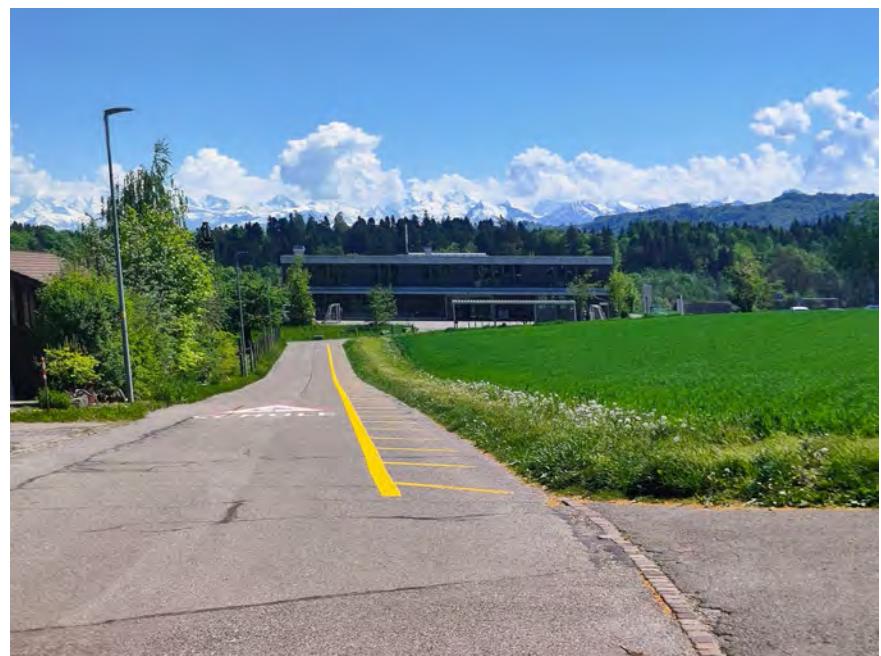


# Gesamtkonzept Verkehr und Schulwegsicherheit Kirchlindach

Bericht mit Massnahmenkatalog

Gemeinde Kirchlindach

12. Dezember 2025



metron



## **Bearbeitung**

Stefan Manser  
dipl. Ing. FH Raumplanung (Projektleiter)  
Paula Vogg  
MSc Bauingenieurwissenschaften ETH  
Elisa Meyer  
BSc Geographie

Metron Bern AG  
Neuengasse 43  
Postfach  
3001 Bern  
T 031 380 76 80  
bern@metron.ch  
www.metron.ch

## **Begleitung durch Arbeitsgruppe**

Stephan Wüthrich  
Gemeinderat, Ressort Entwicklung (Leitung)  
Marco Schaffer  
Bauverwalter Gemeinde Kirchlindach  
Ramon Kaltenrieder  
Vertreter Bildungskommission Gemeinde Kirchlindach  
Daniel Meyer  
Vertreter Kommission für Entwicklung Gemeinde Kirchlindach

## **Auftraggeber**

Gemeinde Kirchlindach  
Lindachstrasse 17  
3038 Kirchlindach

**Titelbild: Foto von Halengasse mit Blick auf Schulhaus Herrenschwanden (Metron Bern AG)**

**Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet**



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>7</b>
1.1	Kirchlindach als Lebensraum	7
1.2	Bestehende Konzepte und Instrumente betreffend Verkehrsplanung	7
1.3	Zielsetzung Gesamtkonzept Verkehr und Schulwegsicherheit	8
1.4	Prozess	8
<b>2</b>	<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>9</b>
2.1	Analyse MIV	9
2.2	Konzept MIV	11
<b>3</b>	<b>Veloverkehr</b>	<b>14</b>
3.1	Analyse Velo	14
3.2	Konzept Velo	16
<b>4</b>	<b>Fussverkehr</b>	<b>18</b>
4.1	Analyse Fussverkehr	18
4.2	Konzept Fussverkehr	18
<b>5</b>	<b>Öffentlicher und kombinierter Verkehr</b>	<b>20</b>
5.1	Analyse Öffentlicher und kombinierter Verkehr	20
5.2	Kombinierter Verkehr	21
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung Analyse</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>22</b>
7.1	Erläuterung Massnahmenkatalog	22
<b>8</b>	<b>Themenspeicher</b>	<b>54</b>
	<b>Kartenanhang</b>	<b>55</b>



# 1 Einleitung

## 1.1 Kirchlindach als Lebensraum

Vom Bahnhof Bern bis zur Kirche Kirchlindach sind es nur sechs Kilometer Luftlinie. Die Gemeinde Kirchlindach hat trotz ihrer Nähe zur Stadt Bern in weiten Teilen des Gemeindegebiets einen ländlichen Charakter bewahrt. Grossflächige Industrien oder Gewerbegebiete und einschneidende Verkehrsinfrastrukturen gibt es nicht.

In der nördlichen Hälfte der Gemeinde liegen die bäuerlich geprägten Ortschaften Kirchlindach, Oberlindach, Niederlindach, Heimenhaus und Jetzikofen. Die Lindachstrasse, die sich als Lebensader durch diese Orte zieht, ist Teil einer in Bezug auf die Stadt Bern tangentialen Überlandverbindung von Wohlen bis Zollikofen.

Im Süden grenzt die Gemeinde Kirchlindach an die Stadt Bern. Mehr als die Hälfte der Gemeindebevölkerung wohnt in Herrenschwanden, Halen und Thalmatt. Diese Ortschaften sind suburban geprägt und bieten Wohnsiedlungen mit vielfältigen Typologien und Wohnformen. Alle Siedlungsteile liegen nur wenige Schritte von grüner Landschaft entfernt.

## 1.2 Bestehende Konzepte und Instrumente betreffend Verkehrsplanung

Das **Raumentwicklungskonzept (REK) von 2024** ist eine themenübergreifende Raumanalyse und Strategie für die räumliche Entwicklung der Gemeinde mit Massnahmenblättern M1 bis M7. Im Rahmen des REK wurde eine breite Analyse der Bedürfnisse und der zukünftigen Entwicklungen gemacht. Die Erarbeitung wurde vielfältig partizipativ begleitet. Dazu gehörten ein Schulprojekt, der Einsatz einer Begleitgruppe, eine Ortsbegehung sowie die zwei öffentlichen Partizipationsveranstaltungen vom 5. November 2023 und 9. September 2024.

Die Massnahmenblätter enthalten Handlungsanweisungen, u.a. zum Verkehr. Die Massnahmen sind teilweise auch im RGSK 2025 verankert. Die Gemeinde will kurz- bis mittelfristig entsprechende Massnahmen angehen.

Im REK wird auch auf den **Verkehrsrichtplan von 1997** eingegangen. Der Stand der Umsetzung der dort definierten Massnahmen ist im Bericht dokumentiert. Es besteht Einigkeit darüber, dass der Richtplan inhaltlich veraltet ist und nicht mehr den heutigen Gegebenheiten entspricht.

Der Verkehrsrichtplan ist ein behördlichenverbindliches Dokument. Das Verfahren für die Aufhebung des Richtplans wäre das gleiche Verfahren wie für dessen Erlass. Das heißt, der Richtplan ist in einem ordentlichen Verfahren nach Art. 58ff BauG mit einer Mitwirkung, einer Vorprüfung und dem Beschluss durch den Gemeinderat aufzuheben und durch das AGR zu genehmigen.

Der Gemeinderat sieht vor, den Verkehrsrichtplan im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision (voraussichtlich ca. 2027 – 2030) zu aktualisieren. Das vorliegende Gesamtkonzept Verkehr und Schulwegsicherheit bildet dabei eine fundierte Basis.

### Ausgewählte übergeordnete Grundlagen

- Sachplan Velowegnetz des Kantons Bern, Stand 3. September 2025
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025
- Agglomerationsprogramm Bern der 5. Generation (AP5)

### 1.3 Zielsetzung Gesamtkonzept Verkehr und Schulwegsicherheit

Das vorliegende «Gesamtkonzept Verkehr und Schulwegsicherheit» stellt eine Konkretisierung des REK für das Thema Verkehr dar, namentlich werden damit Inhalte der REK-Massnahmenblätter M5 und M6 präzisiert. Der Fokus des Gesamtkonzepts Verkehr und Schulwegsicherheit liegt auf der Erarbeitung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und der Schulwegsicherheit im Besonderen. Im Rahmen der Bearbeitung wurden die zahlreichen der Gemeinde bereits bekannten Anliegen der Bevölkerung sowie die in der Partizipation eingebrachten Anliegen gezielt aufgegriffen, geprüft und mit Massnahmen adressiert.

Im REK sind folgende themenspezifische Entwicklungsziele für die Mobilität formuliert:

- *«Der Verkehr ist siedlungsverträglich zu gestalten, so dass die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Ortsteilen verbessert wird.»*
- *«Ein sicheres und lückenloses Velo- und Fusswegnetz ist zu etablieren. Insbesondere die Schulwegsicherheit ist zu gewährleisten.»*

Das Gesamtkonzept Verkehr und Schulwegsicherheit orientiert sich eng an diesen Leitsätzen.

### Übersicht Ziele



Schliessung Netzlücken Fuss- und Veloverkehr



Verkehrssicherheit im Allgemeinen



Schulwegsicherheit



Verkehrsberuhigung / Siedlungsverträglichkeit



Aufwertung öffentlicher Raum



Kombinierter Verkehr: Velo – Bus

### 1.4 Prozess

Der Gemeinderat hat Anfang 2025 das Planungsbüro Metron Bern AG mit der Erarbeitung eines Gesamtkonzepts Verkehr und Schulwegsicherheit beauftragt.

Die inhaltliche Erarbeitung wurde von einer Arbeitsgruppe eng begleitet. Dieses setzte sich wie folgt zusammen:

- Stephan Wüthrich, Gemeinderat Ressort Entwicklung (Leitung)
- Marco Schaffer, Bauverwalter
- Daniel Yves Meyer, Vertreter Kommission für Entwicklung (KENT)
- Ramon Kaltenrieder, Vertreter Bildungskommission (BK)
- Stefan Manser, Projektleitung Metron Bern AG
- Paula Vogg, Sachbearbeitung Metron Bern AG

Zwischenergebnisse wurden in der Kommission für Entwicklung (KENT) und aufgrund der Schulwegthematik auch in der Bildungskommission (BK) gespiegelt und beraten. Die erarbeiteten Inhalte wurden jeweils durch den Gemeinderat freigegeben, bevor sie

der Bevölkerung präsentiert wurden sowie vor dem Projektabschluss. Die Massnahmen auf Kantonsstrassen wurden mit dem Oberingenieurkreis II (OIK II) des kantonalen Tiefbauamts abgestimmt.

### **Partizipation**

Die Bevölkerung erhielt im Rahmen der Partizipationsveranstaltung vom 19. August 2025 sowie einer Onlineumfrage, welche vom 19. August bis 19. September 2025 aufgeschaltet war, die Möglichkeit zur Mitwirkung. 170 Personen nahmen an der Online-Umfrage teil. Die Teilnehmenden repräsentierten die Gemeindebevölkerung in Geschlecht, Alter und Wohnortverteilung gut. Am 11. November 2025 wurde die Bevölkerung an einer Informationsveranstaltung über die Ergebnisse des Konzepts informiert.

