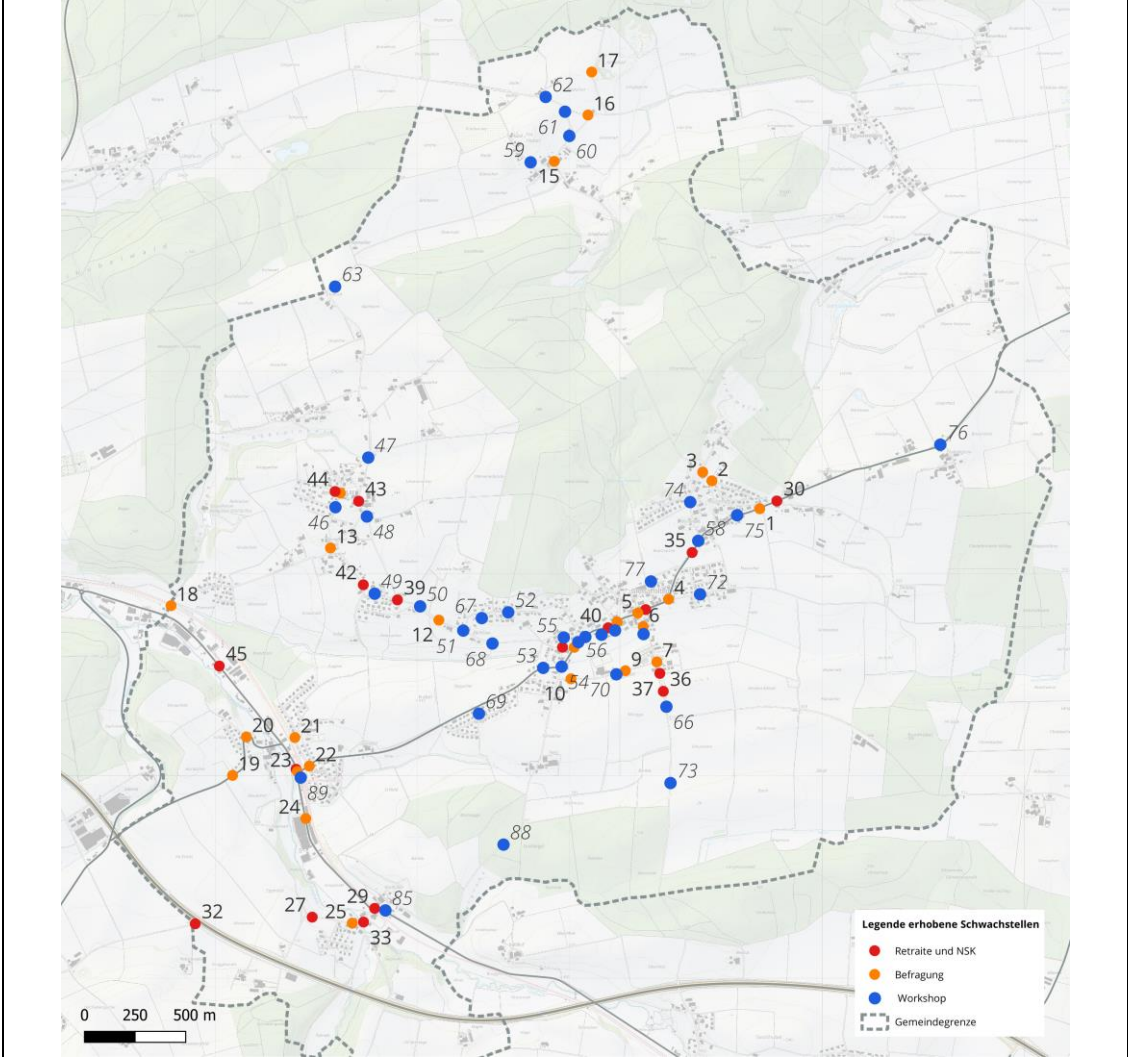


Abbildung 17 Handlungsfelder und Umsetzungshorizont.

Jedem Handlungsfeld wurden Massnahmen zugewiesen. Nachfolgend sind diese detailliert beschrieben.

Handlungsfeld 1: Schwachstellen



Beschreibung	
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.	
Massnahmen	Schwachstellenkataster erstellen
Betroffene Gebiete	Ganzes Gemeindegebiet (siehe Karte)
Nächste Schritte	<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.
Umsetzungshorizont	2023–2050
Verbundene Handlungsfelder	H2, H3, H4

Handlungsfeld 2: Temporegimes / Niedergeschwindigkeitszonen



Beschreibung

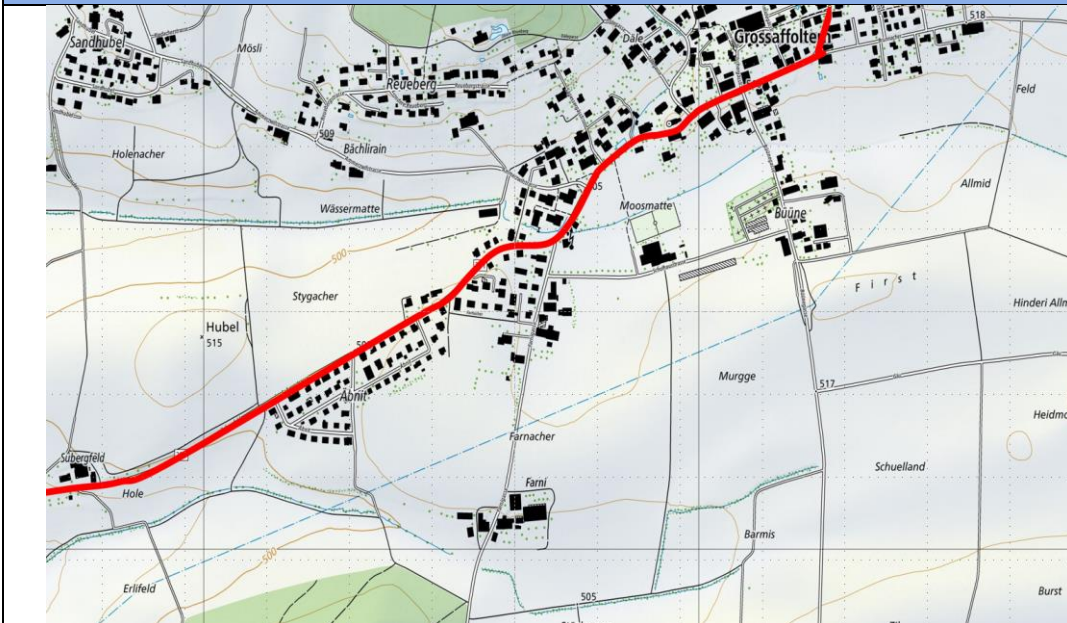
Im Rahmen des partizipativen Prozesses wurde von verschiedenen Bevölkerungsgruppen eine Reduktion des Tempos gewünscht (so geäussert in der Befragung für dieses Leitbild, am Workshop und in Petitionen). Dabei wurde sowohl Tempo 30 als auch 40 genannt. Diese Wünsche sind aus verkehrspflegerischer Sicht begründet, gibt es doch in Grossaffoltern viele Strassen und Kreuzungen mit eingeschränkter Sicht.

Prüfungswert 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.
Umsetzungshorizont	2025–2040
Verbundene Handlungsfelder	H1, H3, H4

Handlungsfeld 3: Anforderungen Kantonsstrasse



Beschreibung

Die 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 deshalb 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.

<p>Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Anforderungen an die Kantonsstrasse aus Sicht der Gemeinde Grossaffoltern mit dem Oberingenieurkreis besprechen. – Erstellen Beurteilungsgrafik «Rose» (Abgleich IST-/SOLL-Zustand) – Die KSE optimiert laufend die Schrankenschliesszeiten.
<p>Betroffene Gebiete</p>	<p>Grossaffoltern</p>
<p>Nächste Schritte</p>	<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.
<p>Umsetzungshorizont</p>	<p>2025–2027</p>
<p>Verbundene Handlungsfelder</p>	<p>H1, H2, H4</p>

Handlungsfeld 4: Veloinfrastruktur



Beschreibung

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, Velo anschliessbar, beleuchtet) gibt.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Velowegplan. – Standards für öffentliche Veloparkierung – Umsetzungs-konzept.
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.
Umsetzungshorizont	2030–2042
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3

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



Beschreibung
 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.
-------------------	---

Betroffene Gebiete	Ganzes Gemeindegebiet
---------------------------	-----------------------

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.
-------------------------	--

Umsetzungshorizont	2030–2050
---------------------------	-----------

Verbundene Handlungsfelder	H6
-----------------------------------	----

Handlungsfeld 6: Kommunikation Unterwegskultur



Quelle Foto: SRF (Mitfahrbänkli in Masein, GR)

Beschreibung

Verschiedenen erhobenen Problemen könnte mit einer Kommunikationskampagne begegnet werden. So wurde bei den Befragungen für das Leitbild mehrmals genannt, dass an verschiedenen Stellen im Ort zu schnell gefahren und gefährlich überholt werde, dass die Fahrer des Rüberrings zu schnell unterwegs seien und dass es (zu viele) Elterntaxis gebe.

Ebenfalls haben ältere Personen bemängelt, dass sie ohne Auto nicht mehr mobil sein können. Dies, obwohl es bereits das Angebot «Nachbarn fahren Nachbarn» gibt.

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).
Betroffene Gebiete	Ganzes Gemeindegebiet
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Kommunikationsverantwortliche Person in der Gemeinde bestimmen. – Erarbeitung Kommunikationsplan auslösen. – 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.).
Umsetzungshorizont	2024–2034
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H5

Handlungsfeld 7: Übergeordnete Ansätze



Quelle Bild: Picasa

Beschreibung

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.
Betroffene Gebiete	Gemeinde Grossaffoltern
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeiten Argumenten-Liste für Vollanschluss Autobahn Schüpfen durch KSE und Auslösen eines Gutachtens. – Andenken Elektrifizierung Parkplätze und allfälliges Parkreglement.
Umsetzungshorizont	2035–2050
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3, H4, H5, H6

A Anhang

A.1 Pendlerstatistik Grossaffoltern 2014 und 2018

Wohngemeinde				Arbeitsgemeinde				Anzahl Erwerbstätige ¹		Orientierung
Kantons-nummer	Kantons-kürzel	Gemeinde-Nummer	Gemeinde-name	Kantons-nummer	Kantons-kürzel	Gemeinde-Nummer	Gemeindenname	2014	2018	
2	BE	303	Grossaffoltern	1	ZH	261	Zürich	0	8	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	1	ZH	7777	Andere Gemeinde	9	6	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	301	Aarberg	47	32	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	303	Grossaffoltern	254	297	Grossaffoltern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	304	Kallnach	9	7	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	305	Kappelen	11	8	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	306	Lyss	209	198	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	310	Rapperswil (BE)	22	21	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	311	Schüpfen	131	38	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	312	Seedorf (BE)	29	31	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	329	Langenthal	5	5	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	351	Bern	230	346	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	352	Bolligen	5	0	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	355	Köniz	11	21	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	356	Muri bei Bern	10	9	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	360	Wohlen bei Bern	6	6	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	361	Zollikofen	54	55	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	362	Ittigen	55	41	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	363	Ostermundigen	11	12	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	371	Biel/Bienne	79	92	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	383	Büren an der Aare	12	6	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	385	Diessbach bei Büren	6	5	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	386	Dotzigen	11	0	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	394	Wengi	0	5	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	404	Burgdorf	6	11	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	412	Kirchberg (BE)	7	5	Bern

2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	540	Jegenstorf	6	12	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	544	Moosseedorf	21	51	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	546	Münchenbuchsee	81	43	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	551	Urtenen-Schönbühl	7	21	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	733	Brügg	10	10	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	739	Ipsach	0	5	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	743	Nidau	10	14	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	749	Studen (BE)	8	9	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	750	Sutz-Lattrigen	6	0	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	751	Täuffelen	5	7	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	755	Worben	12	11	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	861	Belp	6	0	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	942	Thun	7	5	Bern
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	7777	Andere Gemeinde	75	111	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	9	ZG	7777	Andere Gemeinde	0	5	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	10	FR	2265	Kerzers	5	0	Lyss
2	BE	303	Grossaffoltern	10	FR	7777	Andere Gemeinde	9	14	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	11	SO	2457	Messen	5	0	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	11	SO	2546	Grenchen	11	14	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	11	SO	2601	Solothurn	0	9	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	11	SO	7777	Andere Gemeinde	23	26	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	19	AG	7777	Andere Gemeinde	11	8	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	24	NE	7777	Andere Gemeinde	5	0	Andere
2	BE	303	Grossaffoltern	77	ZZ	7777	Andere Gemeinde	14	13	Andere
							Total	1566	1653	
2	BE	303	Grossaffoltern				Arbeitstätige			

Tabelle 6: Detaillierte Pendlerstatistik Grossaffoltern für die Jahre 2014–2018.

A.2 Übersicht Unfälle Bahnübergang Kosthofen



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick intern - Allgemeine Angaben und Lokalisierung														
01.01.2013 - 31.12.2022														
Nr.	Unfall-Nr.	Datum	Zeit	Unfalltyp Gruppe	Unfalltyp	G*	SV*	LV*	Sachschaden**	Hauptursache	Achsname	Koord E	Koord N	Bemerkung
1	202206000841	03.06.22	17:15	1 Überholunfall oder Fahstreifenwechsel	Streifen mit 13 überholtem Fahrzeug	0	0	0	1'000	Zu nahes Überholen (seitlich)	BE:6=	2582771	1211343	
2	1'047048	01.01.13	18:25	0 Schleuder- oder Selbstunfall	1 Ohne Kollision	0	0	0	100	Nichtanpassen an die Linienführung (enge Kurve, Verzweigungsbereich, usw.)	BE:6=	2582776	1211354	
3	202212000467	04.12.22	05:10	0 Schleuder- oder Selbstunfall	Kollision mit 3 Hindernis ausserhalb der Fahrbahn	0	0	1	8'000	Übermüdung, Einschlafen (inkl. Sekundenschlaf)	BE:6=	2582783	1211338	

* G = Getötete / SV = Schwerverletzte / LV = Leichtverletzte **Sachschaden in CHF

VUGIS Überblick intern.
Version vom: 04.11.19. Aktualisiert am: 08.09.23 12:32:43 GMT+02:00 / 2034269 / Quelle und ©: ASTRA, Kantone

1/1



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick intern - Infrastruktur								
01.01.2013 - 31.12.2022								
Nr.	Unfall-Nr.	Unfallstelle	Inner-/ausserorts	Vortrittsregelung	Strassenart	Höchstgeschwindigkeit	Strassenbeleuchtung	Bemerkung
1	202206000841	gerade Strecke	innerorts	keine Verzweigung	Hauptstrasse	50	ausser Betrieb	
2	1'047048	Verzweigung	innerorts	keine Verzweigung	Hauptstrasse	50	in Betrieb	
3	202212000467	Verzweigung	innerorts	keine Verzweigung	Hauptstrasse	50	in Betrieb	

VUGIS Überblick intern.
Version vom: 04.11.19. Aktualisiert am: 08.09.23 12:32:43 GMT+02:00 / 2034269 / Quelle und ©: ASTRA, Kantone

1/1



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick intern - Bedingungen 01.01.2013 - 31.12.2022						
Nr.	Unfall-Nr.	Witterung	Lichtverhältnis	Strassenzustand	Verkehrsaufkommen	Bemerkung
1	202'206'000 '841	schön	Tag	trocken	normal	
2	1'047'048	bedeckt	Nacht	nass	schwach	
3	202'212'000 '467	bedeckt	Nacht	trocken	schwach	

VUGIS Überblick intern.
Version vom: 04.11.19. Aktualisiert am: 08.09.23 12:32:43 GMT+02:00 / 2034269 / Quelle und ©: ASTRA, Kantone

1/1



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick intern - Objekte und Personen 01.01.2013 - 31.12.2022										
Nr.	Unfall-Nr.	Objekt-Nr.	Fahrzeugart	Blutalkohol-konzent. (‰)	Atemalkohol-konzent. (mg/l)	Personenart	Unfallfolgen	Anprall	Alter	Bemerkung
1	202'206'000 '841	B1	{Motorfahrrad (ohne E-Bike)}			Lenker/in	nicht verletzt		33	
		B2	001 Personenwagen			Lenker/in	nicht verletzt		66	
2	1'047'048	B	001 Personenwagen		0	Lenker/in	nicht verletzt		51	
3	202'212'000 '467	B1	001 Personenwagen		0.22	Lenker/in	leicht verletzt	{Leitschranke}	22	

VUGIS Überblick intern.
Version vom: 04.11.19. Aktualisiert am: 08.09.23 12:32:43 GMT+02:00 / 2034269 / Quelle und ©: ASTRA, Kantone

1/1



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick intern - Beteiligte Personen und Fahrräder pro Unfall												
01.01.2013 - 31.12.2022												
Nr.	Unfall-Nr.	Kinder-unfall*	Kinderunfall auf dem Schulweg*	Senioren-unfall*	Anzahl Kinder	Anzahl Kinder auf dem Schulweg	Anzahl Senioren	Anzahl Fussgänger oder FaG	Anzahl Fahrräder	Anzahl Fahrräder mit elektr. Tretunterstützung bis 25km/h	Anzahl Fahrräder mit elektr. Tretunterstützung bis 45km/h**	Bemerkung
1	202206000841	Nein	Nein	Ja	0	0	1	0	0	0	0	
2	1047048	Nein	Nein	Nein	0	0	0	0	0	0	0	
3	202212000467	Nein	Nein	Nein	0	0	0	0	0	0	0	
Total			0	0	1	0	0	1	0	0	0	

*Nur Lenker oder Fussgänger berücksichtigt ** bis 45km/h mit gelbem Schild/Helmpflicht

VUGIS Überblick intern.

Version vom: 04.11.19. Aktualisiert am: 08.09.23 12:32:43 GMT+02:00 / 2034269 / Quelle und ©: ASTRA, Kantone

1/1



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick intern - Anzahl beteiligte Fahrzeuge pro Unfall										
01.01.2013 - 31.12.2022										
Nr.	Unfall-Nr.	Motor-fahräder	Kleinmotorräder bis 50 cm3 und max. 4kW	Motorräder	Lastwagen	Lieferwagen	Personen-wagen	Transport-mittel des ÖV	Andere Fahrzeuge	Bemerkung
1	202206000841	1	0	0	0	0	1	0	0	
2	1047048	0	0	0	0	0	1	0	0	
3	202212000467	0	0	0	0	0	1	0	0	
Total		1	0	0	0	0	3	0	0	

VUGIS Überblick intern.

Version vom: 04.11.19. Aktualisiert am: 08.09.23 12:32:43 GMT+02:00 / 2034269 / Quelle und ©: ASTRA, Kantone

1/1



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Überblick intern - Unfälle nach Unfalltyp 01.01.2013 - 31.12.2022			
Unfalltyp Gruppe	Total	2022	2013
0 Schleuder- oder Selbstunfall	2	1	1
1 Überholunfall oder Fahrstreifenwechsel	1	1	0
Total	3	2	1

VUGIS Überblick intern.
Version vom: 04.11.19. Aktualisiert am: 08.09.23 12:32:43 GMT+02:00 / 2034269 / Quelle und ©: ASTRA, Kantone

1/1

Abbildung 18: Übersicht Unfälle Bahnübergang Kosthofen 2013–2022.

A.3 Verkehrszählungen und -messungen der Gemeinde

Erläuterungen Tabelle 7:

- Anzahl Messwerte = Anzahl gezählter Fahrzeuge in der Messperiode
- V85 = Ist ein Kennwert der Verkehrssicherheit. Er gibt die Geschwindigkeit an, die von 85 % der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15 % überschritten wird. Dieser Kennwert sollte unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen.
- Vmax = die höchste gemessene Geschwindigkeit.

Standort der Messung	Zeitraum	Anzahl Messwerte	V85	Vmax	Bemerkung
Vorimholz, Wysserain Richtung Dorf (Verkehrsstatistikgerät)	01.09.-09.09.2015	3'243	43	65	keine Massnahmen getroffen
Suberg-Kosthofen, Bemstrasse Richtung Suberg (Geschwindigkeitsanzeige)	05.04.-10.04.2016	13'483	75	138	keine Massnahmen getroffen
Ammerzwil Lehn (Geschwindigkeitsanzeige)	06.09.-12.09.2016	11'376	59	97	keine Massnahmen getroffen
Ottiswil Käserei (Verkehrsstatistikgerät)	06.09.-12.09.2016	1'978	60	86	keine Massnahmen getroffen
Kosthofen Richtung Dorf (Verkehrsstatistikgerät)	20.09.-22.09.2016	6'718	70	124	Fussgängermarkierung (Längsmarkierung) bei Martinsmattstrasse angebracht
Ammerzwil Sandhubel (Fahrtrichtung Lyss)	24.10.-30.10.2017	5'416	46	62	Problem erkannt, aber kein akuter Handlungsbedarf gesehen
Grossaffoltern Äbnit (Verkehrsstatistikgerät)	29.05.-04.06.2018	358	19	36	keine Massnahmen getroffen
Ammerzwil Greppen (Geschwindigkeitsanzeige)	29.05.-04.06.2018	1'473	37	57	keine Massnahmen getroffen
Grossaffoltern Büünegasse (Fussgängerverbindung Rest. Traube zum Friedhof)	2018				Fussgängermarkierung (Längsmarkierung) angebracht
Grossaffoltern, Brunnacher/Holleracher, Fahrverbot	2018				Aufruf bei Kapo für Verkehrskontrollen
<i>ab dem Jahr 2019 Miete Verkehrsstatistikgerät bei der Signal AG, Büren</i>					
	2019				Grossaffoltern Büünegasse und Suberg Wilerstrasse, Verschiebung Signalisation Höchstgeschwindigkeit 50 km / h
Grossaffoltern Schulhausstrasse (Fahrverbot)	14.10.-21.10.2019	1'165	45	52	Aufruf im Gemeindeblatt für Hinweis Fahrverbot
Suberg-Kosthofen Bemstrasse (Kantonsstrasse)	20.02.-27.02.2020	8'207	70	115	keine Massnahmen getroffen

Ammerzwil, Unterführung Lehn	2021				Ausfahrt aus Privatliegenschaft, Hinweis auf Freihaltung des Lichtraumprofils
Ammerzwil, Sandhubel	04.02.-11.02.2022	7'176	46	68	-massive Verkehrszunahme festgestellt (Umfahrung Bernstrasse - Bahnübergang) '- Fuss- und Fahrradmarkierung (Längsmarkierung) und Übergang angebracht - gefährlicher Strassenabschnitt

Tabelle 7: Verkehrszählungen und -messungen der Gemeinde.

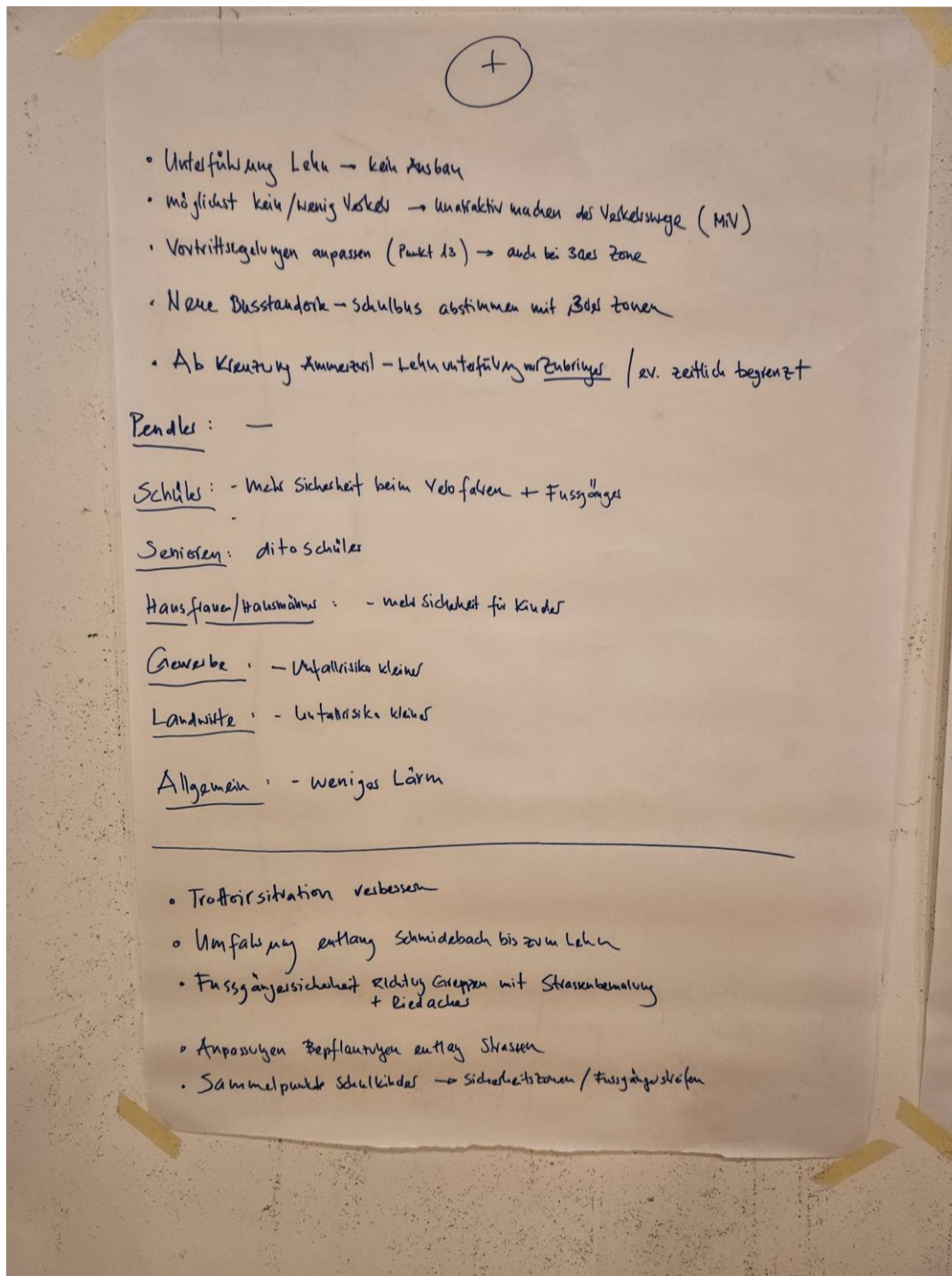
A.4 Genannte «heikle Stellen» bei der Befragung zu den personentypischen Reisetagen von Schüler:innen:

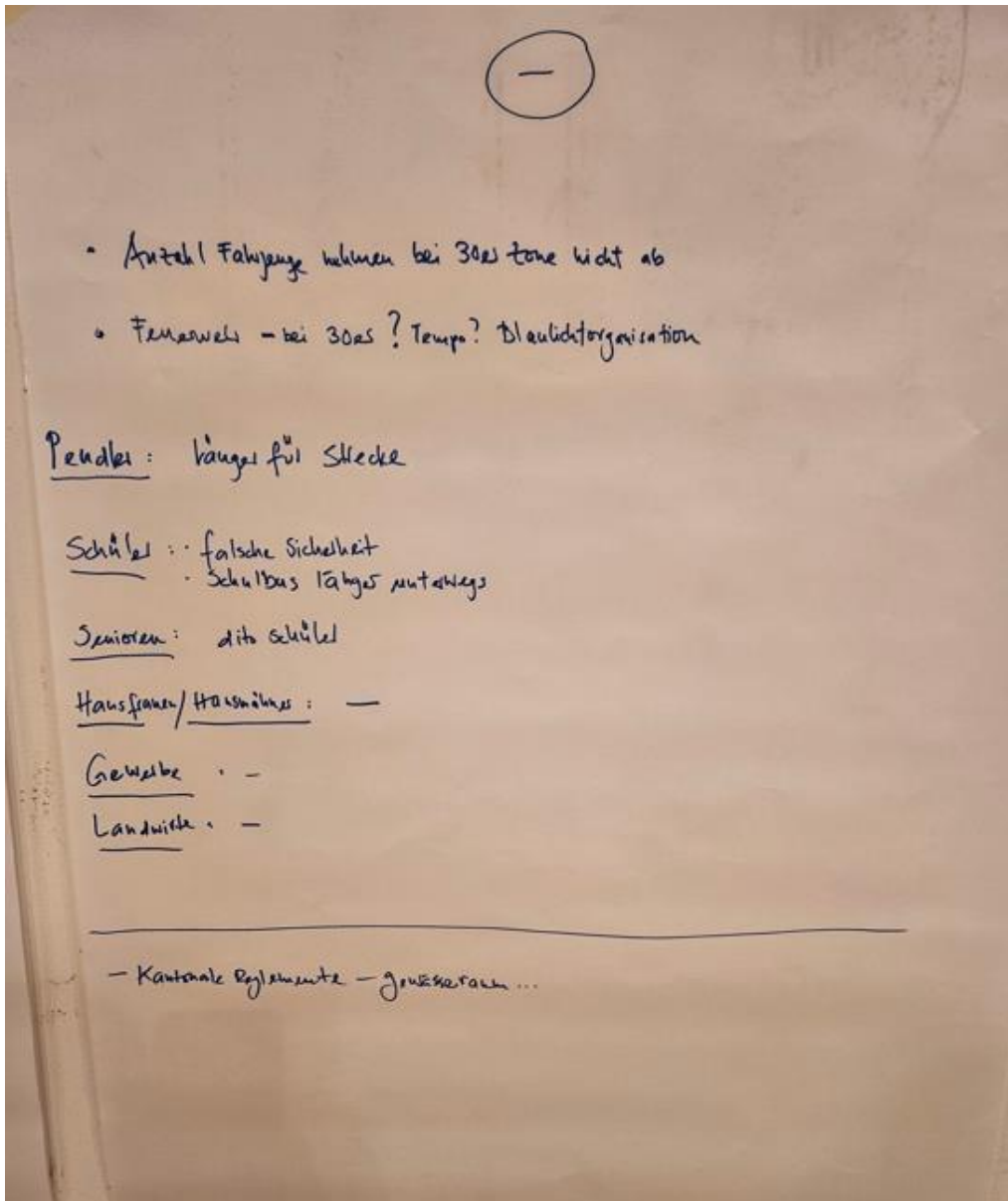
- Böönegasse: 1) Innerortsschild Richtung Bundkofen hinausversetzen / 2) den gelben Streifen bis zum Gartenbau Weibel verlängern
- Kreuzung Traube: Mittelstreifen und Bodenmarkierung verbessern
- Naturstrassen: bei gewissen Schulwegen besser unterhalten: 1) Bächlirein/Hole – 2) Bööne/Bleueried – 3) Chalthebrünne/Ischlag
- Die Kreuzung Ammerzwilstrasse/Subergstrasse ist für 8-/9-jährige Kinder auf dem Velo zu gefährlich
- Der Feldweg entlang des Schmidebachs ist im Winter bei Schnee nicht gut mit dem Velo befahrbar und er sollte am morgen früh, wenn die Schüler unterwegs sind, beleuchtet sein.
- Kreuzung Böönegasse/Schulhausstrasse braucht dringend eine Markierung, dass hier der Schulweg durchführt! Ein grosses (Warn-)Dreieck auf der Strasse wäre super.
- Ich wünsche mir ein Trottoirabschnitt zwischen Dorfstrasse und Bushaltestelle Schmidebach (Richtung Lyss). Das ist eine gefährliche Stelle.
- Betr. Suberg sind Wilerstrasse ab Stücki, Quartier Ischlag/Bauernhof extrem gefährlicher Schulweg vorhanden. Schulbushalt ist nur mit Elternbegleitung für Kindergärtler und Kinder bis zur 4. Klasse sicher erreichbar. Wysserain in Vorimholz etc., in Ammerzwil: Potenzial für schwere Unfälle. In Suberg ist es eine Frage der Zeit.
- Eine Schülerin wurde am 6. Mai 2023 von einem Autofahrer mit Anhänger angefahren. Weg --> Ammerzwil Richtung Grossaffoltern. Dieser Schulweg finden wir als Eltern einfach schon mit viel Risiko verbunden.
- Aufgrund der Unübersichtlichkeit, des Pendelverkehrs von Ammerzwil Richtung Grossaffoltern (und retour) wäre eine Geschwindigkeitsreduktion (30 km/h) SEHR wünschenswert. Speziell an der Abbiege Riedacherstrasse Richtung Weingarten (Kuppe!).
- Für den künftigen Schulweg zum neuen Schulhaus in Grossaffoltern wünschen wir uns eine Schulbus-Option! Respektive Beleuchtung und Winterdienst auf dem offiziellen Schulweg
- In Ammerzwil unbedingt Fussgängerstreifen, Trottoir oder auf der Durchfahrtsstrasse eine 30er-Zone. Wir in Ammerzwil und zum Teil auch die anderen anliegenden Dörfer der Gemeinde haben nichts! Ich finde, es wird nicht jedes Dorf gleich behandelt! Wenn wir sichere Verkehrsverhältnisse haben, kann jedes Kind in unserer Gemeinde mit dem Velo oder zu Fuss gehen und es benötigt keine Busse!
- Lastwagen, Rüben Transporte während Monaten – Traktoren werden oft von Jugendlichen geführt, das hohe Tempo des Verkehrs, die unübersichtlichen Situationen.
- Fussgängerstreifen bei der Subergstrasse, allgemein mehr Fussgängerstreifen.
- Breiter Weg zum Kreuzen bei Gärtnerei, welchen Kinder mit Velo und zu Fuss benutzen. Gelber Streifen von Dorfmitte bis zum Schulhaus.
- Gefährliche Stellen: Ammerzwilstrasse zu eng, der Bus ist rücksichtslos, man muss auf Trottoir ausweichen.
- Zwischen Kirche und Hauert überholen die Autos trotz Linie.
- Schulweg ist schlechter betreut und Schneeräumung erfolgt erst spät. Fussgängerstreifen werden von Verkehr wenig beachtet, Dorfstrasse extrem gefährlich bei Rüben transporten.
- Weil das hohe Gras an der Ammerzwilstrasse stehen gelassen wird, wirkt das Trottoir noch schmaler und die Kurven unübersichtlicher. Autos weichen auf Trottoir aus.
- Kreuzung Dorfstrasse Böönegasse beim Restaurant Traube ist schlecht übersichtlich.
- Fussgängerstreifen nahe Spar.
- Ein Trottoir in Ammerzwil.
- Trottoir für die Schulkinder und Verkehrsberuhigung mittels 30er-Zone. Gerade in Ammerzwil ist