## **2 Motorisierter Individualverkehr**

### **2.1 Analyse MIV**

#### **Gesamtsituation**

Die Halenbrücke verbindet Herrenschwanden mit Bern. Der für die Gemeinde wichtigste Autobahnanschluss Neufeld liegt nur einen Kilometer von der Halenbrücke entfernt. Viele Autofahrende Richtung Biel nutzen gerne die nördlich gelegenen Autobahnanschlüsse Schüpfen oder Münchenbuchsee, Richtung Zürich den Autobahnanschluss Schönbühl.

Vom nördlichen Brückenkopf führen je eine radiale Kantonsstrasse nach Uettligen (Gemeinde Wohlen) und nach Ortschwaben (Gemeinde Meikirch). Von letzterer, der Bernstrasse, zweigt die Heimenhausstrasse, eine kommunale Verbindungsstrasse, nach Kirchlindach ab. Die Bernstrasse ist mit knapp 7'000 Fahrzeugen pro Tag die stärkstbelastete Strasse im Gemeindegebiet. Beide Strassen überwinden einen Höhensprung von der Halenbrücke zur terrassenartigen Hochebene am Frienisberg.

Auf der Lindachstrasse in Kirchlindach wurden mehr als 5'000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Die Lindachstrasse ist gleichzeitig die Lebensader der langgezogenen Siedlungsräume.

Die Kantonsstrassen können die Verkehrsmenge grundsätzlich aufnehmen. Sie sind verkehrstechnisch nicht gesättigt, so dass in den nächsten Jahren mit Verkehrszunahmen gerechnet werden muss. Damit unterscheidet sich das lokale Netz von dicht bebauten Gebieten des Agglomerationskerns. Jedoch ergeben sich auch in Kirchlindach und Herrenschwanden durch die MIV-Belastung Defizite der Siedlungsverträglichkeit und der Veloverkehrsqualität. Zudem wird die Verkehrssituation von der Bevölkerung als unsicher wahrgenommen.

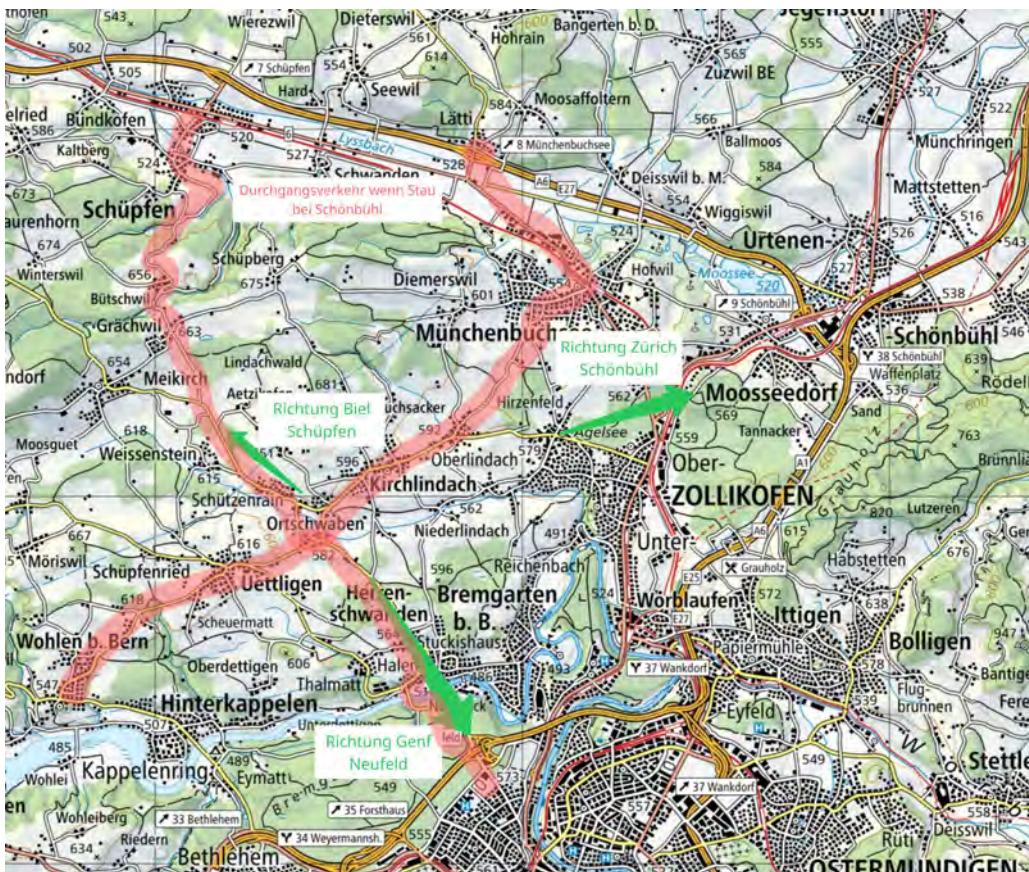


Abbildung 1: Analyse MIV Anschluss ans übergeordnete Netz

## **Kurzanalyse Durchgangsverkehr**

- **Grossräumiger Durchgangsverkehr:** Bei Stau auf der A1 bei Schönbühl weichen Autofahrende häufig über Neufeld – Herrenschwanden – Ortschwaben – Schüpfen oder auch über Kirchlindach – Münchenbuchsee aus. Betroffen von diesen Durchgangsverkehrsströmen sind neben den lokalen Kantonsstrassen auch einige Gemeindestrassen wie etwa die Leutschenstrasse, die Buchsistrasse und die Heimenhausstrasse. Massnahmen auf grenzüberschreitenden Gemeindestrassen können nur gemeinsam mit den Nachbargemeinden erfolgen.
  - **Buchsistrasse:** Die Verbindungsstrasse zwischen Münchenbuchsee und Oberlindach wird oft als Alternative zur längeren Route im gesättigten Kantonsstrassennetz genutzt – von Ortsansässigen genau so wie von Durchfahrenden.
  - **Strassennetz um Niederlindach:** Rund um Niederlindach sind die Strassen mit einem Zubringerdienst in den Hauptverkehrszeiten belegt. Damit ist dieser Raum teilweise vor Durchgangsverkehr geschützt. Dies einerseits aufgrund des Ausbaustandards und andererseits um die Qualität als Naherholungsgebiet aufrecht zu erhalten und somit auch die Verträglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern. Allerdings zeigt sich, dass die Durchsetzung des Regimes erschwert ist.
  - **Ziel- und Quellverkehr von Bremgarten via Stuckishaus – Herrenschwanden:** Bremgarten mit seinen 4'400 Einwohnerinnen und Einwohner ist über wenige Strassen ans übergeordnete Netz angebunden, von denen keine durchgehend verkehrsorientiert ist. Ein Teil des Ziel- und Quellverkehrs von Bremgarten erfolgt via Stuckishaus. Ein Teil des Ziel- und Quellverkehrs erfolgt via Mööslieweg und Stuckishausstrasse zur Bernstrasse in Herrenschwanden. Seit

der Sperrung der Neubrücke für den motorisierten Individualverkehr haben die Belastungen noch zugenommen.

- **Heimenhausstrasse:** Diese Strasse stellt eine streckenmässige Abkürzung zur Kantonsstrasse via Ortschwaben dar. Sie ist mit Tempo 50 / 60 signalisiert, sehr schmal (stellenweise nur 5 Meter) und wird zudem von den Bussen der Linie 106 genutzt. Der Gemeinderat sieht die Strasse als wichtige Verbindungsachse zwischen Kirchlindach und Herrenschwanden. Eine Durchfahrtsbeschränkung wird daher trotz teilweisen belastungsbedingten Defiziten nicht angestrebt.
- **Herrenschwandenstrasse / Thalmattweg:** Die Verbindung zwischen Herrenschwanden und Thalmatt dient als lokale Querspange und Abkürzung zur Kantonsstrasse via Halenkreisel. Die Herrenschwandenstrasse ist heute verkehrsberuhigt (Tempo 30) und weist einen engen Strassenquerschnitt von 5 Metern mit punktuellen Sicherungen des Fussgängerlängsstreifens auf. Der Gemeinderat sieht die Strasse als berechtigte öffentliche Verbindung. Ein Durchfahrtsverbot wird nicht angestrebt. Die Verkehrsmenge von unter 200 DTV wird zudem als verträglich beurteilt.

### Parkierung

Die Parkierung ist in Kirchlindach grösstenteils privat organisiert. Es besteht ein grösserer öffentlicher Parkplatz: der «Viehschauplatz», der sich unterhalb des Volg befindet. Weitere nutzungsbezogene Parkplätze sind ebenfalls vorhanden. Aktuell existiert keine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze. Das Thema wurde im Rahmen des Gesamtkonzepts Verkehr und Schulwegsicherheit nicht behandelt.

### 2.2 Konzept MIV

Die Zielbildkarte zeigt die Netzhierarchie mit Kantons- und Gemeindestrassen, unterscheidet Innerorts- und Ausserortsbereiche und bezeichnet Netzabschnitte sowie Zonen mit herabgesetzten Geschwindigkeitsregimen oder mit Durchfahrtsbeschränkungen. Wie es der Titel «Zielbild» sagt, handelt es sich nicht um eine Abbildung des Bestandes, sondern um eine Abbildung des angestrebten Netzzustandes.

Enthaltene Veränderungen des MIV-Netzes im Vergleich zum Bestand:

- **Tempo 30:** Der Gemeinderat befürwortet grundsätzlich Tempo 30 in Quartierstrassen. In jüngster Vergangenheit sind zwei Petitionen zu Tempo 30 auf Kantonsstrassen bei der Gemeinde eingegangen: einerseits für die Ortsdurchfahrt Kirchlindach, andererseits für die Bernstrasse in Herrenschwanden. Tempo 30 macht dort Sinn, wo eine beidseitige Bebauung mit Bezug zum Strassenraum und ein gewisses Volumen an Fussverkehr und Querungen vorhanden sind. Es kann auch aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen angeordnet werden. Derzeit wird auf eidgenössischer Ebene eine Erschwerung der Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen diskutiert.
- Die Einführung von Tempo-30-Zonen verhindert im Vergleich zu einer Streckensignalisation einen Schilderwald und verdeutlicht die Abgrenzung zwischen den Geschwindigkeitsregimen.
- Der Gemeinderat erachtet Tempo 30 als sinnvolle Massnahme für die Ortsdurchfahrt Kirchlindach und will dies beim Kanton beantragen (Massnahme K.1).
- Auf der Bernstrasse in Herrenschwanden brächte Tempo 30 zwar Vorteile, etwa für die Siedlungsverträglichkeit, die Veloführung oder die Fussgängerquerung. Aufgrund der starken Längsneigung und des vielfach nur einseitig vorhandenen

Bezugs der Bebauung zur Strasse wird Tempo 30 gestützt auf die Gespräche mit dem kantonalen Tiefbauamt nicht als realistisches Ziel angesehen.