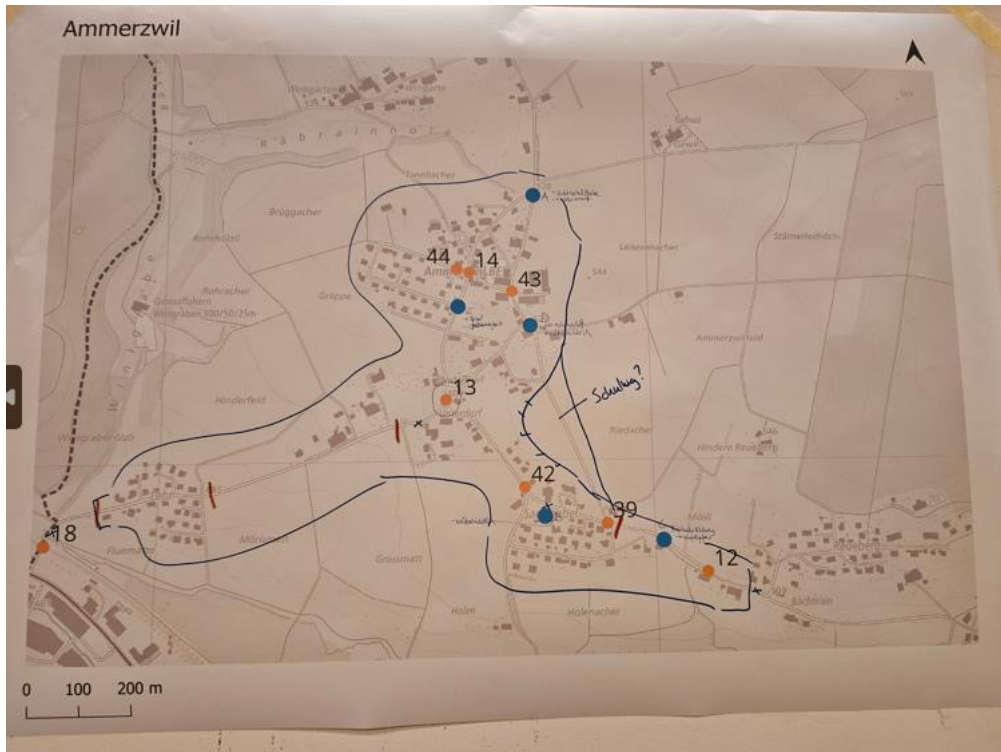
- die Situation ohne Fussgängerstreifen und schmalen Strassen sehr gefährlich.
- Ein Fussgängerstreifen vom Dorfplatz zur Metzgerei.
 - Trottoir für die Schulkinder und Verkehrsberuhigung mittels 30er-Zone. Gerade in Ammerzwil ist die Situation ohne Fussgängerstreifen und mit schmalen Strassen sehr gefährlich.
 - 30er-Zonen im Oberdorf Richtung Weingarten.
 - Stopps an unübersichtlichen Stellen.
 - 30er-Zone Ammerzwil/Grossaffoltern.
 - Kindergartenweg mit sehr vielen gefährlichen Stellen.
 - Viel Durchgangsverkehr im Sandhubelquartier (Tempo 50).
 - Keine Fussgängerstreifen auf der gesamten Strecke des Kindergartenweges.
 - Keine durchgängigen Trottoirs.
 - Unübersichtlich z.B. Strassenüberquerung bei Sandhubel 15, Strassenüberquerung bei Oberdorf 12 (Richtung Weingarten sehen Kinder nichts), Strassenüberquerung bei Greppen 26 + 27.
 - Mehr 30er-Zonen.
 - Schild, das auf Kinder aufmerksam macht.
 - Veloweg von Suberg bis Fahrni Lyss.
 - Tempo 30 in Suberg.
 - Verkehrsberuhigung («Dann hätte auch das Dorfleben wieder eine Chance. Für das Restaurant wäre es auch besser.» – «Das Dorf ist tot. Es ist dem Automobil erlegen.» Benedikt Loderer.»)
 - Kürzere Wartezeiten am Bahnhof Suberg.
 - Unterführung am Bahnhof, die mindestens kinderwagentauglich ist. Unterführung für Autos.
 - In Ammerzwil mehr Trottoirs oder 30er-Zonen.
 - Weniger Verkehr und mehr Fussgängerstreifen.

A.5 Dokumentation Stellwände Workshop

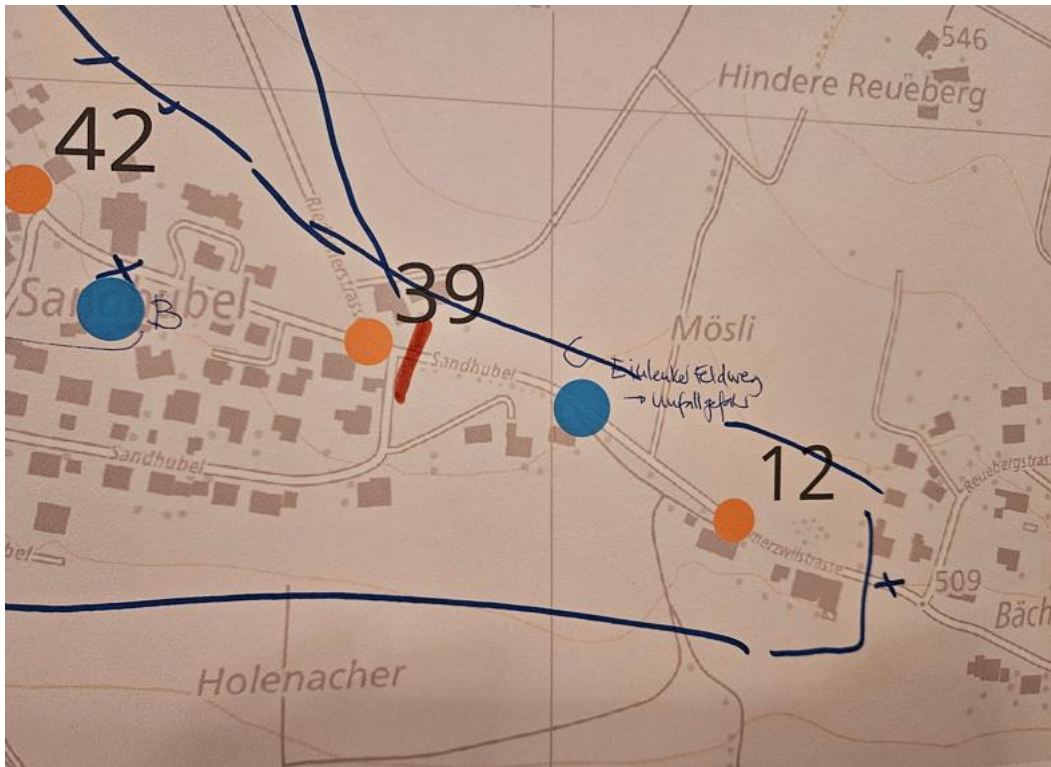
Gruppe 1 Ammerzwil: Themen «Temporeduktion» und «Schwachstellen»



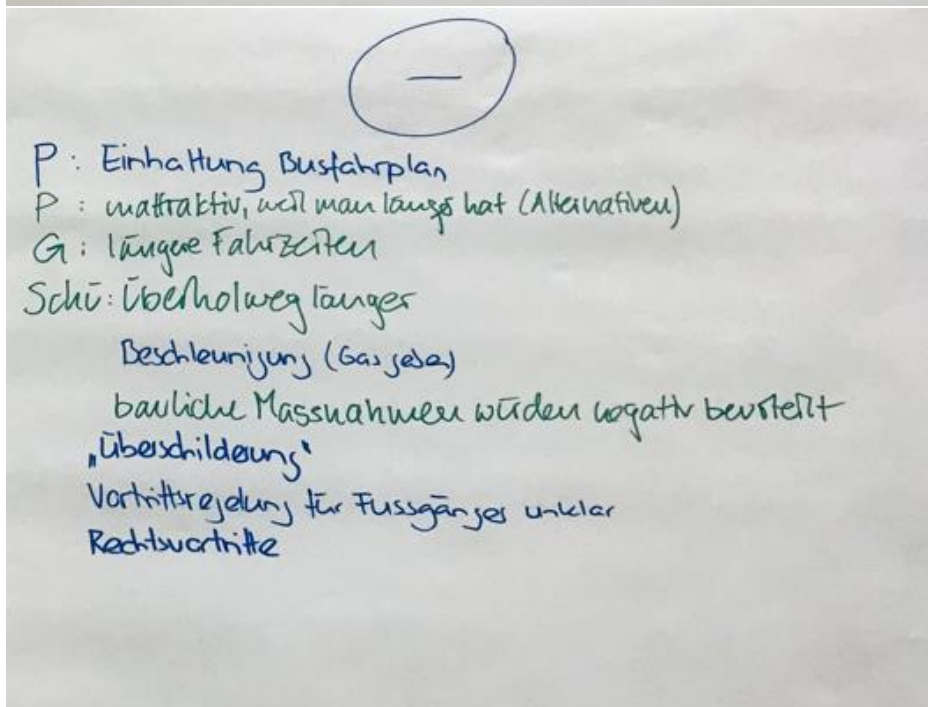
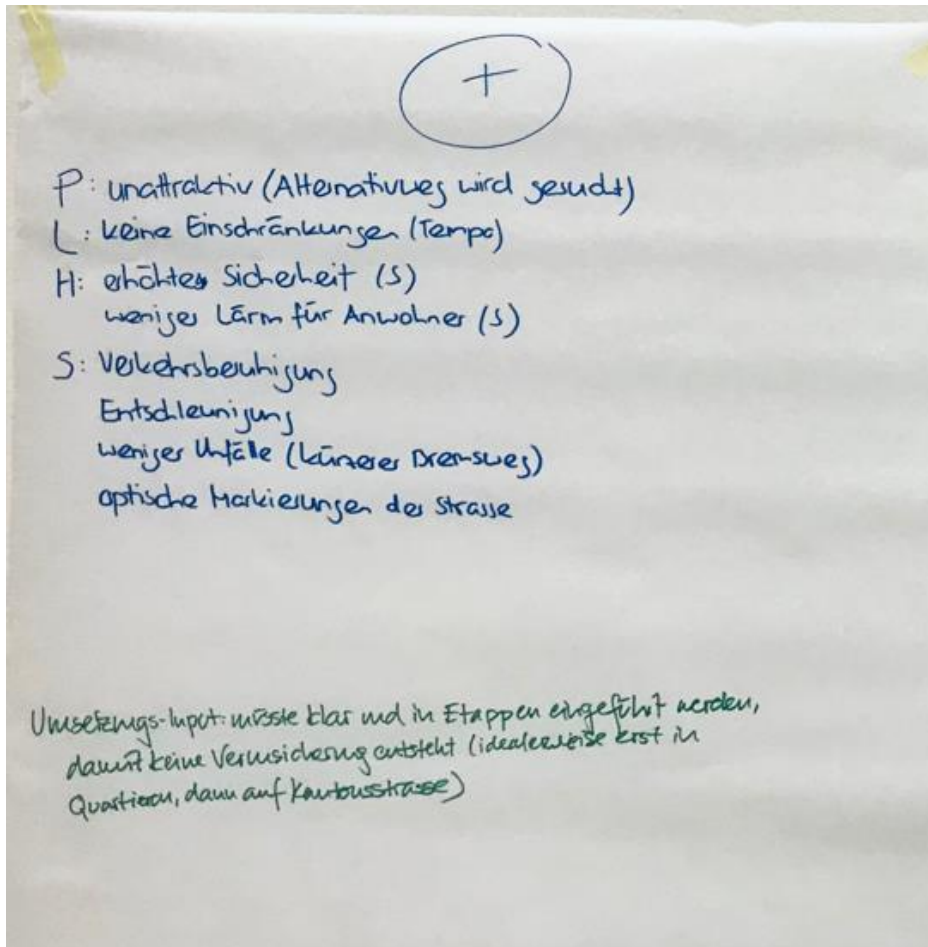


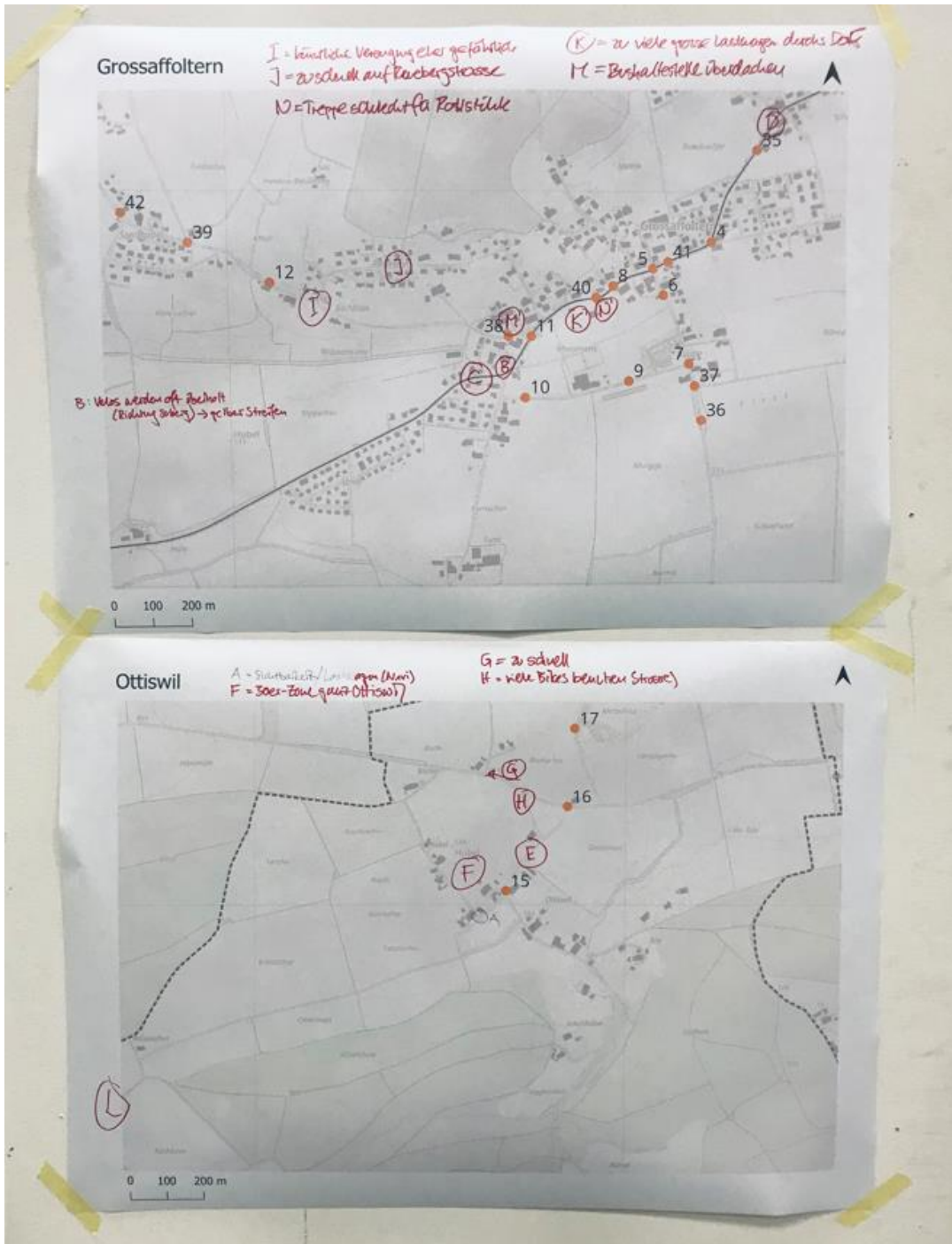


Eingezeichnete Fläche = gewünschter Perimeter Tempo 30.



Gruppe 2 Grossaffoltern/Ottiswil : Themen «Temporeduktion» und «Schwachstellen»





Lesehilfe:

- A = Sichtbarkeit / Lastwagen (Navi)
- F = 30er-Zone ganz Ottiswil
- G = zu schnell
- H = viele Bikes benutzen Strasse
- I = künstliche Verengung eher gefährlich
- J = zu schnell auf Reuebergstrasse
- K = zu viele grosse Lastwagen durchs Dorf

- M = Bushaltestelle überdachen
- N = Treppe schlecht für Rollstühle

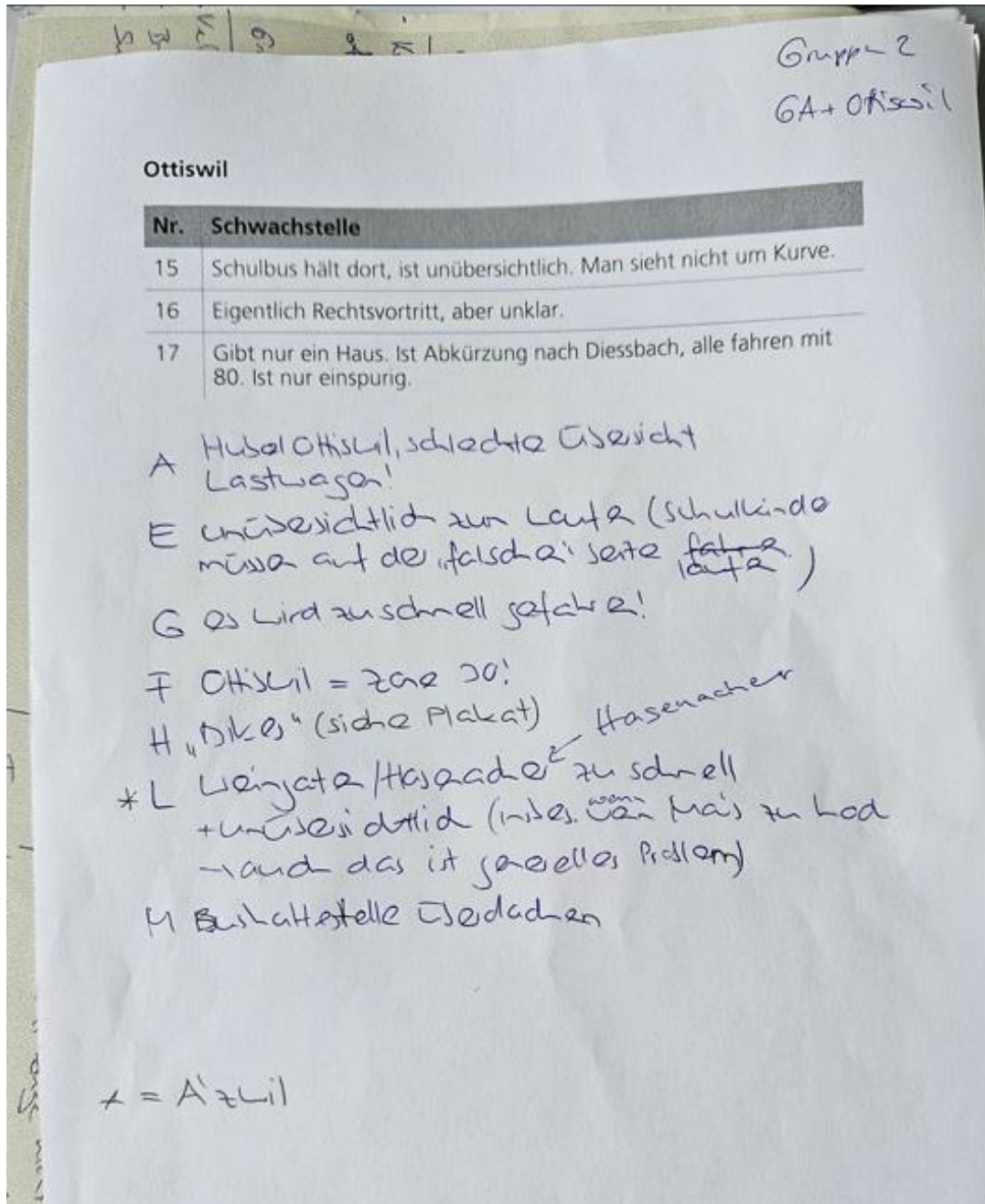
Gruppe 2
QAR offiziell

▷ naherweg = USU gefahrlos!
K viele Lastwagen durch dort

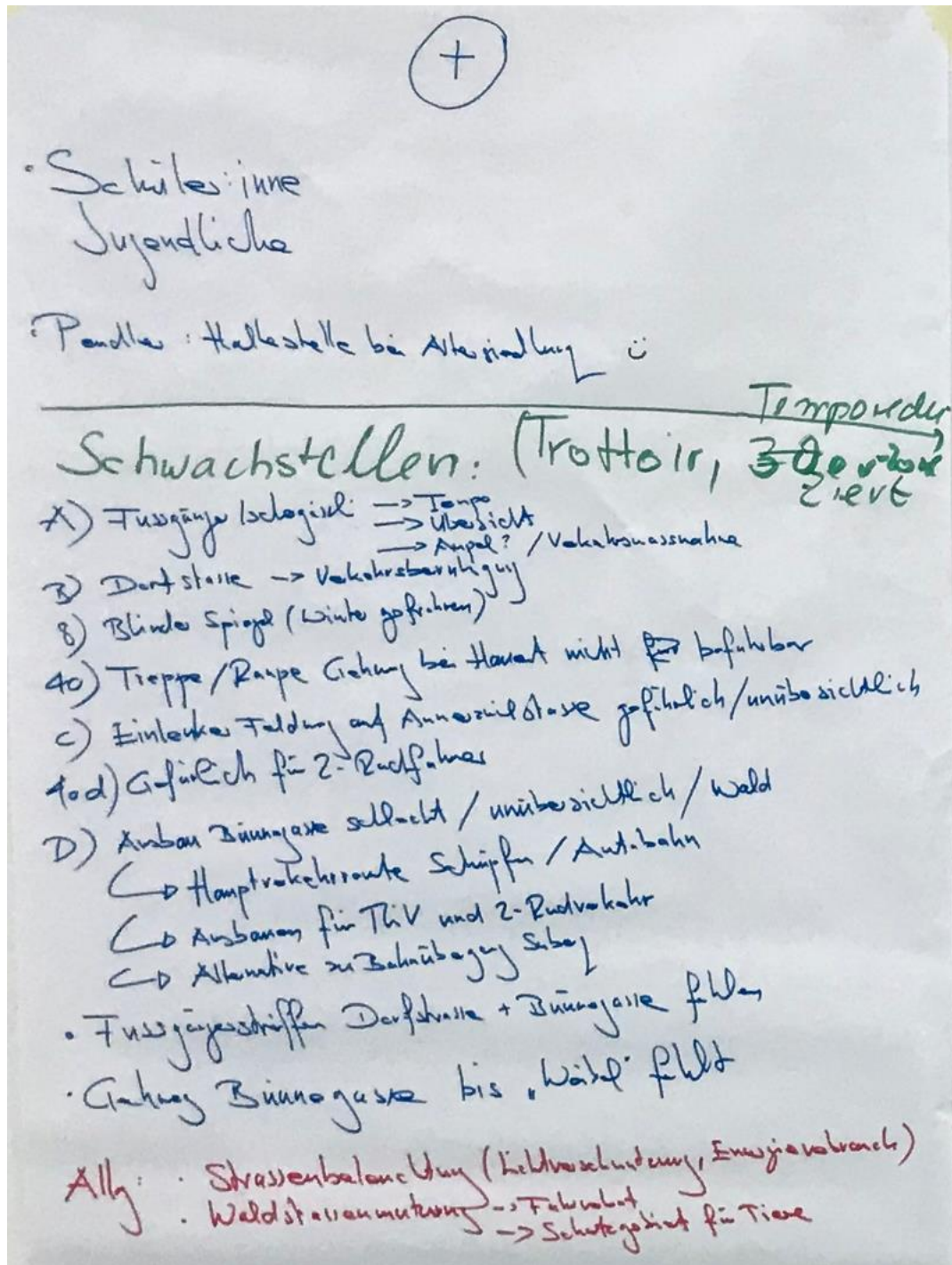
Grossaffoltern

Schwachstelle	
4	Kurve Brunnacher 2, Abzweigung Brunnacher. Schulweg nach Rapperswil. Unübersichtlich.
5	Restaurant Traube. Kreuzung Friedhof. Beengnis Schulweg.
6	Brücke Büünegass. Beengnis.
7	Einlenker Schulhausstrasse.
8	Kirchenecke. Beengnis. Spiegelblind bei Regen + Schnee
9	Fahrverbot, das nicht eingehalten wird.
10	Parkplatz Schulhaus. Problem Elterntaxi.
11	Abzweiger Ammerzwiler, Schmidebach. Abbieger von Umfahrern. Viele Schulkinder. Hohes Verkehrsaufkommen, Unfall bei damaliger Baustelle.
12	Ganze Ammerzwilstrasse (hat Velostreifen beidseitig, aber Kernfahrbahn ist zu schmal, Autos müssen auf Velowege ausweichen). Schlechte Trottoirsituation, schlechte Sichtverhältnisse, Einlenkerproblematik.
35	Mehr Trottoirs (v.a. zwischen Grossaffoltern und Vorimholz > Hauptstrasse), generell mehr Trottoirs gewünscht.
36	Innerortsschild Richtung Bundkofen hinausversetzen.
37	Den gelben Streifen bis zum Gartenbau Weibel verlängern.
38	Trottoirabschnitt zwischen Dorfstrasse und Bushaltestelle Schmidebach (Richtung Lyss).
39	Schlechte Sicht bei Abbiege Riedacherstrasse Richtung Weingarten (Kuppe!).
40	Zwischen Kirche und Hauert überholen die Autos trotz Linie.
41	Einen Fussgängerstreifen vom Dorfplatz zur Metzgerei.
42	Strassenüberquerung bei Sandhubel 15 ist unübersichtlich.