- **Begegnungszonen:** In der Halegasse, im Möösliweg und im Bereich Dettigenstrasse / Mettlenwaldweg will der Gemeinderat Begegnungszonen prüfen. Dies wird mit der Schulwegsicherheit und der Aufenthaltsqualität begründet.
- **Abweichende Höchstgeschwindigkeit:** Der Gemeinderat will für die Bernstrasse ausserorts eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 beantragen. Für den nördlichen Abschnitt der Herrenschwandenstrasse wird eine Herabsetzung auf Tempo 40 angestrebt.
- **Strassen mit Durchfahrtsbeschränkung:** Derzeit bestehen auf Strassen um Niederlindach bereits Durchfahrtsbeschränkungen. Der Gemeinderat ist generell zurückhaltend mit Durchfahrtsverboten, weil er die Bewegungsfreiheit der Bevölkerung hoch gewichtet. Eine Ausnahme bildet der Möösliweg, der aus Sicht des Gemeinderats übermäßig von nicht-lokalem Verkehr belastet ist. Ein Zuliegerdienst wird als leicht umsetzbare und verhältnismässige Lösung angesehen. Mit der Stuckishausstrasse besteht eine Alternativroute.

Der Buchsistrasse, der Heimenhausstrasse und der Herrenschwandenstrasse werden eine Verbindungsfunction attestiert, welche trotz teilweise entsprechender Anliegen aus der lokalen Bevölkerung nicht unterbunden werden soll. Hingegen wird eine Erhöhung des Durchfahrtswiderstands zu Gunsten der Verkehrssicherheit oder der Siedlungsverträglichkeit begrüsst. Nennenswerte Beispiele sind die Verkehrsberuhigung auf der Diemerswil- und Buchsistrasse innerorts (Oberlindach) sowie positive Effekte von Massnahmen am Knoten Herrenschwandenstrasse / Halegasse (vgl. Massnahme H.3).

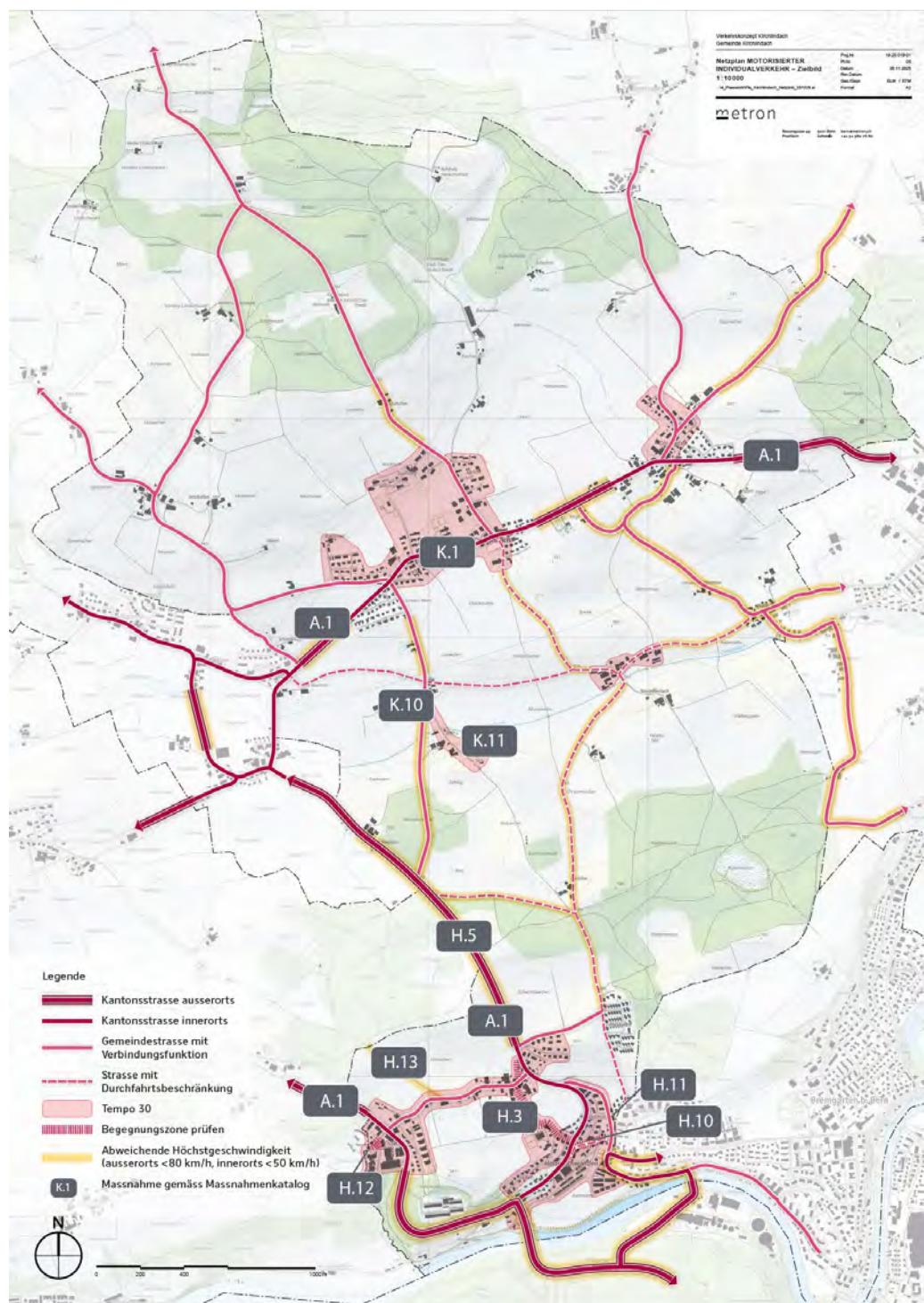


Abbildung 2: Netzbild MIV – Zielbild  
(Karte in Originalgrösse im Anhang)

# 3 Veloverkehr

## 3.1 Analyse Velo

Das Veloaufkommen ist besonders im südlichen Gemeindeteil hoch, was viel mit der Nähe zur Stadt Bern zu tun hat. Trotz der beschaulichen Siedlungsstrukturen bestehen jedoch verschiedene Schwachstellen im Velowegnetz, deren Behebung aus verschiedenen Gründen nicht einfach ist. Die Strassen sind oft schmal und verfügen vielerorts nicht über die nötigen Veloflächen. Hinzu kommen Abschnitte mit starker MIV-Belastung und / oder hohen signalisierten oder gefahrenen Geschwindigkeiten. Besonders in Herrenschwanden leistet die Topografie einen natürlichen Netzwiderstand.

Gemäss REK ist zu prüfen, ob Veloabstellplätze an einzelnen Bushaltestellen angeordnet werden können.

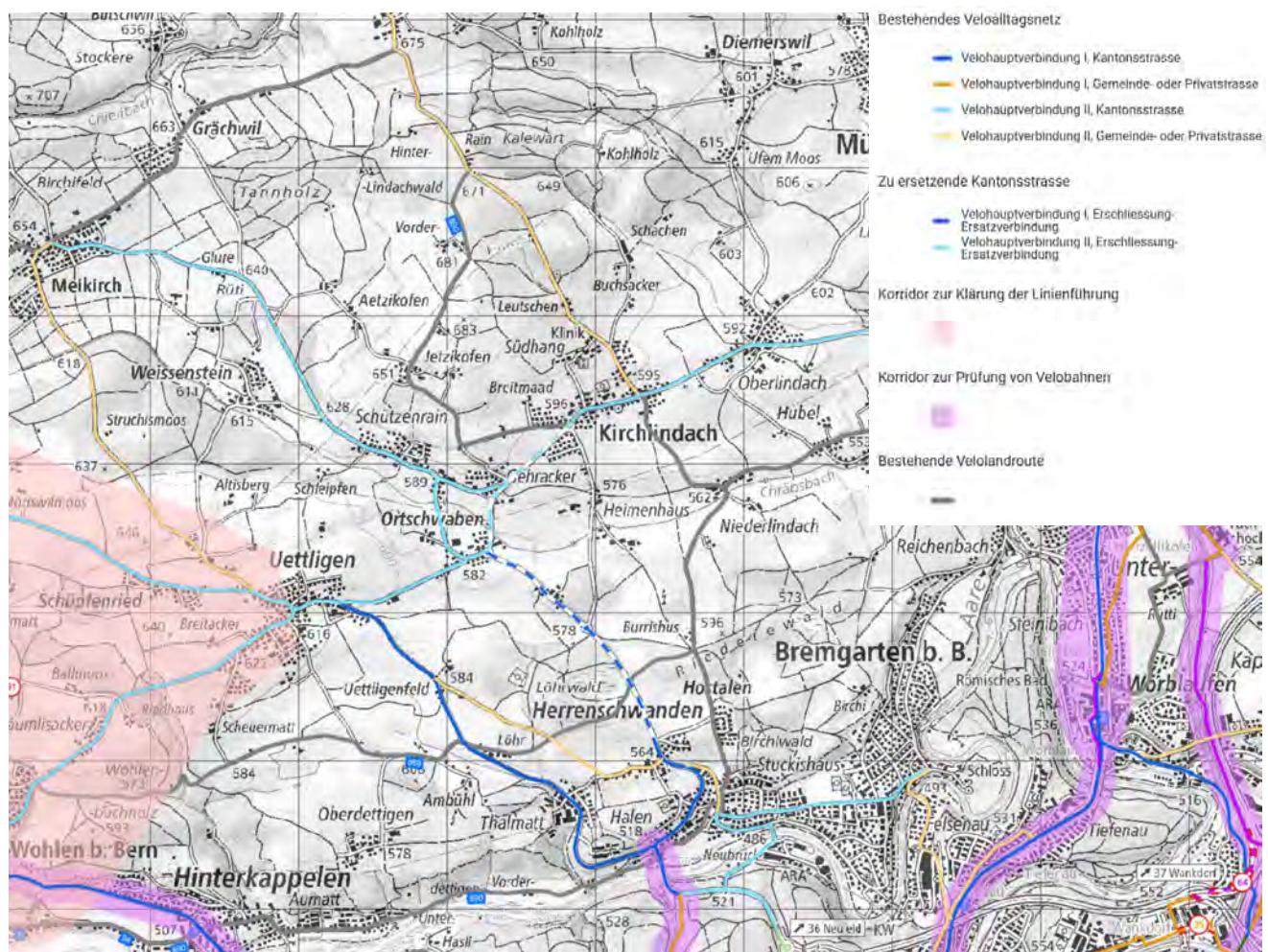


Abbildung 3: Sachplan Velowegnetz, Kanton Bern, Stand 3.9.2025

Der Kartenausschnitt zeigt den Sachplan Velowegnetz des Kantons. Kirchlindach grenzt an den Vorrangroutenkorridor durch den Bremgartenwald, welcher die Nähe zu Bern unterstreicht. Die Kantonsstrassen sind jeweils als kantonale Hauptverbindung (Typ I oder II) klassiert. Die gestrichelte Linie entlang der Bernstrasse und entlang der Lindachstrasse bedeuten, dass der Kanton hier die Umsetzung der Velostandards für eine

Hauptverbindung geprüft hat und dies nicht mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist. Nun werden Alternativen abseits der Kantonsstrasse geprüft.

Ergänzend dazu enthalten das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2025 und das AP5 mehrere Massnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit, unter anderem entlang der Uettigenstrasse und der Bernstrasse in Herrenschwanden.