B Einlenker Fernjasso (fehlende Veloweg)
→ Velos werden oft überholt mit gr. Fahrzeugen
C Sweetsstr., fehlende Fussgängerstreife
D Abzu. Lyssstrasse; Stein gefährlich beim Abbiegen
I "künstliche" Verkehrsgefährlichkeit



Gruppe 3 Grossaffoltern/Ottiswil: Themen «ÖV-Erschliessung mit Fokus Pendler» und «Schwachstellen»



-

ÖV-Erschliessung

Schulbuslinie : - kein Anschluss an Rapperswil (CSZ)
 Jugendliche : - Ausgangs-Verkehr / Anschluss Lyss
 - kein Anschluss Suberg

Landwirtschaft : ÖV ist ein Hindernis → Verkehrsfluss

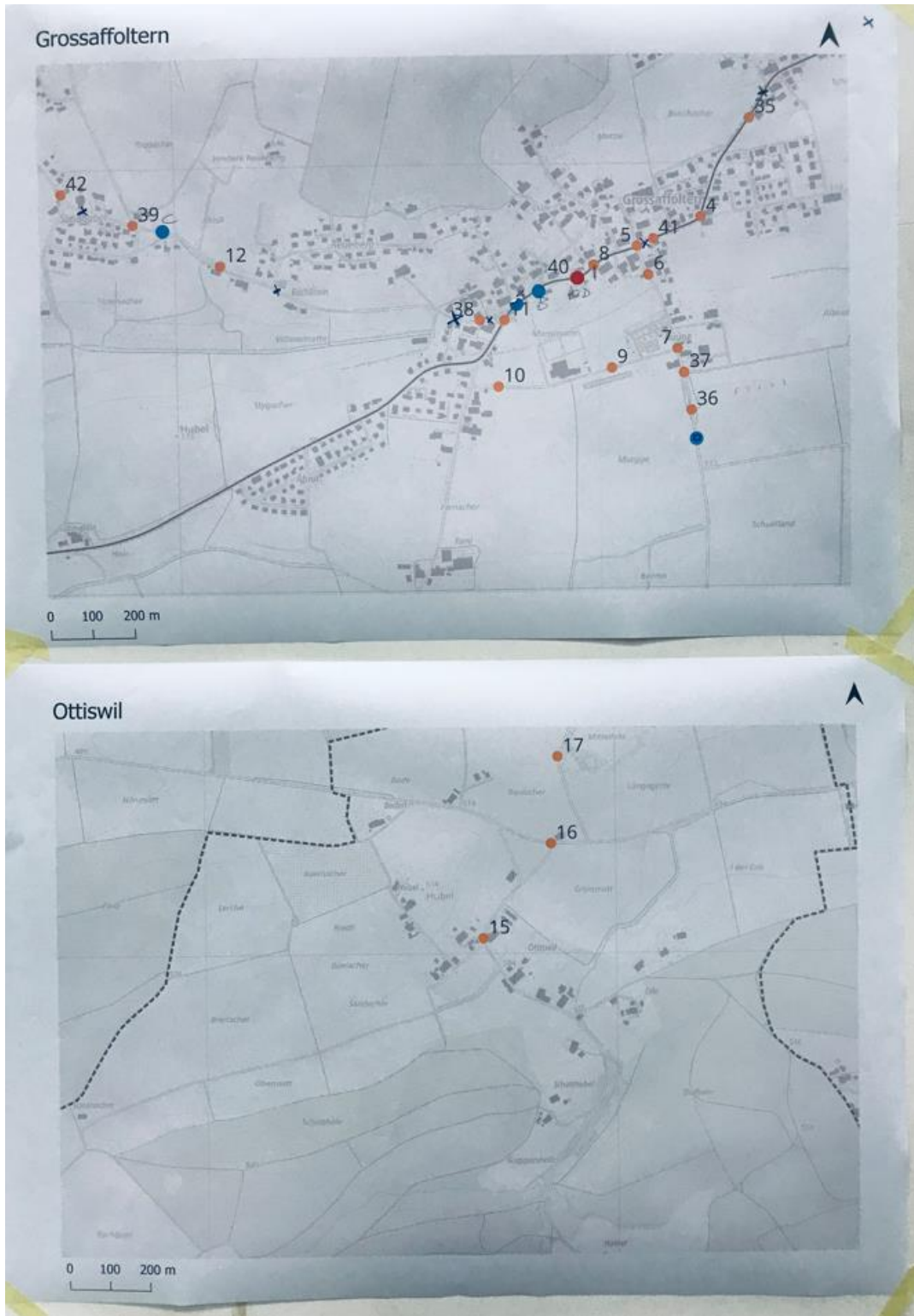
Gewebe : fehlende Anbindung für Tchubäcker + Kunden
geringer Taktfahrplan (Stoßzeiten)

Seimenenlinie : Anschluss Suberg
 Hausfrauen: mütterl. Frequenz zu niedrig
 fehlender flexibler Transport (Baukl.)
 Ausstattung mangelhaft (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Zustieg Bus)
Mobilität
 Andee : generelle Anbindung (Privat, Kinder, ...)
 → Traditionsm. Schöpfer

Pendler : Anbindung Suberg
Offiziell ab von ÖV
Fahrrad abstellplätze ~~zu~~ zu gering bei BH Suberg

Haltestelle Peuzberg zu eng / Warterraum zu klein (Kinderwagen + Co.)

Fazit : - Anbindung Suberg / Schöpfen
 - Fahrtplandichte
 - Mobile / flexible ÖV



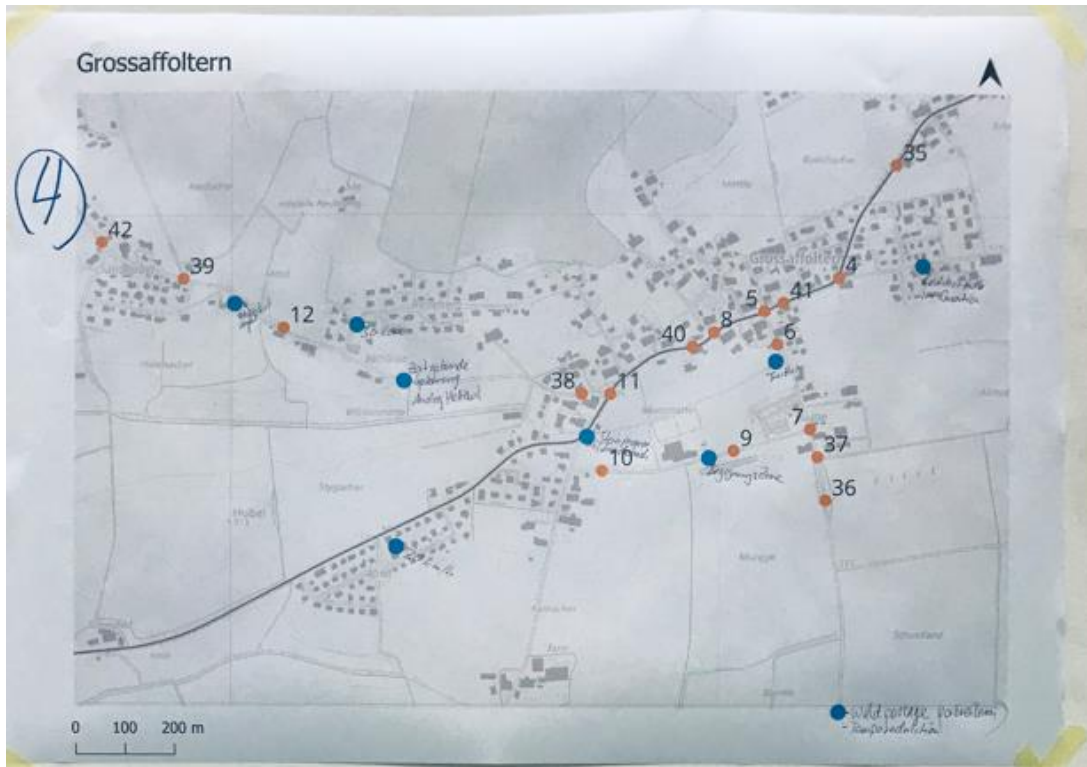
Gruppe 4 Grossaffoltern/Ottiswil: Themen «Temporeduktion» und «Schwachstellen»

Vor + Nachteile Personengruppen (4)

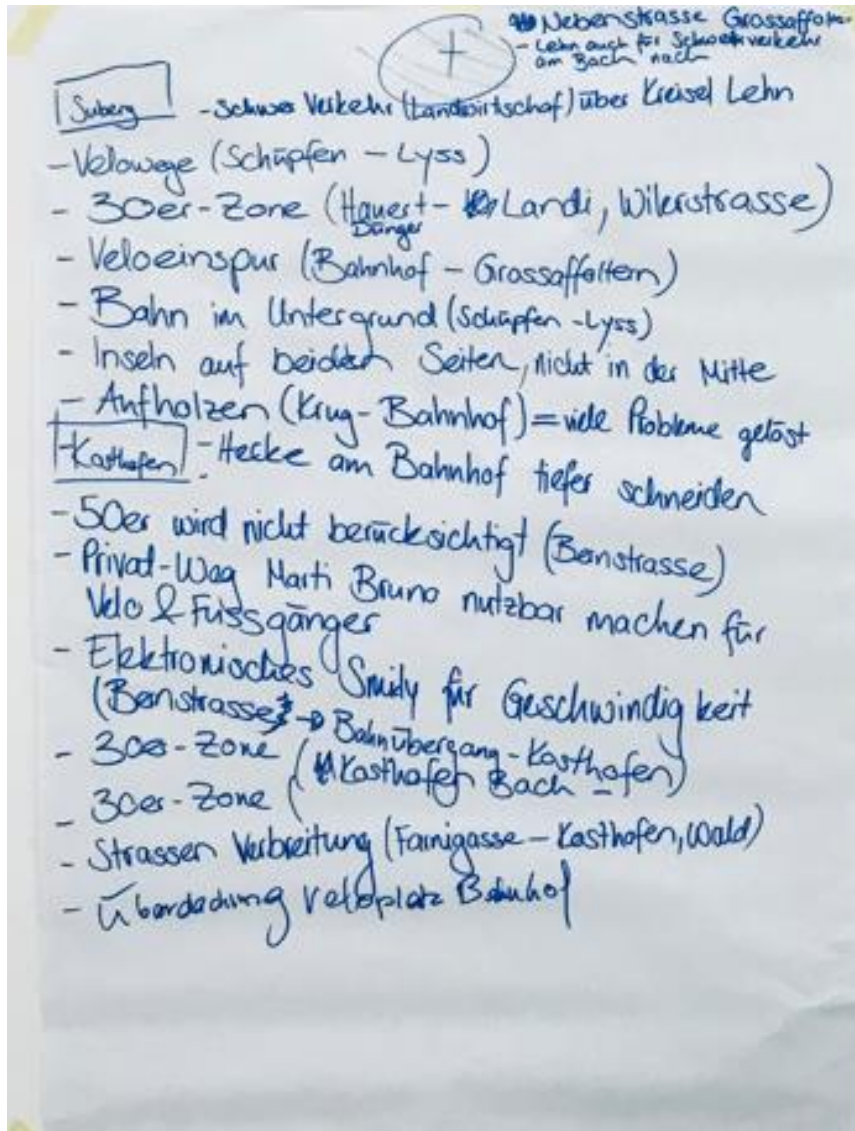
- Gewerbetreibende:
 - + Lebenswerte Gemeinde - verzögerte Lieferungen
 - + mehr Kunden
- Hausfrauen:
 - + keine Nachteile
 - + mehr Sicherheit
- Landwirte:
 - + kein Einfluss - bitte kein Verbauungen!
 - + Verkehrsfluss Dito
- Schüler:
 - + Verkehr ist Homogen - keine
- Pendler:
 - + Entschleunigung - Sperrzeiten Anwesenheits
- Senioren:
 - + Sicherheit weniger Lärm - keine

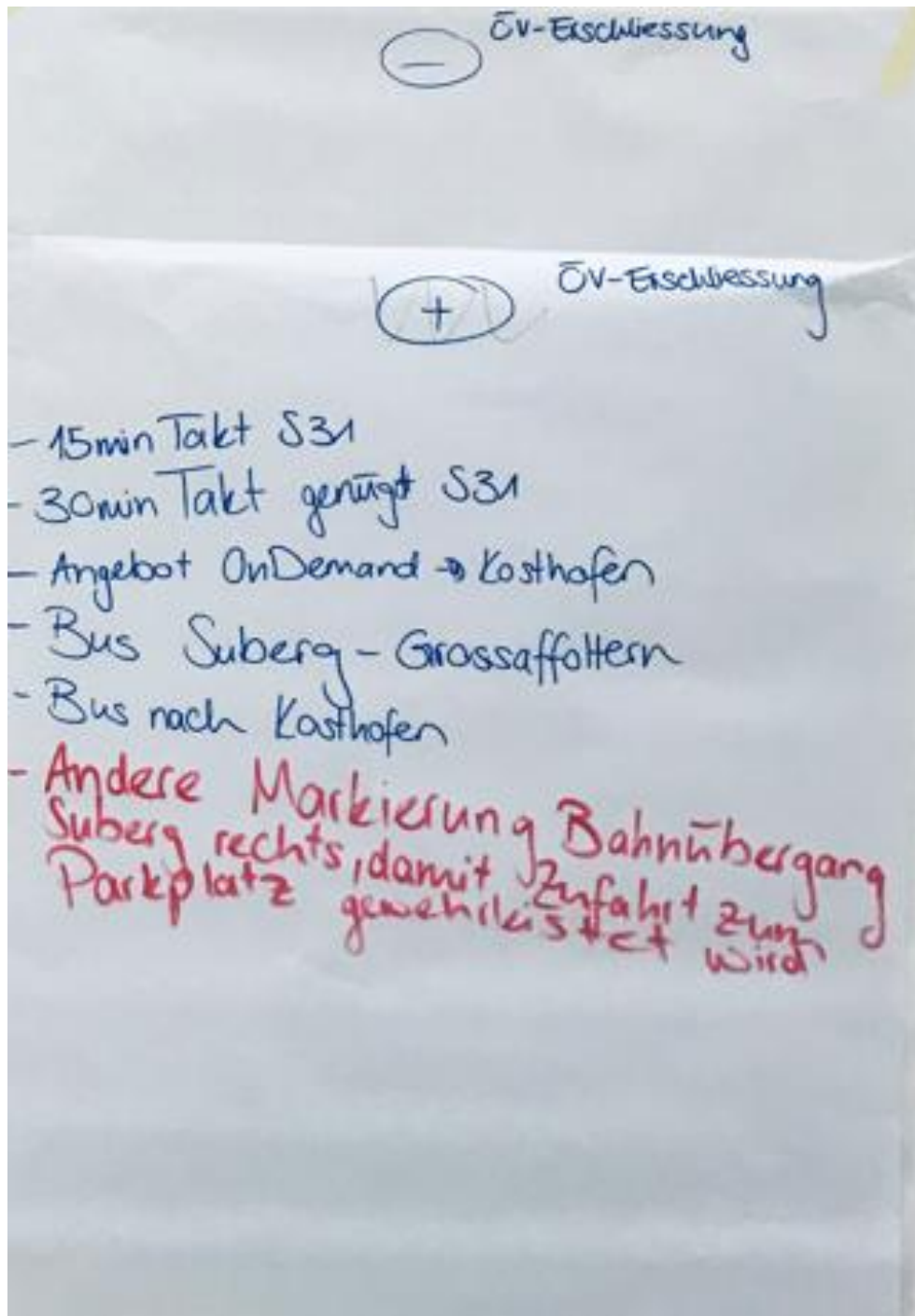
(4) (-)

- bei Tempo 30km/h sind Velo/E-Bike schneller als Auto etc. unterwegs
- Frust bei Autofahrer bei Tempo 30+40km/h
- ev. Ausweichverkehr auf neben Strassen



Gruppe 5 Kosthofen/Suberg: Themen «Verkehrssituation» und «Temporegime»







Gruppe 6 Vorimholz: Themen «ÖV-Erschliessung mit Fokus Pendler» und «Schwachstellen»

Thema: ÖV-Erschliessung mit Fokus Pendlerinnen

Themen:

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

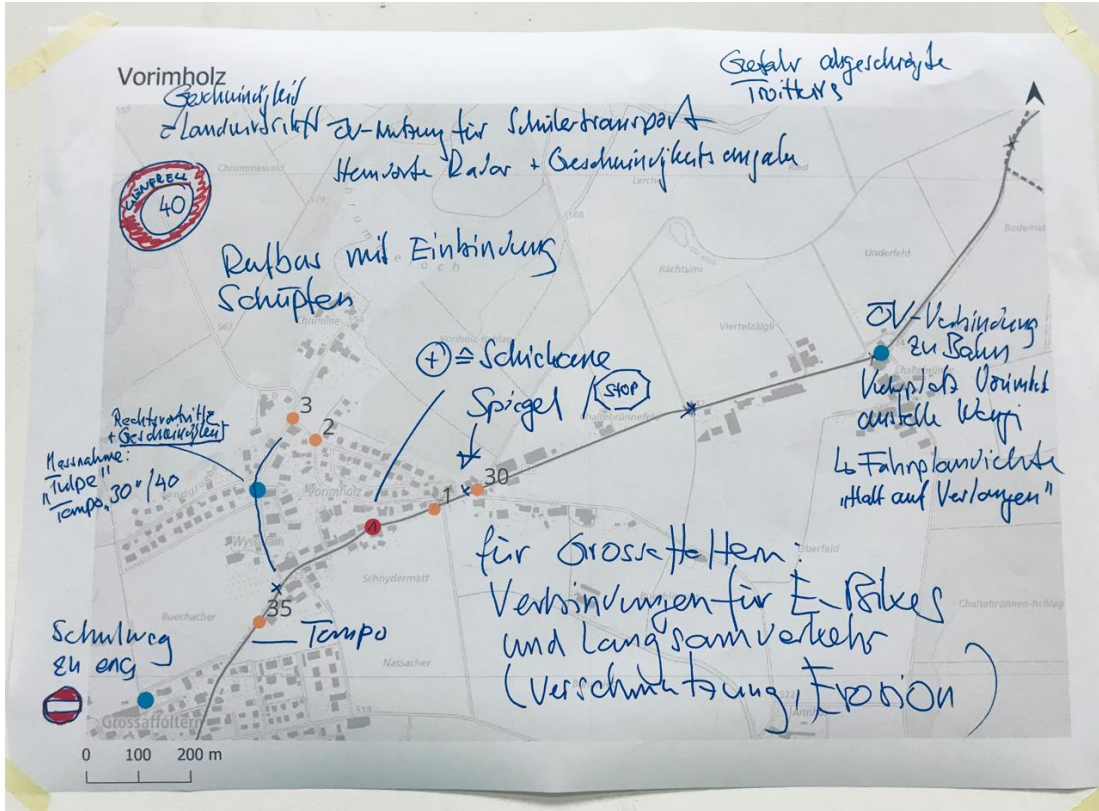
Schwachstellendiskussion

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

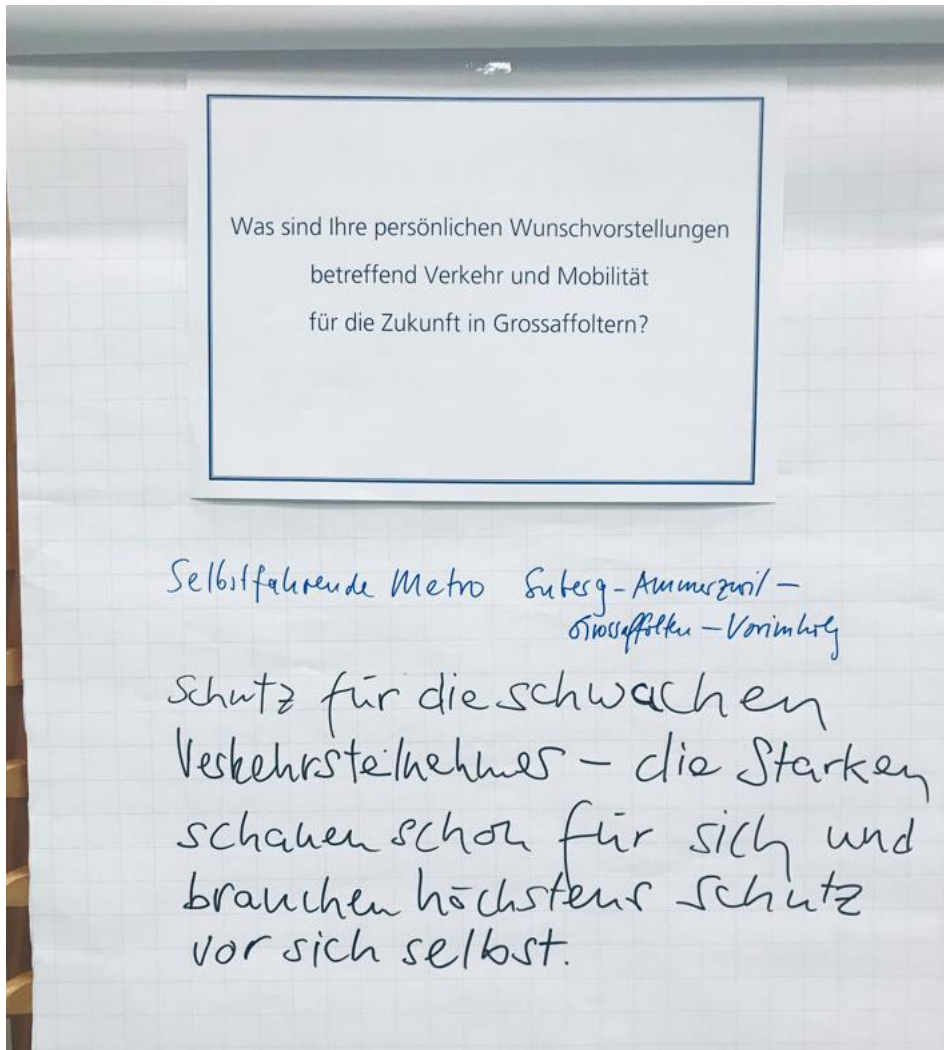
6
Vorimholz

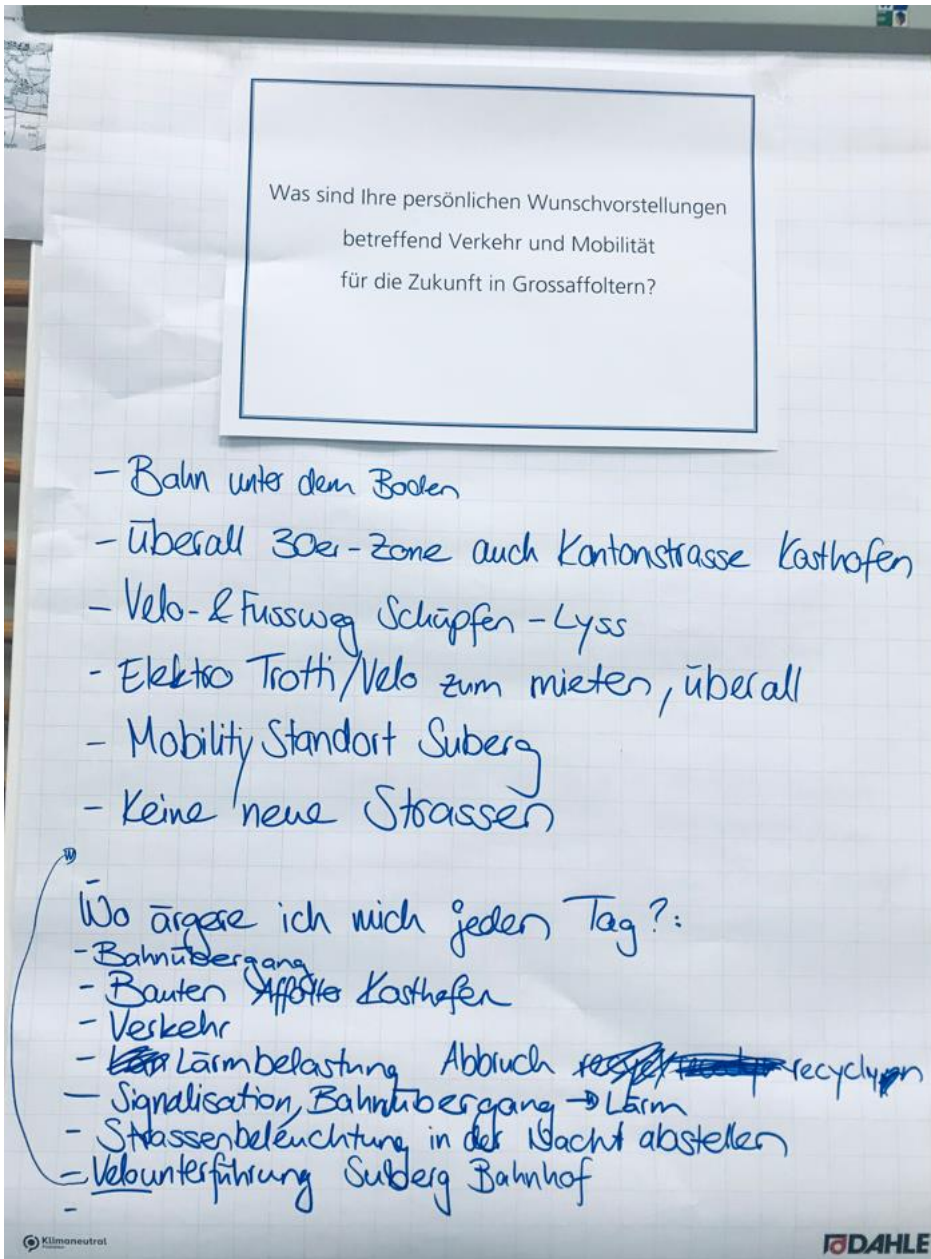
+
Haltestellen an guten Standorten

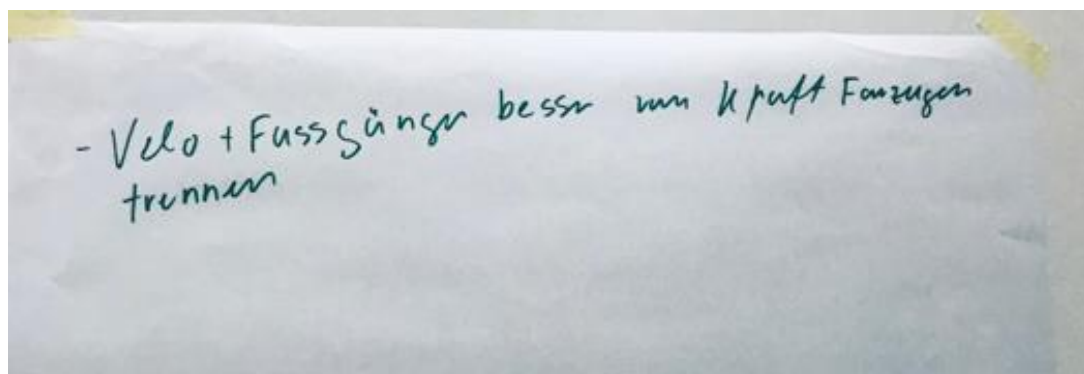
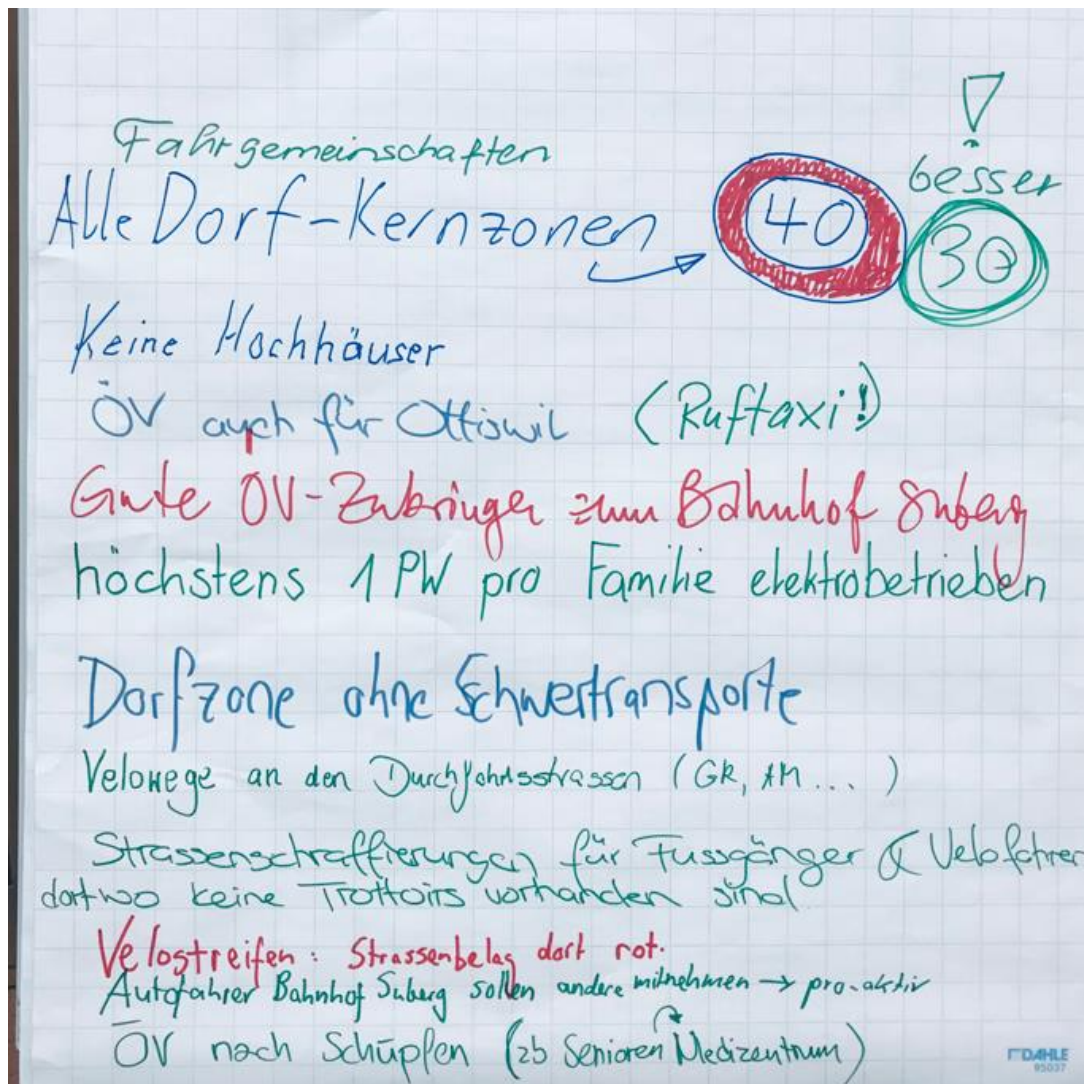
-
Buserschliessung Bahnhof Suhrberg
Geschwindigkeit / Zeitdruck ÖV
zu grosser Bus
Anschluss Lyss zu Kropf
iß ältere Leute
Bus nach Lyss + Schüpfen (oder)
Lyss-orientierung
fehlende Beleuchtung (Baugangsmarkierung)
Velo-PP am Haltestelle