**Massnahmen aus RGSK 2025 und AP5:**

- Verbesserung Velosicherheit Uettigenstrasse Kurve - Thalmatt / BM.MIV-Auf.01.04
- Verbesserung Velosicherheit Kurve Bernstrasse Herrenschwanden / BM.MIV-Auf.02.06
- Verbesserung Velosicherheit Herrenschwanden Kirchlindach (BM.MIV-Auf.02.07)
- Verbesserung Velosicherheit Halenbrücke bis Kurve Uettigenstr., BM.MIV-Auf.06

Darüber hinaus ist in der regionalen Velonetzplanung eine Massnahme zur Tangentialverbindung Wohlen–Uettigen–Kirchlindach–Zollikofen sowie eine Massnahme zur Planung der siedlungsverträglichen Ortsdurchfahrt Kirchlindach – Oberlindach vorgesehen (BM.FVV-Ü.102.01 und BM.FVV-Ü.104.05).

### **Schulwegsicherheit**

Insbesondere Schulwege zur Oberstufe in Uettigen werden teilweise mit dem Velo absolviert. Schwachstellen auf den wichtigsten Routen sind die Uettigenstrasse sowie die Querungsstelle Löhrweg an der Bernstrasse.

### **Veloabstellanlagen**

Veloabstellanlagen sind gemäss kantonaler Gesetzgebung grundsätzlich Sache der Grundeigentümer bzw. Bauherrschaften. Die Gemeinde kann ein ergänzendes Angebot bereitstellen. Im Hinblick auf die Förderung des Veloverkehrs und der Umsteigemöglichkeit auf den öffentlichen Nahverkehr wurden systematisch an jeder Haltestelle der Bestand sowie der Bedarf an Veloabstellanlagen überprüft. Dies entspricht auch einer Massnahme gemäss REK. Das Resultat der Analyse ist in der untenstehenden Grafik abgebildet.

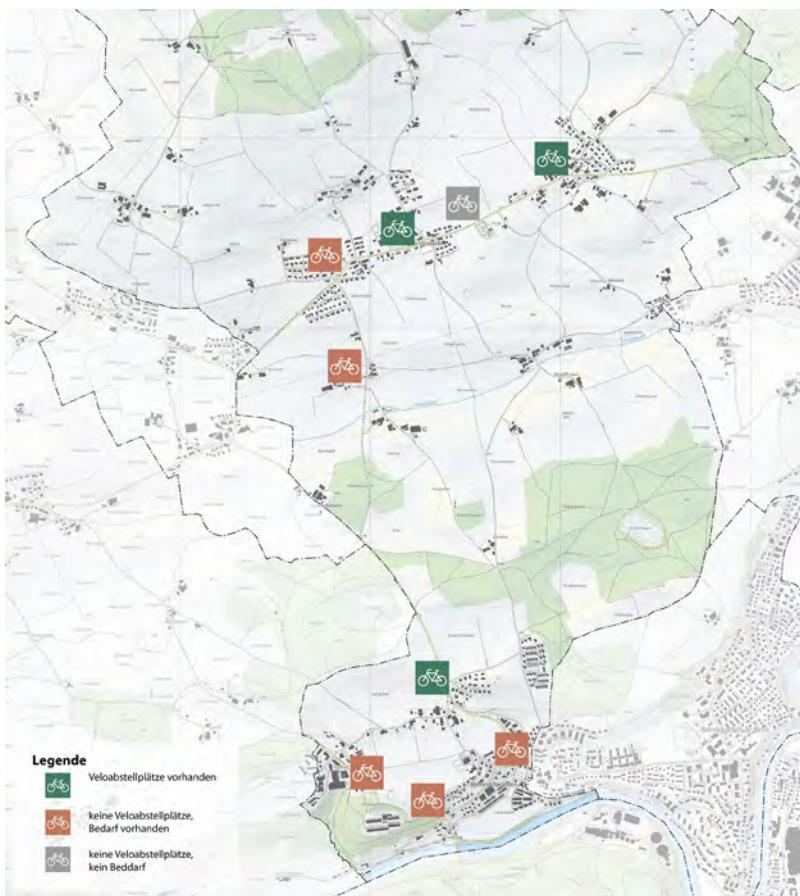


Abbildung 4: Analyse Veloabstellanlagen an Bushaltestellen, Metron

### 3.2 Konzept Velo

Das Zielbild für den Veloverkehr basiert auf dem Sachplan Velowegnetz des Kantons. Grundsätzlich sind die Netzkategorien übernommen und um die Kategorie Nebenverbindungen ergänzt worden. Der Kanton definiert in Abstimmung mit Region und Gemeinden die wichtigsten Verbindungen mit regionaler Funktion (Velobahnen, Hauptverbindungen Typ I und Typ II). Die Gemeinden definieren die Nebenverbindungen. Das gesamte Zielnetz in der vorgegebenen Hierarchie ist in der Netzkarte dargestellt. In grau ist zusätzlich noch das Freizeitnetz von Veloland Schweiz dargestellt.

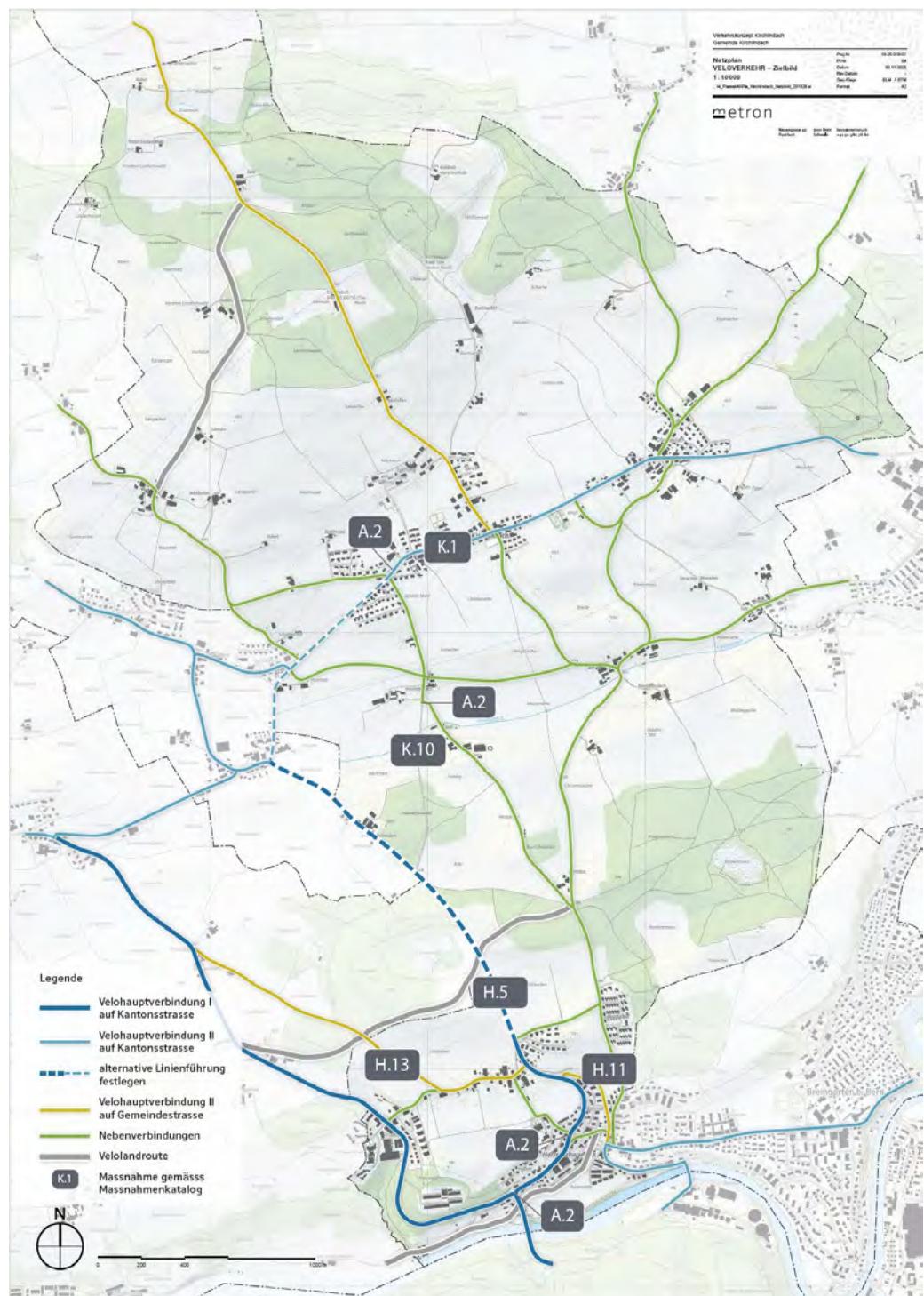


Abbildung 5: Zielbild Veloverkehr  
(Karte in Originalgrösse im Anhang)

# 4 Fussverkehr

## 4.1 Analyse Fussverkehr

Der Verkehrsrichtplan von 1997 definiert ein Fuss- und Wanderwegnetz. In einer Netzanalyse wurden vor allem im Bereich Herrenschwanden qualitative Mängel im Fussverkehrsnetz festgestellt: Entlang der Uettigenstrasse fehlt ein Fussweg. Dies wird sich künftig nicht ändern. Zwar bestehen abseits der Kantonsstrasse Verbindungen zwischen den Ortsteilen Herrenschwanden, Thalmatt und Halensiedlung, welche auch für Schulwege genutzt werden. Diese sind aber teilweise nicht alltagstauglich. Die Bernstrasse in Herrenschwanden verfügt auf längeren Abschnitten nur einseitig über ein Trottoir. Die Querbarkeit der Strasse ist nicht nur aufgrund der Topografie eingeschränkt. Im nördlichen Bereich der Gemeinde sind wesensgerechte Fusswege vorhanden.

### Schulwegsicherheit

Die Schulwegsicherheit ist ein zentrales Anliegen der Gemeinde. Unter anderem gefährliche Situationen auf den Schulwegen führen dazu, dass einige Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Dies wiederum verursacht ein hohes Aufkommen an Hol- und Bringverkehr, was insbesondere rund um die Schulhäuser zu neuen Gefährdungen führt. Auch die Halegasse in Herrenschwanden sowie die Querung beim Mööslieweg werden als nicht sicher und unübersichtlich eingestuft.

Die Gemeinde verfolgt grundsätzlich den Ansatz der selbstständigen Schulwegbewältigung – das heisst, Kinder sollen den Schulweg ohne elterliche Begleitung zurücklegen können. Dies entspricht der pädagogischen Empfehlung. Diesem Grundsatz folgend will die Gemeinde keine Anreize für sogenannte Elterntaxi schaffen werden. Dementsprechend werden Kiss+Ride-Zonen oder ein Ausbau des Parkplatzangebots als kontraproduktiv eingestuft.

Schulwegsicherheit ist kein spezifisches Thema der Gemeinde Kirchlindach. Es bestehen bereits fundierte Leitfäden für Erziehungsberechtigte, wie zum Beispiel:

- Von der Beratungsstelle für Unfallverhütung: [www.bfu.ch/de/ratgeber/sicherer-schulweg](http://www.bfu.ch/de/ratgeber/sicherer-schulweg)
- Vom TCS und der Kantonspolizei Bern: [www.alles-im-blick.police.be/de/start/kinder-und-schulweg/mehrere-sprachen.html](http://www.alles-im-blick.police.be/de/start/kinder-und-schulweg/mehrere-sprachen.html)

## 4.2 Konzept Fussverkehr

Das Zielbild des Fussverkehrs ist mit drei Netzkategorien aufgebaut. Grundlage in Gelb ist das Wandernetz Schweiz. Zweitens ist der «Gmeindwäg» eingezeichnet, welcher aus einem Projekt von 2010 stammt und einen schönen Spaziergang durch die Gemeinde Kirchlindach darstellt.

Als neu erarbeiteter Inhalt des Gesamtkonzepts Verkehr und Schulwegsicherheit ist das Basisnetz Alltagsverkehr in Grün abgebildet. Dies sind die wichtigsten Verbindungen für den Alltagsverkehr (z.B. für Schulwege, für das Einkaufen zu Fuss oder für den Weg zur nächsten Bushaltestelle). Diese Wege liegen primär innerhalb der Siedlungsgebiete. Es besteht aber auch der Anspruch, eine alltagstaugliche Qualität auf ausgewählten Verbindungen zwischen den Siedlungsgebieten zu gewährleisten. Im Basisnetz Alltagsverkehr ist ein wesensgerechter Ausbaustandard anzustreben sowie in Stand zu halten (Aufgabe der Gemeinde). Dazu gehören Anforderungen wie Verkehrssicherheit, Sicherheit im öffentlichen Raum, Hindernisfreiheit, Allwettertauglichkeit (z.B.

Belag), ausreichende Dimensionierung, Orientierung und Erkennbarkeit: Auch nicht Ortskundige sollten einen Weg finden und nutzen können.

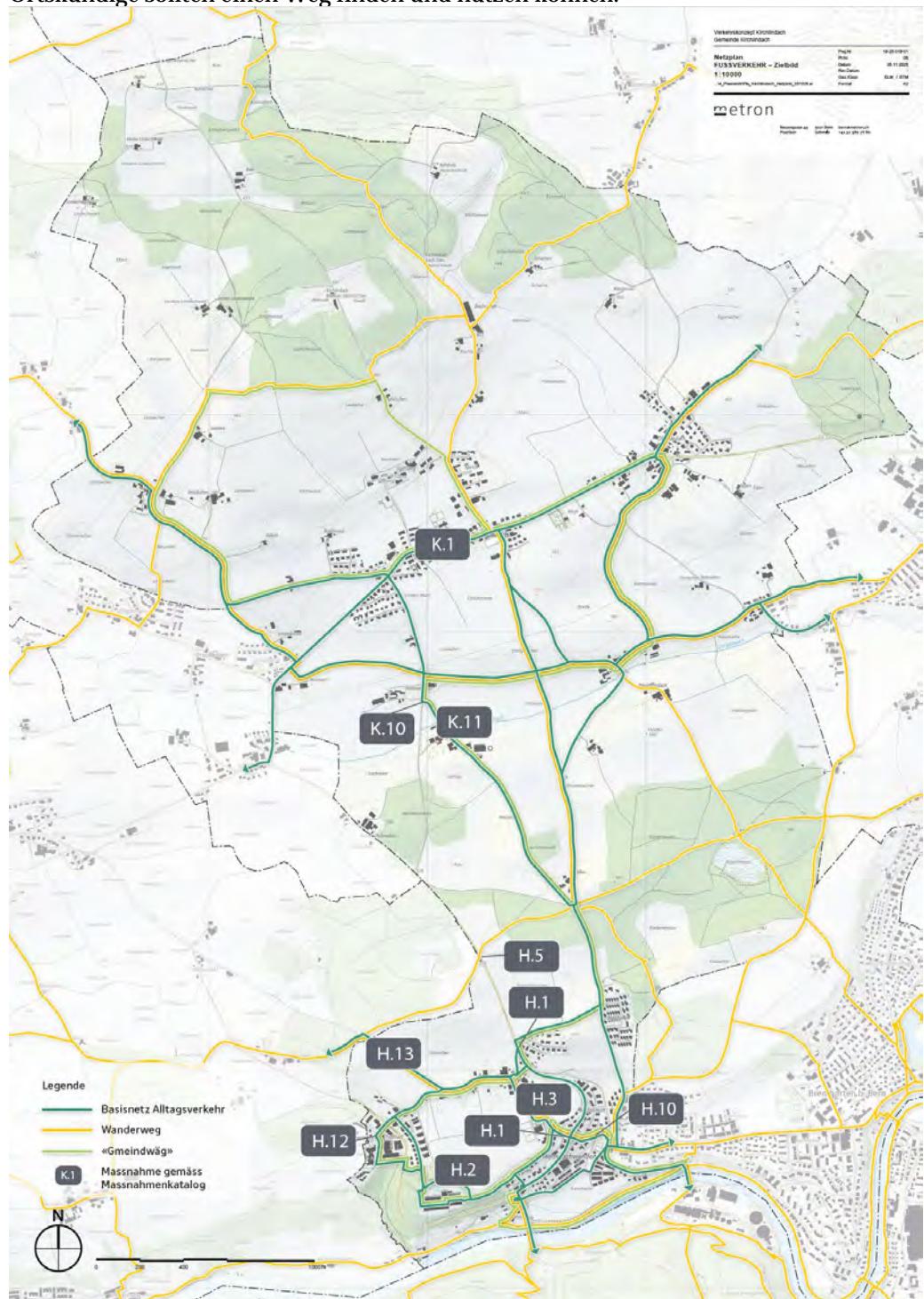


Abbildung 6: Zielbild Fussverkehr  
(Karte in Originalgrösse im Anhang)

# 5 Öffentlicher und kombinierter Verkehr

## 5.1 Analyse Öffentlicher und kombinierter Verkehr

Entlang der beiden genannten radialen Kantonsstrassen sowie der Lindachstrasse führen Buslinien (102, 104, 105 und 106), welche alle grösseren Siedlungsteile erschliessen und gute Umsteigebeziehungen auf den Fernverkehr am Bahnhof Bern (zwischen 5 und 15 Minuten) bieten. Abends und am Sonntag fahren die Busse nur im Stundentakt.

Bei der Halenbrücke kommen alle Buslinien zusammen und somit entsteht an diesem Ort eine höhere Busfrequenz in Richtung Bern. Die Wahrscheinlichkeit, dass hier Personen zu Fuss oder mit dem Velo herkommen, um den Bus zu nehmen, ist hoch und entsprechende Infrastruktur soll zur Verfügung gestellt werden.

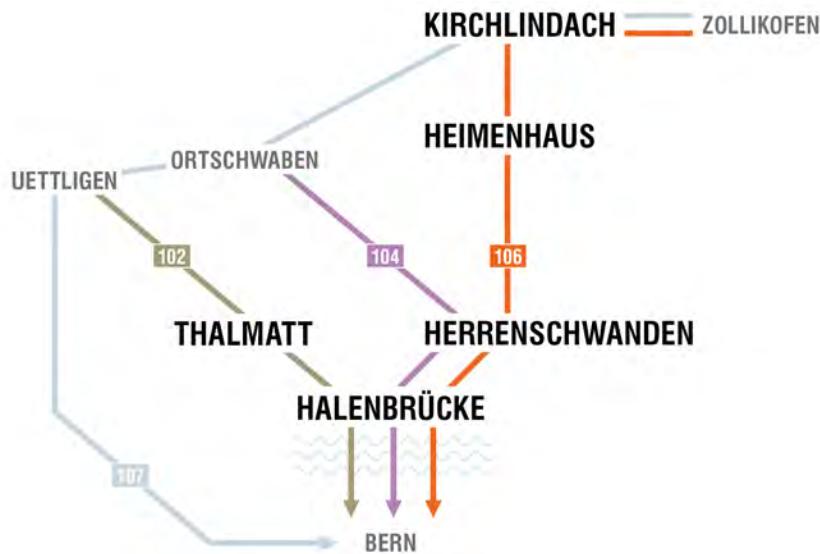


Abbildung 7: Netzschemata ÖV

### Fahrplan

Alle Orte sind in guter Frequenz an Bern angebunden, teilweise auch an Zollikofen.

- Thalmatt: 30-Min.-Takt werktags, abends und sonntags Stundentakt
- Herrenschwanden: 2 Buslinien → 2x 30-Min.-Takt, sonntags Stundentakt je Linie
- Kirchlindach: 2 Buslinien, jedoch 107 über Uettigen +10 Minuten → 30-Min.-Takt je Linie, sonntags Stundentakt je Linie  
→ Richtung Zollikofen: 2 Buslinien → 2x 30-Min.-Takt, sonntags Stundentakt
- Halenbrücke sammelt drei Buslinien → ca. 10-Min.-Takt, sonntags Stundentakt je Linie

### Hindernisfreiheit

Damit Menschen mit Behinderung selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können, ist es für sie wichtig, den öffentlichen Verkehr selbstständig nutzen zu können. Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG von 2004) legt fest, dass alle bestehenden ÖV-Haltestellen bis 2023 an die Vorgaben der Hindernisfreiheit angepasst werden müssen.

Damit die ÖV-Fahrzeuge für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator ohne fremde Hilfe zugänglich sind, werden die Bushaltestellen erhöht, sodass sie auf gleichem Niveau mit dem Einstiegsbereich der Fahrzeuge liegen. Dies zieht weitere bauliche Anpassungen an der Haltestelleninfrastruktur nach sich (Gefälle bei Rampen 4% (max. 6%)).

Zuständig für die Gewährleistung der Hindernisfreiheit ist jeweils der Strasseneigentümer. Bereits beschlossen oder im Bau ist der Umbau der Haltestellen Oberlindach, Mööslimatt und Herrenschwanden, Dorf. Bei den übrigen sechs Bushaltestellen in der Gemeinde Kirchlindach bleibt bis auf Weiteres Handlungsbedarf bestehen.

## 5.2 Kombinierter Verkehr

Kirchlindach verfügt selbst nicht über eine P+R-Anlage. In Richtung Bern ist die nächstgelegene P+R-Anlage Neufeld, welches eine gute Option bildet, um in die Stadt zu fahren.

Bezüglich Shared Mobility wurde 2025 ein Konzept für drei Standorte im Velo-verleihsystem von Bern (Publibike) verabschiedet. In Thalmatt, Herrenschwanden und in Kirchlindach soll es je ein Standort geben. Die Standortsuche erfolgt nicht im Rahmen des Gesamtkonzepts Verkehr und Schulwegsicherheit, wird aber damit koordiniert. Beim Gemeindehaus in Kirchlindach gibt es aktuell einen Mobility-Standort (Carsharing).

# 6 Zusammenfassung Analyse

Die nachfolgende Tabelle enthält eine SWOT-Analyse (englisch für Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). Die SWOT-Analyse entspricht einer übersichtlichen Zusammenfassung der vorhergehenden Analyse an.