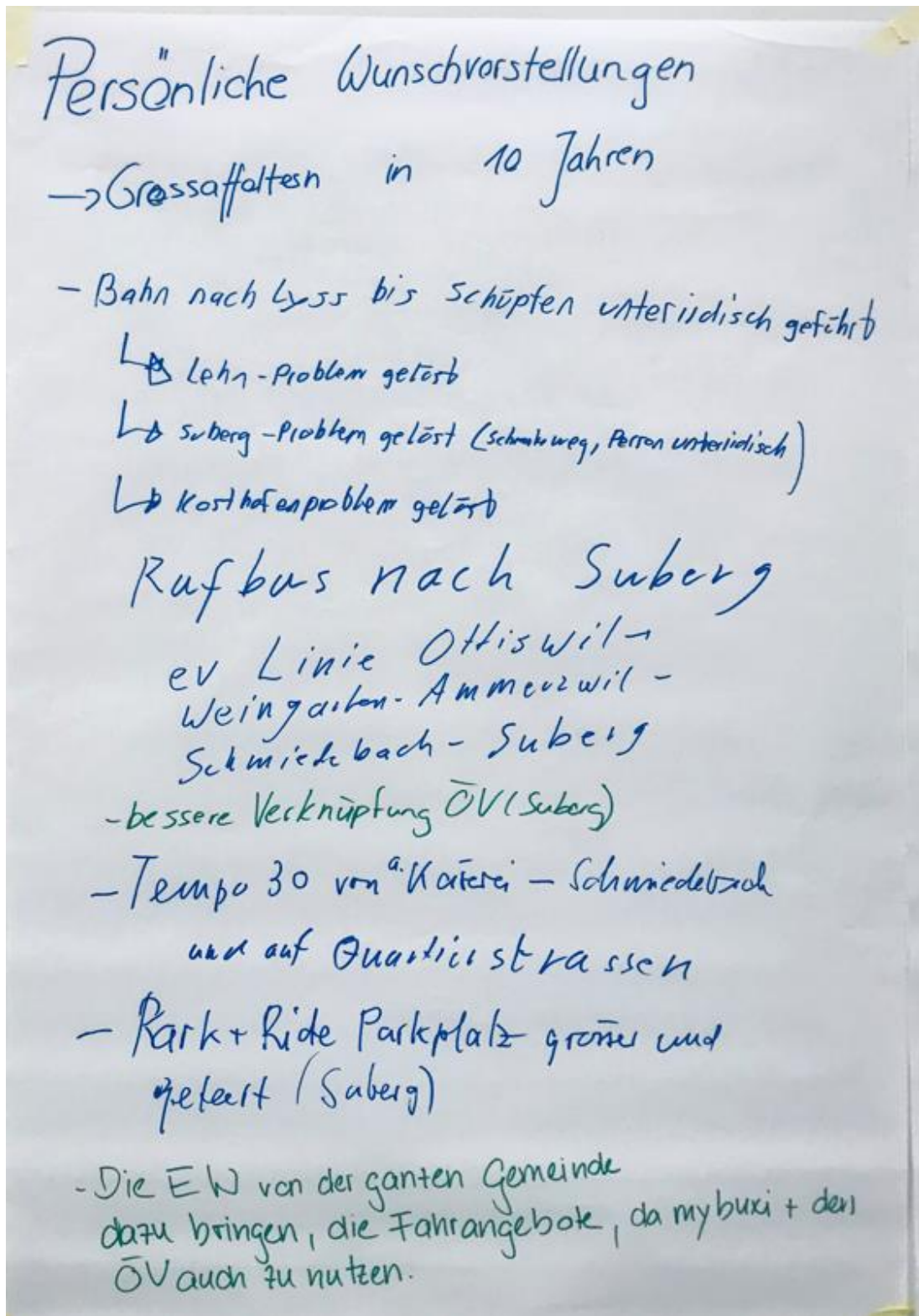


Wunschvorstellungen für Grossaffoltern:









A.6 Synthese der E-Mail eines Bürgers zum Workshop

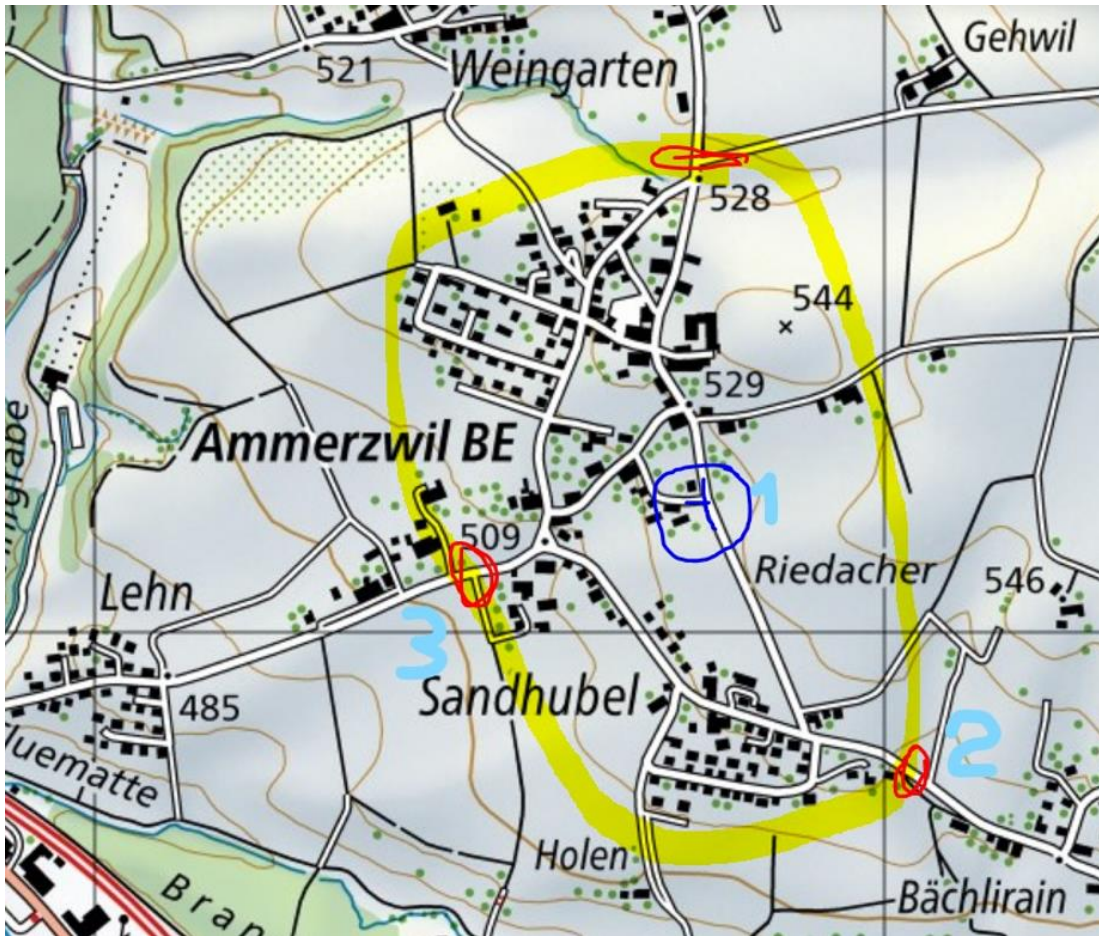
Am 31. August 2023 wurde der Gemeindeverwaltung von einem Bürger, der nicht an den Workshop kommen konnte, eine E-Mail mit Anregungen zugestellt. Darin schreibt die Person, dass sie die Lebensqualität in Ammerzwil grundsätzlich schätze, auch wenn es keinen Laden und keinen Gasthof mehr gebe. Gleichzeitig bemängelt der Schreiber, dass der motorisierte Verkehr in den letzten Jahren massiv zugenommen habe. Dies sowohl im Dorf als auch bezüglich Durchgangsverkehr. Gemäss Verfasser des E-Mails fahren schätzungsweise 50 % der Personen, welche von Grossaffoltern kommen und nach Lyss wollen, über Ammerzwil und nicht über den Bahnübergang, dort beobachte er keine Kolonnen mehr.

Ebenfalls bemängelt der Verfasser, dass die abgeschrägten Trottoirs auf der Ammerzwilerstrasse dazu führen, dass schnell überholt wird, weil das Tempo zum Kreuzen nicht mehr reduziert werden muss.

Als Lösung sieht die Person eine Temporeduktion auf 30 km/h in der Kernzone (siehe dazu den gelb eingezeichneten Perimeter im nachfolgenden Kartenausschnitt) und meint, sie sei gespannt darauf, wie die Gemeinde das Veloweggesetz umsetzen wolle.

Weiter benennt die Person aus ihrer Sicht sehr gefährliche Zonen (siehe dazu die Nummern im nachfolgenden Kartenausschnitt):

1. Hier wurde entgegen allen anderen Kreuzungen keine Mittellinie aufgetragen. Vom Dorf Richtung Sandhubel fahrende Autos beschleunigen, weil sie sich nicht der einmündenden Strasse bewusst sind. (Situation 1)
2. Die Ammerzwilerstrasse steigt bis zur Abzweigung Riedacherstrasse und erlaubt mit der Kurve keine Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr. Dennoch werden Velofahrer mit rasantem Tempo überholt. Ich habe in diesem Bereich gefährliche Situationen erlebt. (Situationen 2, 2.1, 2.2)
3. Bei der Gabelung im Unterdorf gleicht es einem Abenteuer, zu Stosszeiten die Strasse zu überqueren, erst recht bei Dunkelheit. Will man aus Richtung Greppen/Holi die Bushaltestelle erreichen, überquert ein Fussgänger dreimal die Strasse. (Situation 3). Zudem biete die Haltestelle keine Rückzugsmöglichkeit und man werde je nach Wetter von den Autos nass gespritzt.



Kernzone Ammerzwil gemäss E-Mail Bürger.



Situation 1



Situation 2



Situation 2.1



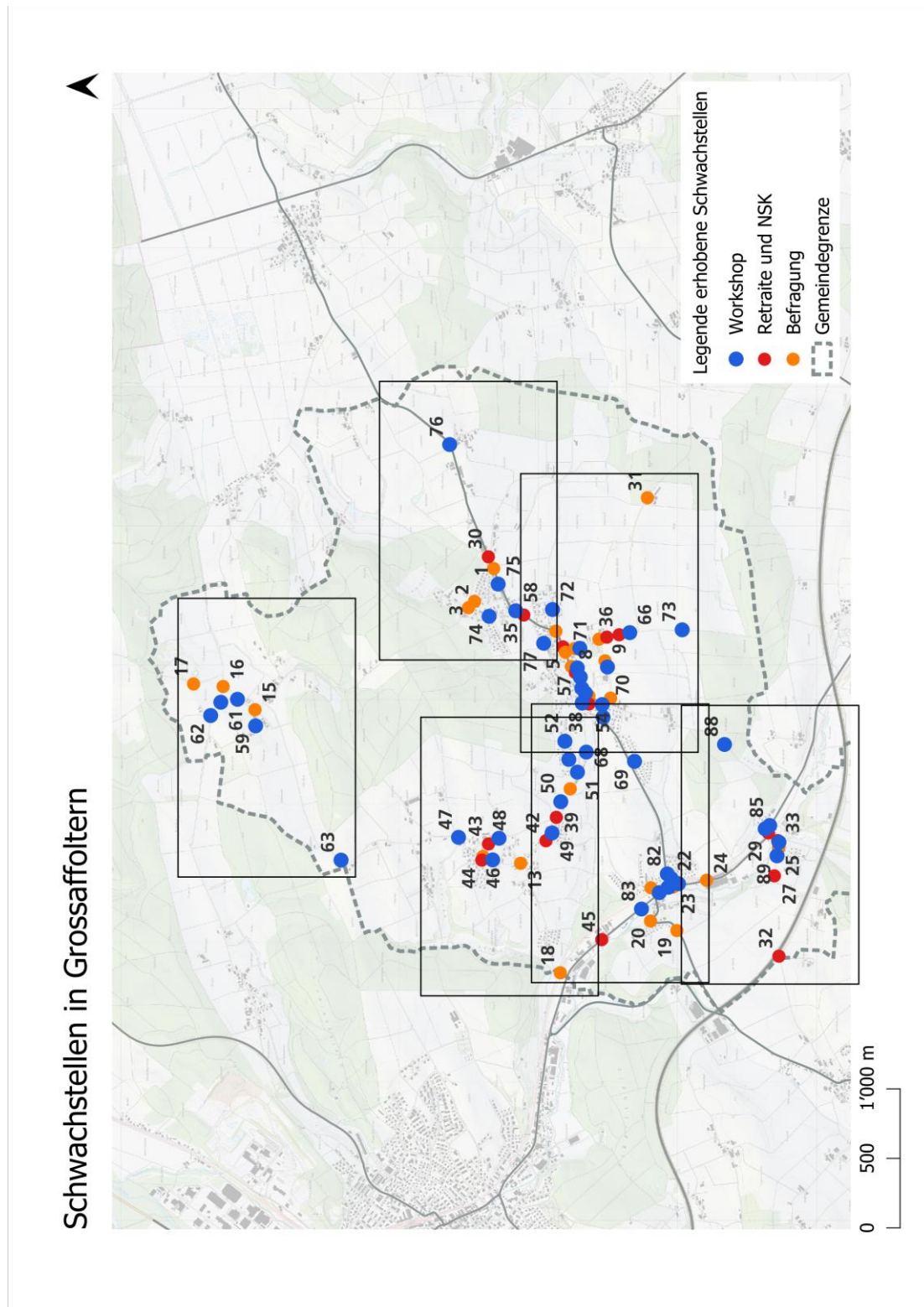
Situation 2.2



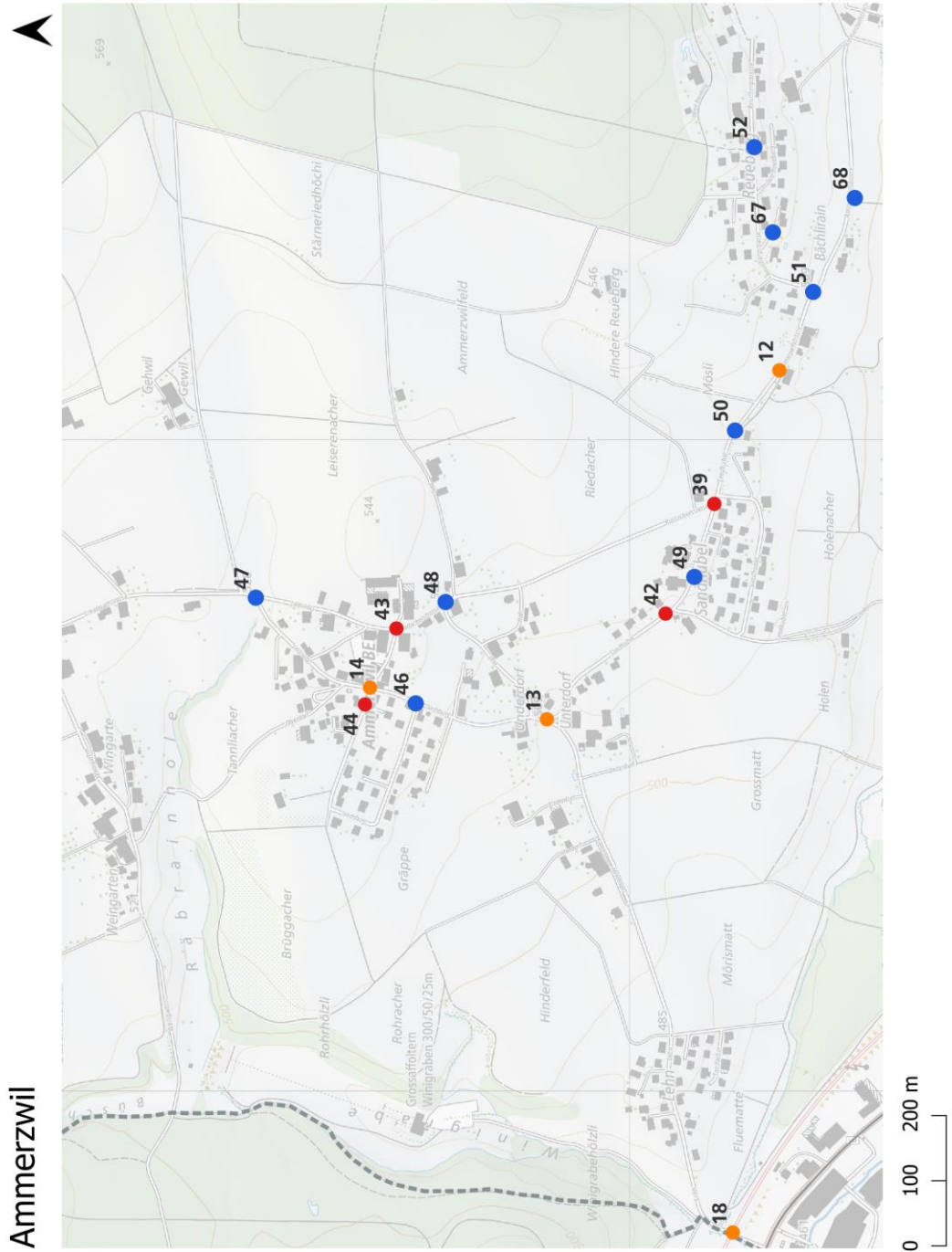
Situation 3

A.7 Schwachstellen nach Ortsteilen

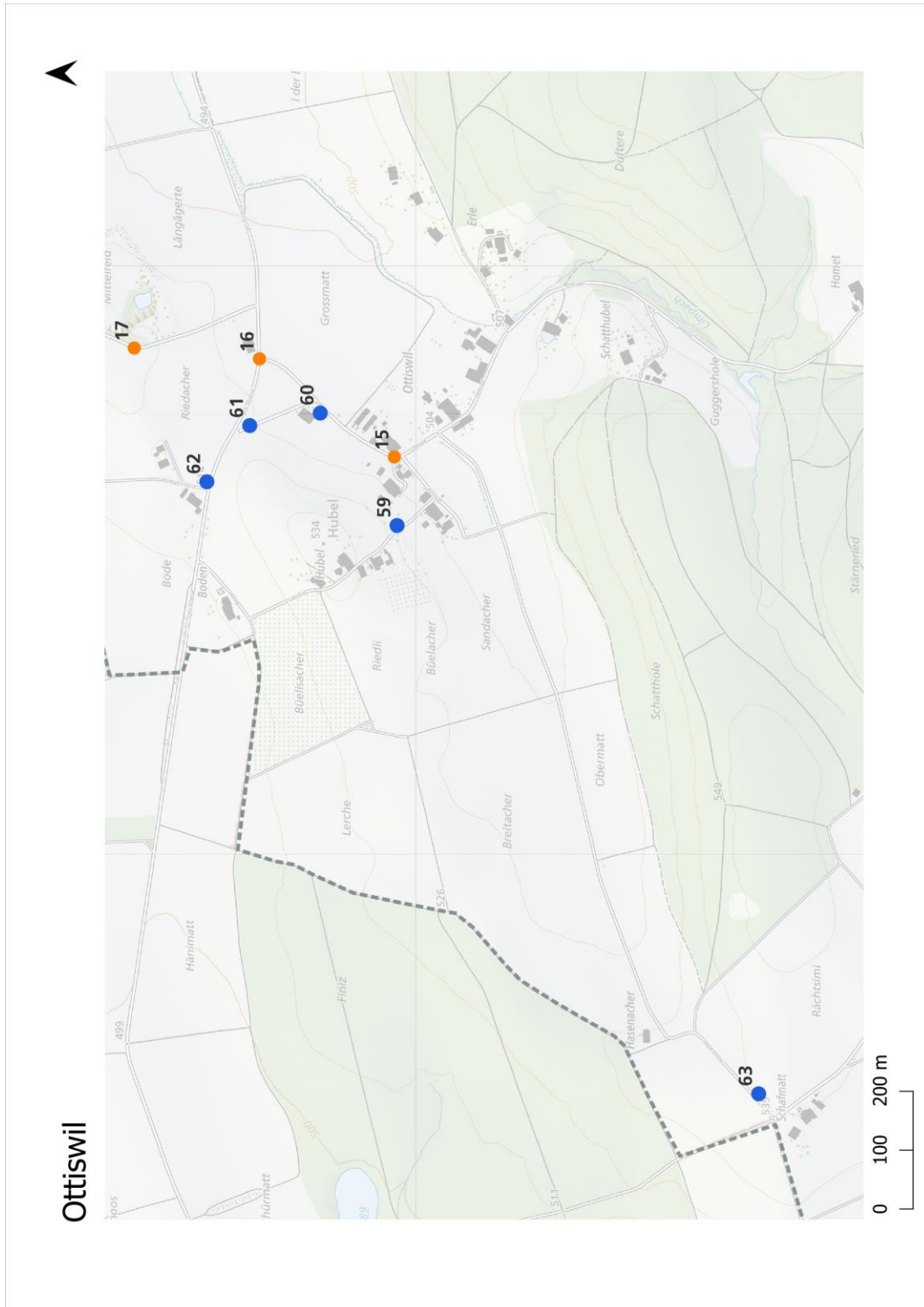
Übersicht Kartenausschnitte



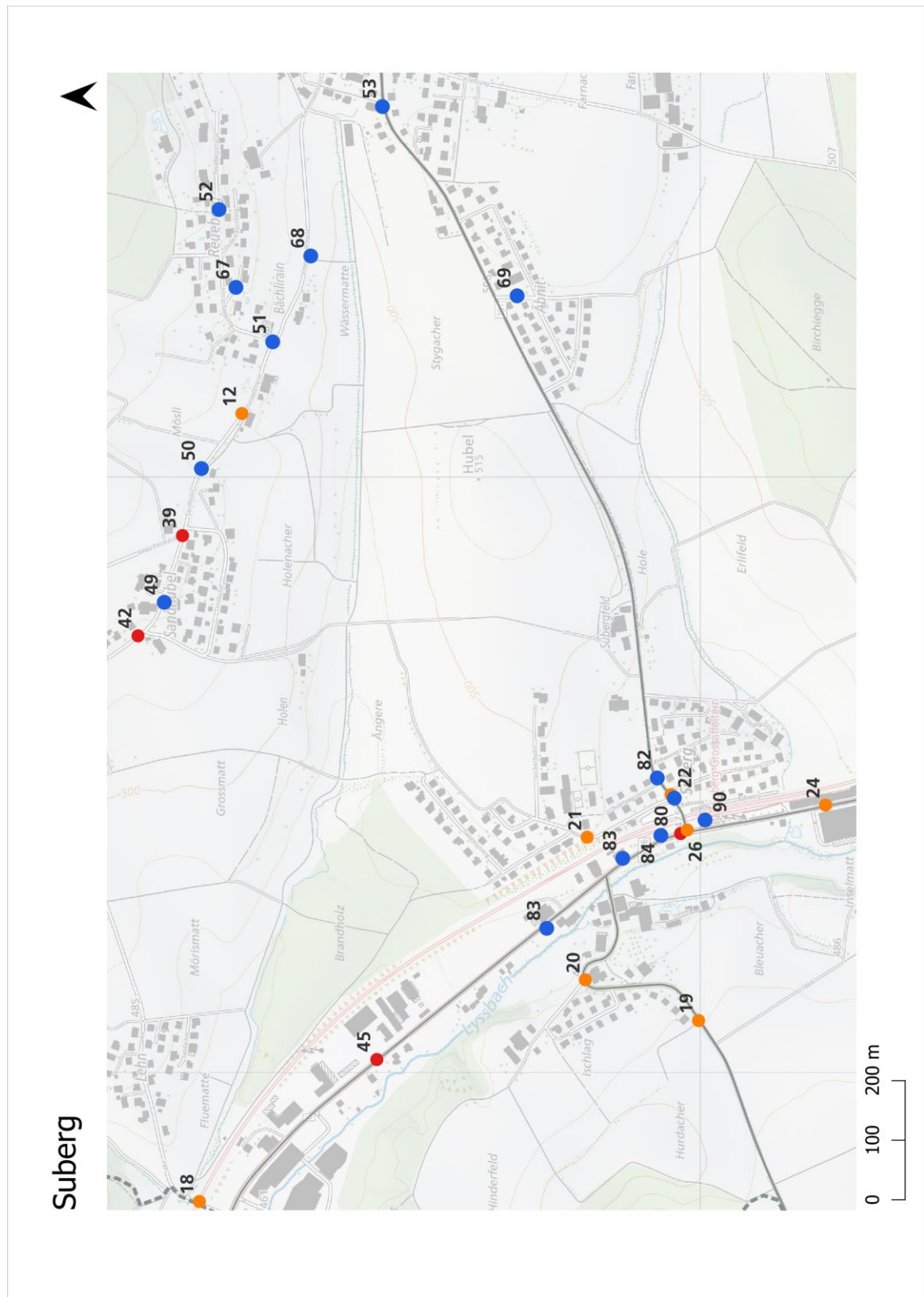
A.7.1 Ammerzwil

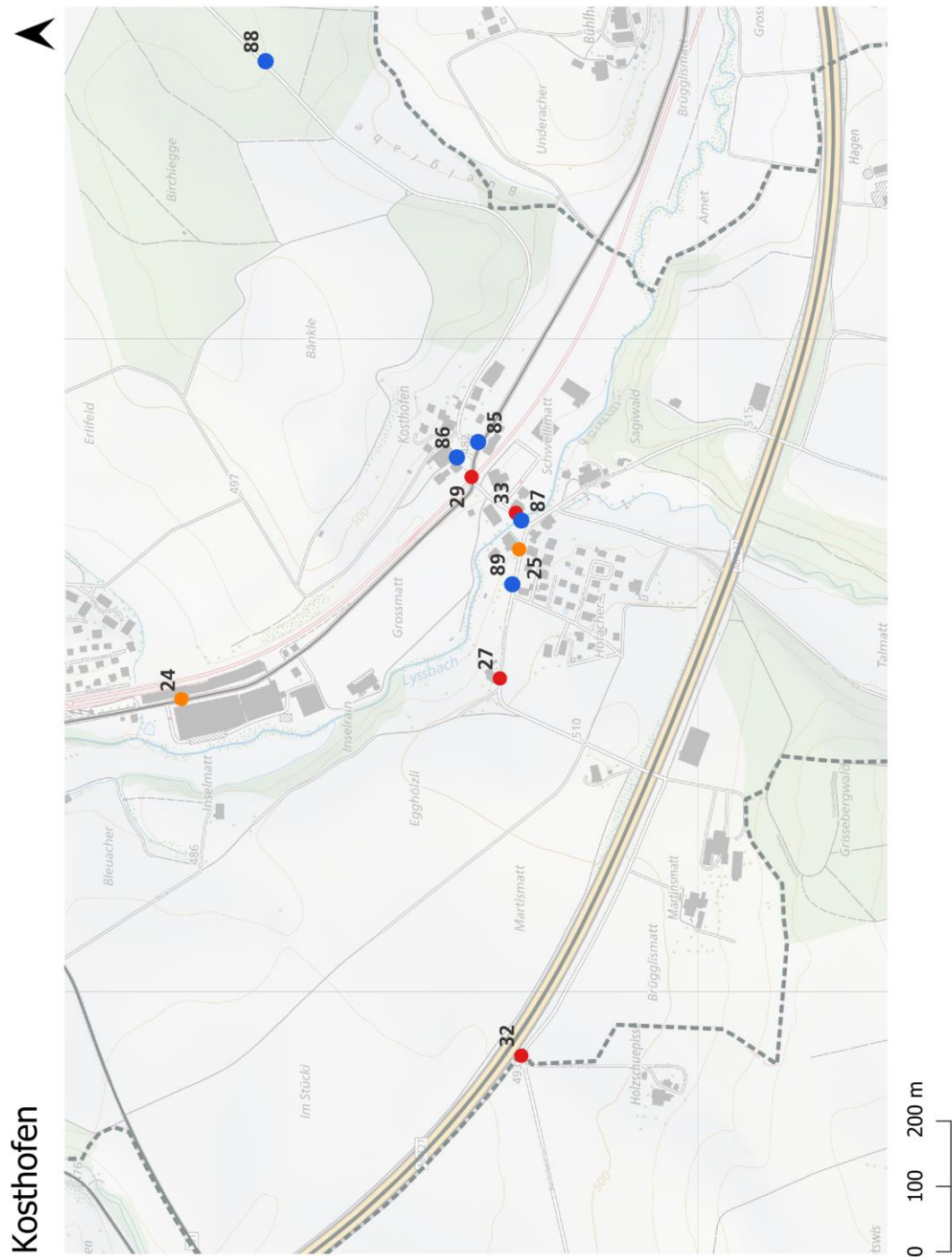


A.7.2 Ottiswil

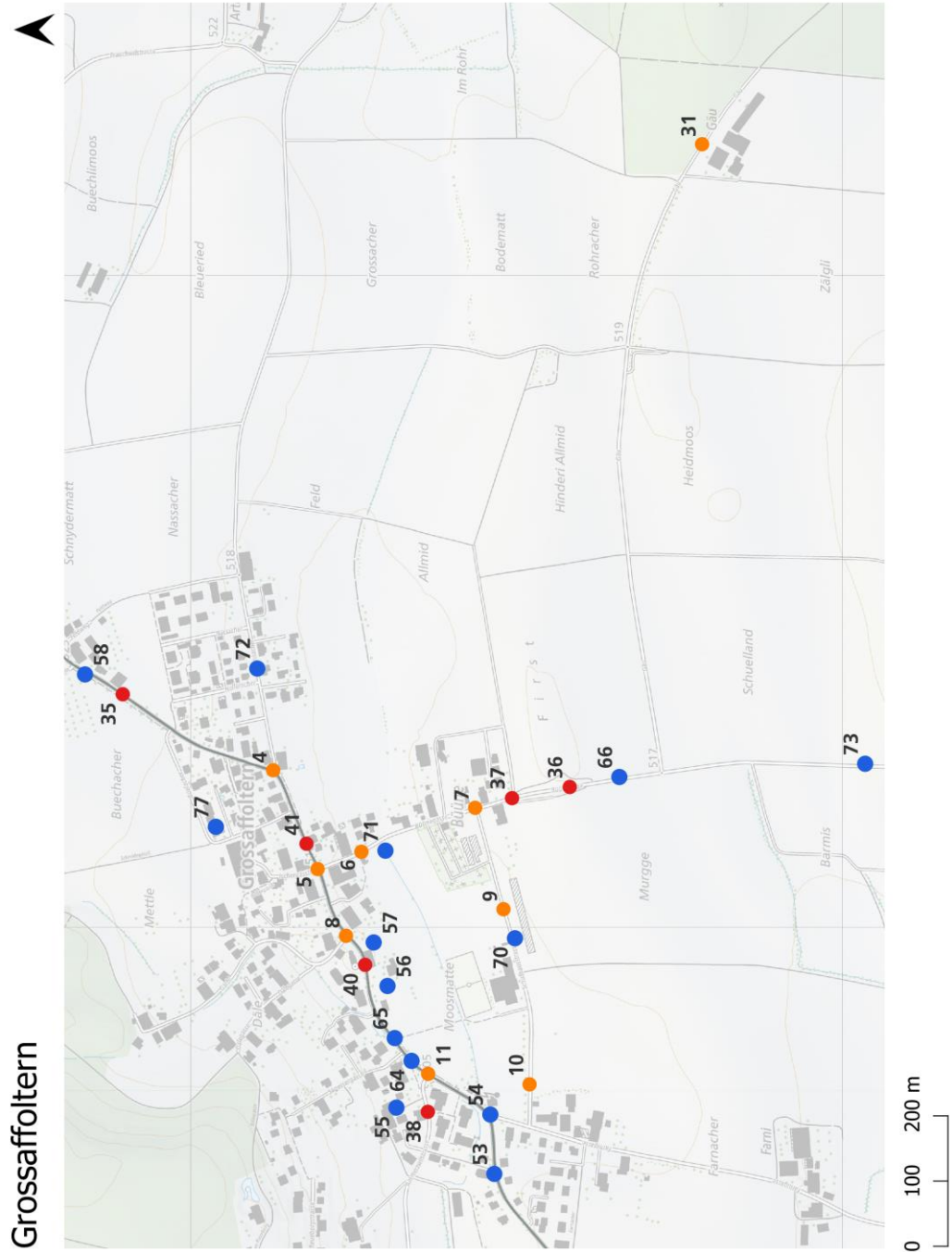


A.7.3 Suberg / Kosthofen





A.7.4 Grossaffoltern Dorfkern



A.7.5 Vorimholz / Chalthebrünne