<b>Stärken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nähe zu Bern bringt hohe Verkehrsgunst: gute Fernverkehrsanschlüsse in Bern; Nähe zu Autobahnnetz</li> <li>– ÖV-Netz deckt fast alle Siedlungsgebiete ab.</li> <li>– Nähe zu Bern macht Veloverkehr konkurrenzfähig → bereits viel Veloverkehr</li> <li>– Attraktive Landschaft zum Wandern und Velofahren</li> </ul>	<b>Schwächen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Grossé Schwachstellen Velowegenetz</li> <li>– Punktuelle Schwachstellen Fussverkehrsnetz</li> <li>– Lebensqualität und Aufenthaltsqualität wird von zunehmendem Verkehrsaufkommen beeinträchtigt</li> <li>– Wahrnehmung der Schulwegsicherheit als mangelhaft; viel Hol- und Bringverkehr</li> <li>– Mangelnde Wahrnehmbarkeit der Ortseinfahrten (weiche Grenzen zwischen Bebauung und offener Landschaft; hohe Geschwindigkeiten)</li> </ul>
<b>Chancen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Chance auf Erhöhung Veloverkehr bei Verbesserung der Netzqualität</li> <li>– Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs innerorts im Fall einer Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit</li> <li>– Stärkung der selbstständigen Schulwegbewältigung zu Fuss oder mit dem Velo dank Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> </ul>	<b>Risiken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit auf Kantonstrassen ist teuer und widerstandsbereich und verzögert sich noch lange</li> <li>– Frustration seitens Verkehrsteilnehmenden bei für sie unverständlichen Einschränkungen und politische Gegenwehr</li> <li>– Lange Umsetzungsfristen für Aufwertungsmaßnahmen</li> </ul>

# 7 Massnahmen

## 7.1 Erläuterung Massnahmenkatalog

Parallel zur Erarbeitung des Gesamtkonzepts Verkehr und Schulwegsicherheit ist eine Reihe von Massnahmen in Planung oder Ausführung. Diese sind in der Massnahmenkarte schwarz dargestellt. Sie werden in Analyse und Konzept berücksichtigt, werden aber nicht durch Massnahmenblätter abgebildet.

Jede Massnahme ist nachfolgend mit einem Massnahmenblatt definiert. Der Nummerierung liegt folgender Logik zugrunde:

- Der Buchstabe dient der Orientierung: K= Teilgebiet Kirchlindach, H= Teilgebiet Herrenschwanden, A= Allgemein
- Die Nummerierung drückt zwei Hierarchiestufen aus: einstellig = Massnahmen, welche als besonders wichtig wahrgenommen werden; zweistellig= weitere Massnahmen

Der Zeithorizont sowie die grobe Kostenschätzung sollen der Gemeinde Hilfestellung bieten, um die Massnahmen in ihre Mehrjahresplanung einzufügen.

Folgende Abkürzungen werden verwendet:

- **BehiG:** Eidgenössisches Behindertengleichstellungsgesetz bzw. Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen; SR 151.3
- **FGSO:** Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen
- **OIK II:** Oberingenieurkreis II des kantonalen Tiefbauamts
- **REK:** Raumentwicklungskonzept, 2024

### Massnahmenübersicht

- K.1 Gestaltungskonzept Ortskern und Ortsdurchfahrt Kirchlindach
- K.2 Verkehrsumfeld Schule Kirchlindach
- H.1 Personenunterführungen (Mööslimatt und Herrenschwanden Nord)
- H.2 Konzept Fusswegnetz Herrenschwanden
- H.3 Schulwegsicherheit Halegasse inkl. Knoten Herrenschwandenstrasse
- H.4 Schulareal Herrenschwanden
- H.5 Bernstrasse ausserorts
- K.10 Bushaltestelle Heimenhaus
- K.11 Badweg
- H.10 Möösliweg
- H.11 Verkehrsberuhigung Stuckishausstrasse
- H.12 Dettigenstrasse/Mettlenwaldweg
- H.13 Herrenschwandenstrasse, Abschnitt Nord
- A.1 Ortseinfahrten generell
- A.2 Veloabstellplätze an Bushaltestellen

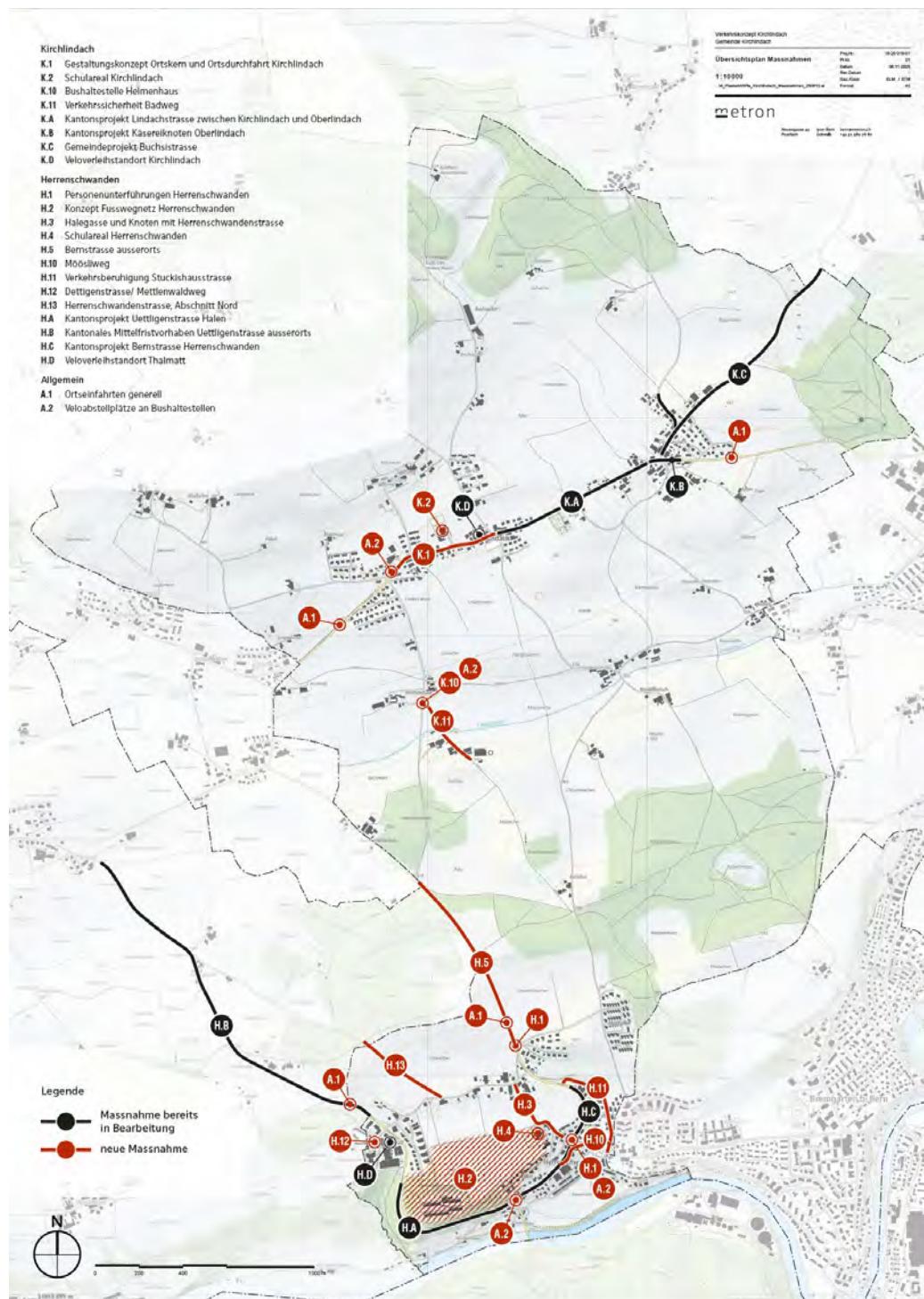


Abbildung 8: Übersichtskarte Massnahmen  
(Karte in Originalgrösse im Anhang)

## K.1 Gestaltungskonzept Ortskern und Ortsdurchfahrt Kirchlindach

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Velosicherheit
- Siedlungsverträglichkeit
- Schulwegsicherheit
- Begegnungsorte 01 und 02 gemäss M5 des REK
- Mittelfristiger Sanierungsbedarf der Strassenanlage inklusive öffentlicher Räume im Gemeindebesitz



#### Rahmenbedingungen

- Zulässigkeit von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen befindet sich auf eidgenössischer Ebene in Diskussion
- Bestehendes Gestaltungskonzept Schär Buri Architekten

### Zielsetzung

- Verkehrsberuhigung/ Siedlungsverträglichkeit
- Aufwertung öffentlicher Raum
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen



### Massnahmenbeschrieb



Perimeter Sanierung Ortsdurchfahrt Kirchlindach

#### Kurzfristige Massnahme

Tempo 30 beim Kanton beantragen

#### Mittelfristige Massnahme

Ausarbeitung Gestaltungskonzept über die öffentlichen Räume im Dorfzentrum zwischen Kreisel Jetzkofenstrasse und Gemeindehaus / Volg als gemeinsames Projekt von Kanton und Gemeinde

- Überprüfung Gestaltung
- Prüfung des Querschnitts: Aus Sicht der Gemeinde sollen überbreite Strassenabschnitte verschmälernt werden.
- Entwicklung der «Begegnungsorte» gemäss REK (M5)
- Prüfung Fahrbahnhaltstellen (Aufhebung Busbuchen zu Gunsten hindernisfreier Haltestellen)
- Prüfung Entsiegelung, Bepflanzung, Baumpflanzungen, Klimamassnahmen
- Partizipativer Prozess mit Bevölkerung

<b>Federführung</b>	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– OIK II (Strasseneigentümer)</li> <li>– Evtl. betroffene private Grundeigentümerschaften</li> <li>– Evtl. betroffene Betriebe</li> <li>– Postauto</li> </ul>
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten <ul style="list-style-type: none"> <li>– K.2 Verkehrsumfeld Schule Kirchlindach</li> <li>– A.2 Veloabstellplätze an Bushaltestellen</li> <li>– BehiG-Gestaltung Bushaltestellen</li> </ul>
	Zeithorizont <ul style="list-style-type: none"> <li>– ab 2026: Antrag Tempo 30 und Kontaktaufnahme betreffend Gestaltungskonzept (OIK II)</li> <li>– ab 2027: Gestaltungskonzept</li> </ul>
	Kosten <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kurzfristig CHF 0 bis 50'000</li> <li>– Mittelfristig CHF &gt;200'000</li> </ul>



Ortsdurchfahrt Kirchlindach



Restaurant zur Linde



Pflasterung in der Ortsdurchfahrt Kirchlindach

## K.2 Verkehrsumfeld Schule Kirchlindach

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Verkehrssicherheit
- Autofahrten auf Schulgelände
- Senkrechtparkierung (gefährliche Manöver)
- Schulfremde Autofahrten aufgrund der Entsorgungsstelle
- Elterntaxi als Herausforderung

#### Rahmenbedingung

- Notfallzufahrt (z.B. Feuerwehr) muss jederzeit möglich sein.



### Zielsetzung

- Schulwegsicherheit



### Massnahmenbeschrieb

#### Beschlossen

Auf dem gesamten Schulareal wird ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge signalisiert. Als Ausnahmen können Bewohner und Anlieferung aufgeführt werden. Der Schulplatz soll dauerhaft den Schulkindern gehören. Für temporäre Ausnahmen (z.B. Anlässe) können die Signale temporär abgedeckt werden. Bei Missachten des Fahrverbots sind Massnahmen mit Poller als Rückfallebene beschlossen.

Es sollen weiterhin Anreize geschaffen werden, dass Kinder selbstständig zur Schule kommen (keine Elterntaxis).

#### Mittel- bis langfristig zu prüfende Massnahmen (nicht beschlossen)

- Längerfristig sind die vor dem Schulhaus angeordneten Parkplätze neu anzurichten, um Rückwärtsmanöver auf die Kantonsstrasse zu vermeiden.
- Recyclingstation an einen weniger konfliktbehafteten Standort im Dorf verschieben

#### Verworfene Massnahmen

Auf die Schaffung eines expliziten Kiss&Ride-Angebots für Elterntaxis wird bewusst verzichtet, um keine Fehlanreize zu schaffen.

Federführung	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	– OIK II – Schule
Hinweise zur Umsetzung	Abhängigkeiten
	– Abstimmung mit Schulraumplanung – K.1 Gestaltungskonzept Ortskern und Ortsdurchfahrt Kirchlindach
	Zeithorizont
	Signalisation 2026
	Kosten
	– Beschlossene Massnahmen: CHF 0 bis 10'000



Best. Massnahmen Schulhausplatz



PP vor Schulzugang



Luftbild Schulumfeld- im Oval die PP in ehemaliger Busbucht



PP in alter Busbucht

## H.1 Personenunterführungen (Mööslimatt und Herrenschwanden Nord)

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Unterführung erfüllt BehiG-Anforderungen nicht (zu steil, zu schmal)
- Geringer Nutzungskomfort und Sicherheitsempfinden



#### Rahmenbedingungen

- Wichtige Schulwege
- Zuständigkeit liegt bei Gemeinde
- Mööslimatt:
  - Projekt hindernisfreie Bushaltestelle aktuell in Umsetzung
  - Höhendifferenz in Unterführung ca. 3.75 m; entspricht ca. 60 m Rampenlänge bei 6% Steigung
- Herrenschwanden Nord:
  - Fussgängerstreifen beim Restaurant Traube als Alternativeangebot vorhanden

### Zielsetzung

- Schliessung Netzlücken Fuss- und Veloverkehr
- Schulwegsicherheit
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen



### Massnahmenbeschrieb

Bei beiden Unterführungen sind Massnahmen zur Ertüchtigung der Unterführung und der Treppe vorzunehmen:

- Aufwertung ohne bauliche Veränderung:
  - Optimierung Beleuchtung
  - Reinigung
  - Farbgestaltung
- Bauliche Optimierung: Reduktion von Hindernissen, jedoch ohne vollständige Erfüllung der Anforderungen BehiG; Prüfung und ggf. Optimierung der Breite / Höhe der Unterführung; Optimierung Treppe und Gefällssituation

**Hinweis:** Ein hindernisfreier Ausbau der Unterführung bei der Mööslimatt ist aufgrund der erforderlichen Rampenlänge nicht umsetzbar. Eine Lösung mittels Lift wurde geprüft, jedoch wegen unverhältnismässiger Investitions- und Unterhaltskosten seitens der Gemeinde wieder verworfen. Eine oberirdische Querung via Fussgängerstreifen (mit oder ohne Lichtsignalanlage) ist aufgrund der ungenügenden Platzverhältnisse – insbesondere fehlender Raum für eine Schutzinsel und Trottoiranschlüsse – sowie der eingeschränkten Sicht bei Tempo 50 nicht realisierbar. Zudem wäre auch bei Umsetzung keine durchgängig hindernisfreie Verbindung zum Quartier gewährleistet, da die bestehenden Zugangswege eine Steigung von über 6 % aufweisen.

Auch bei der nördlichen Unterführung ist eine Umgestaltung mit maximal 6 % Gefälle aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein zusätzlicher Fussgängerstreifen zwischen den Bushaltestellen würde eine Schutzinsel erfordern, für die im bestehenden Strassenquerschnitt kein Platz vorhanden ist. Als hindernisfreie Alternative steht der bestehende Fussgängerstreifen beim Restaurant Traube zur Verfügung.

**Federführung** – Gemeinde Kirchlindach

Weitere Beteiligte – OIK II

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.2 Veloabstellplätze an Bushaltestellen</li> <li>– Umbau Bushaltestellen gemäss BehiG</li> </ul>
	Zeithorizont	Sofortmassnahmen und Planung: ab 2026
	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung ohne bauliche Veränderung: CHF 0 bis 50'000</li> <li>– Bauliche Optimierung: CHF &gt;50'000</li> </ul>



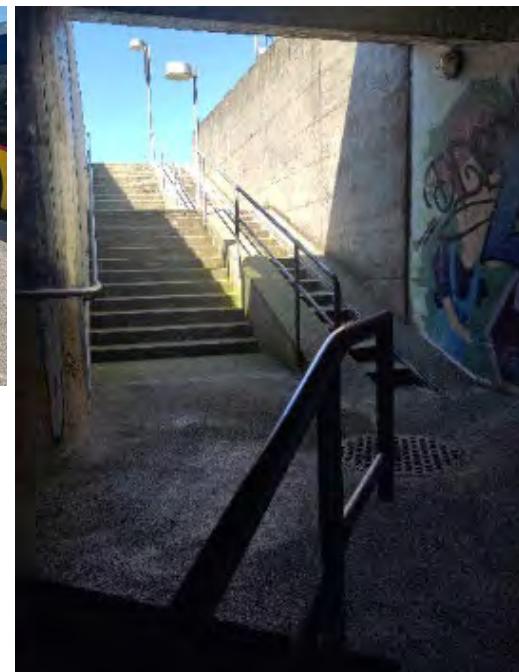
Unterführung Mööslimatt



Treppe Unterführung Mööslimatt



Unterführung Herrenschwanden Nord



Treppe Unterführung Herrenschwanden Nord

## H.2 Fusswegnetz Herrenschwanden

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Schulwegsicherheit (Förderung von ganzjährig nutzbaren sicheren Schulzugängen)
- Vielfältiges Angebot an Wegverbindungen zwischen den Quartieren für den Alltag

#### Rahmenbedingung

Eine Führung für den Fussverkehr entlang der Uettigenstrasse (Kantonsstrasse) wird vom Kanton aus Kosteneffizienzgründen (Hangsituation mit Rutschungsbeobachtungen, enormer Kosten treiber bei Ausbau) ausgeschlossen. Die Verbindung soll abseits der Kantonsstrasse durch die Gemeinde sichergestellt werden.



### Zielsetzung

- Schulwegsicherheit
- Schliessung Netzlücken Fuss- und Veloverkehr



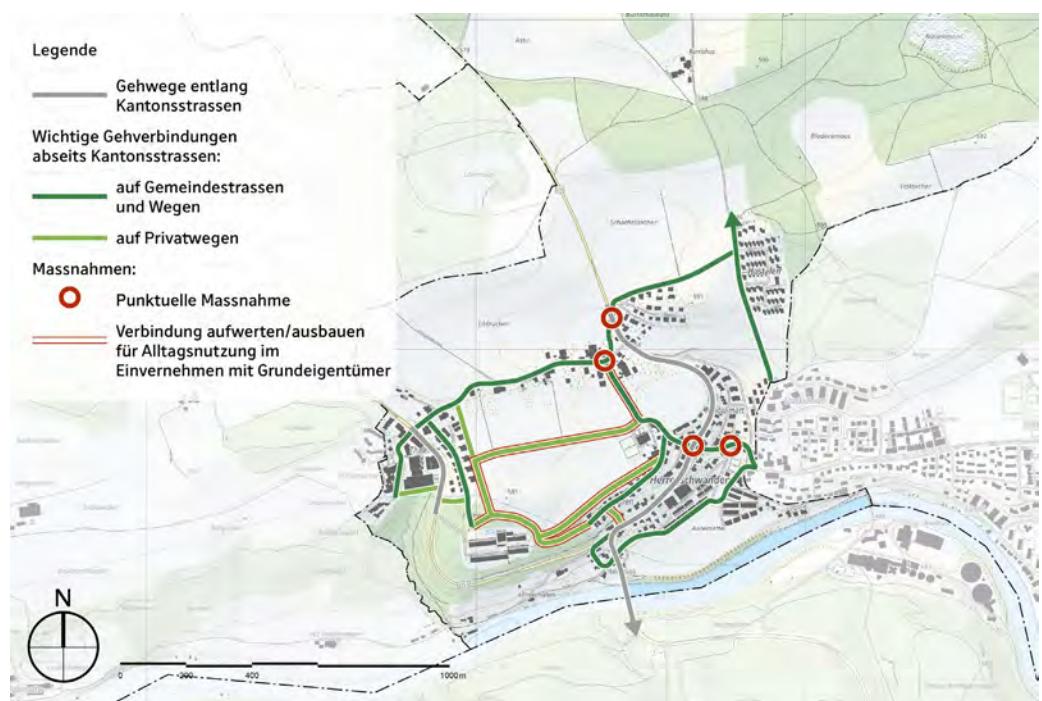
### Massnahmenbeschrieb

Lineare Schwachstellenbeseitigung (siehe Massnahmenkarte auf der Rückseite):

- Aufwertung Wegverbindung zwischen Halensiedlung und Höhenweg: Dimensionierung, Hangsicherung, Unterhalt; zwischen Höhenweg und Halenkreisel: Unterhalt Treppe
- Aufwertung der Wegverbindungen zwischen Thalmatt und Halensiedlung und der Schule Herrenschwanden für die Alltagsnutzung

Die in der Karte dargestellten punktuellen Massnahmen sind mit H.1 (Unterführungen Bernstrasse), H.3 (Halegasse / Herrenschwandenstrasse) und H.11 (Möösliweg) in separaten Massnahmenblättern abgedeckt.

<b>Federführung</b>	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– OIK II (Abstimmung mit Kantonsstrassen)</li> <li>– Private Grundeigentümerschaften</li> </ul>
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten –
	Zeithorizont Ab 2028
	Kosten CHF 0 bis 50'000 pro Jahr



Weg zwischen Halensiedlung und Höhenweg



Weg zwischen Halensiedlung und Schulhaus Herrenschwanden



Fussverbindung Treppe zwischen Halenkreisel und Höhenweg

## H.3 Schulwegsicherheit Halegasse inkl. Knoten Herrenschwandenstrasse

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Schulwegsicherheit entlang der Halegasse
- Fussgängerstreifen Knoten Herrenschwandenstrasse / Halegasse liegt abseits der Wunschlinie der Schulkinder. Wartezeitraum Seite Halegasse ist aus Richtung Thalmatt schlecht einsehbar

#### Rahmenbedingung

- Elterntaxi
- Cars bei Skilager
- Spitzwinkliger Abzweiger Höhenweg ab Halegasse; starkes Längsgefälle



### Zielsetzung

- Schulwegsicherheit
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen



### Massnahmenbeschrieb

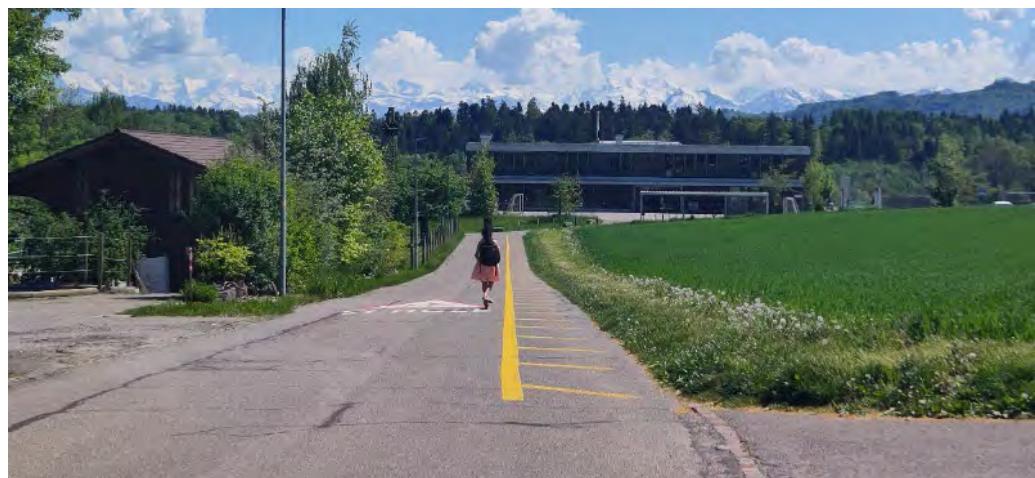
#### Beschlossene Massnahmen

- Weiterführung der Kommunikationsmassnahmen zur Förderung der selbständigen Schulwegbewältigung
- Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) auf der Halegasse zur Verdeutlichung der sensiblen Verkehrssituation (vgl. Referenzbild aus Köniz); bspw. Im Bereich des Abzweigers Schulareal sowie bei den Einfahrten zur Halegasse ab der Bernstrasse sowie ab der Herrenschwandenstrasse
- Prüfung Begegnungszone am Knoten Herrenschwandenstrasse / Halegasse; evtl. mit südlicher Erweiterung bis Abzweiger Schulareal oder sogar bis Anschluss Bernstrasse (ganze Halegasse); Signalisation in Kombination mit farblicher Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) und eventuell baulichen Massnahmen

#### Mögliche weiterführende Massnahmen (bei Bedarf zu prüfen; nicht beschlossen)

- Pfosten zur punktuellen Sicherung des Fussgänger-Längsstreifens Halegasse (Referenz Herrenschwandenstrasse, Bild unten links); genügend lange Abstände, damit Begegnungsfälle von Motorfahrzeugen möglich bleiben; Massnahme wird empfohlen, falls die Halegasse nicht Teil einer Begegnungszone wird.
- Umbau Knoten Herrenschwandenstr. / Halegasse (mit oder ohne Signalisation Begegnungszone denkbar); zwei mögliche Varianten zu prüfen:
  - Variante 1 mit Vertikalversatz / Anhebung des Knotenbereichs (Aufhebung des bestehenden Fussgängerstreifens)
  - Variante 2 mit horizontaler Einengung der Fahrbahn zu Gunsten eines erweiterten und besser einsehbaren Warterraums am südlichen Ende des Fussgängerstreifens; gleichzeitig Verkürzung der Querungsdistanz für Schulkinder und Beruhigungswirkung durch physische Einengung der Durchfahrtsbreite; gewonnene Fläche kann teilweise entsiegelt / begrünt werden; Durchfahrt landwirtschaftlicher Fahrzeuge sowie Fahrmanöver der Schlosserei zu gewährleisten

Federführung	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Evtl. OIK II (Bewilligung Begegnungszone)</li> <li>– Evtl. Anstösser (Einbezug im Fall von baulichen Massnahmen)</li> </ul>
Hinweise zur Umsetzung	Abhängigkeiten –
	Zeithorizont Prüfung Begegnungszone und Konkretisierung Massnahmen: ab 2026
	Kosten – Beschlossene Massnahmen: CHF 0 bis 50'000



Ansicht Haledasse mit Strassenbreite ca. 5 m, davon 1.20 m Fussgängerlängsstreifen



Referenzbild Pfosten am Rand des Fussgängerlängsstreifens; Gemeinde Herrenschwand in Herrenschwand



Referenzbild Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO); Gemeinde Köniz



Projektskizze für mögliche bauliche Lösung Knoten Herrenschwandenstrasse / Haledasse (Variante 1)



Projektskizze für mögliche bauliche Lösung Knoten Herrenschwandenstrasse / Haledasse (Variante 2)

## H.4 Schulareal Herrenschwanden

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Verkehrssicherheit / Entflechtung der Verkehrsströme
- Sichtverhältnisse bei Zufahrt Schulparkplatz
- Elterntaxi

#### Rahmenbedingung

- Notfallzufahrt (z.B. Feuerwehr) muss jederzeit möglich sein.



### Zielsetzung

- Schulwegsicherheit



### Massnahmenbeschrieb

#### Beschlossene Massnahmen

- Signalisation Fahrverbot bei der Zufahrt des Pausenplatzes ohne zeitliche Einschränkung; Als Ausnahme kann z. B. die Anlieferung aufgeführt werden.

#### Ergänzende Massnahmen bei Bedarf (einzelnen oder in Kombination umsetzbar)

- Ergänzende Signalisation Fahrverbot bei Abzweiger Schulareal ab Halegasse während der Unterrichtszeiten; Ausnahme für Lehrkräfte und Anlieferung
- Montage einer einfachen Bremsschwelle bei Parkplatzzufahrt (Höhe Geräteschuppen)
- Installation Absperrgitter zur Vermeidung der Zufahrt auf den Pausenplatz (unter Nutzung der Erfahrungen aus Kirchlindach)

#### Verworfene Lösungsansätze

- Verschiebung Geräteschuppen an alternativen Standort zur Beseitigung des Sichthindernisses; Die Sichtproblematik wird nicht als vordergründig eingeschätzt.
- Parkplatzzufahrt separieren; unverhältnismässig grosser baulicher Aufwand; bedingt Beanspruchung von Landwirtschaftsland
- Auf die Schaffung eines expliziten Kiss&Ride-Angebots für Elterntaxis wird bewusst verzichtet, um keine Fehlanreize zu schaffen.

Federführung	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	– OIK II – Schule
Hinweise zur Umsetzung	Abhängigkeiten –
	Zeithorizont Signalisation Fahrverbot 2026
	Kosten – Beschlossene Massnahmen: CHF 0 bis 10'000 – Ergänzende Massnahme: CHF 0 bis 10'000



Luftbild Zufahrtsbereich Schule mit Darstellung der optionalen temporären Zufahrtsbeschränkung (orange) und der beschlossenen permanenten Zufahrtsbeschränkung (rot)



Zufahrt Parkplatz und Geräteschuppen mit Holzverschlag. Auf der Höhe der gelben Linie kann bei Bedarf eine aufmontierte Schwelle helfen, die Geschwindigkeit weiter zu reduzieren.



Mögliches Produkt: Aufmontierbare Fahrbahnschwelle der Firma Kern AG

## H.5 Bernstrasse ausserorts

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Velosicherheit längs
- Querungsstelle Löhrweg mit Verbesserungspotenzial; querende Freizeitroute Fuss- und Veloverkehr, Tierquerung (Landwirtschaftsbetrieb)



#### Rahmenbedingung

- Bei Abweichung von der Normalgeschwindigkeit (innerorts 50 km/h, ausserorts 80km/h) ist eine Bewilligung des Kantons erforderlich.
- Im kantonalen Sachplan Velowegnetz ist die Bernstrasse ausserorts als «Hauptverbindung Typ I, zu ersetzende Kantonsstrasse» kategorisiert. Bei so gekennzeichneten Abschnitten wird überprüft, ob sie für den Veloalltagsverkehr durch Ersatzverbindungen auf Gemeinde- oder Privatstrassen zu ersetzen sind. Bestätigt sich, dass die Kantonsstrasse für den Veloalltagsverkehr zu ersetzen ist, wird die ersatzweise Linienführung ermittelt.

### Zielsetzung

- Schliessung Netzlücken Fuss- und Veloverkehr
- Schulwegsicherheit
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen



### Massnahmenbeschrieb

#### Beschlossene Massnahmen

- Antrag Tempo 60 an Kanton  
Die Geschwindigkeitsbegrenzung trägt wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit beim Überholen von Velofahrenden bei. Besonders relevant ist dies an der Kuppe, wo die Strasse den viel genutzten Löhrweg kreuzt – ein Übergang, der stark von Velofahrenden und Fussgänger:innen frequentiert wird. In unmittelbarer Nähe befindet sich zudem ein öffentlich zugängliches Blumenfeld, wodurch dieser Abschnitt als neuralgischer Ort innerhalb der Gemeinde Kirchlindach gilt. Eine Reduktion auf 60 km/h verbessert hier die Übersichtlichkeit und schafft mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Die am Kreisel abzweigende Heimhausestrasse ist ebenfalls mit Tempo 60 signalisiert.
- Optimierung Kreuzung Löhrweg mit einfachen Massnahmen  
Bei dieser Kreuzung soll eine Querungshilfe geschaffen werden (siehe Skizze). Dabei wird eine kleine Fläche ca. 2 m mal 6 m chaussiert (zu Lasten von Landwirtschaftsfläche). Diese Fläche unterstützt das rechtwinklige Queren der Strasse (minimale Querungsdistanz).

#### Weiterführende Massnahmen (mit Kanton zu prüfen):

- Velopiktos: Der Strassenquerschnitt beträgt 6.00-6.50m und ist somit zu schmal, um einen Velostreifen zu markieren. Seitlich markierte Velopiktos bieten Abhilfe, um Autofahrende darauf aufmerksam zu machen, dass hier Velos unterwegs sein könnten. Der Bestand auf der Bernstrasse kann verdichtet werden.
- Signalisation: Installation von Signalen mit «Achtung Velo» («Radfahrer» gemäss Anhang 2 b. übrige Gefahren 1.32 SSV)

#### Federführung

- Gemeinde Kirchlindach

#### Weitere Beteiligte

- OIK II
- Eigentümer Parzelle Nr. 2810

#### Hinweise zur Umsetzung

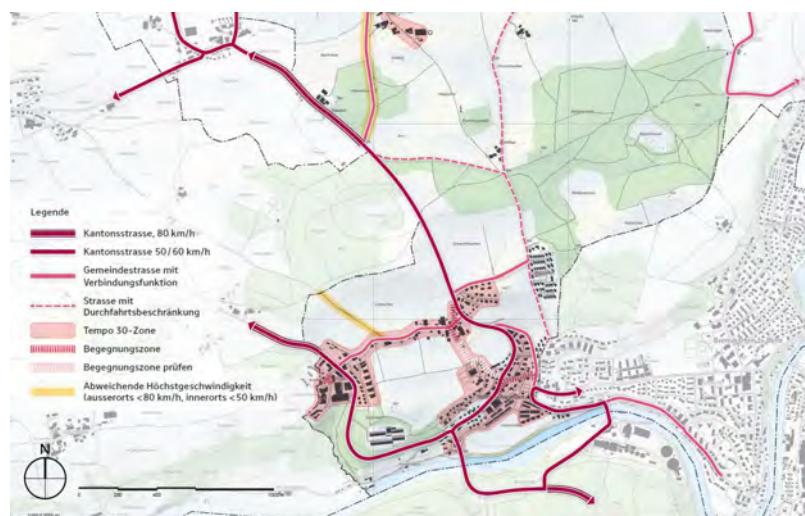
Abhängigkeiten  
– A.1 Ortseinfahrten generell  
– Kantonale Velonetzplanung

Zeithorizont Antrag an Kanton 2026

Kosten CHF 0 bis 10'000 ohne Landerwerb



Entwurf Querungshilfe Löhrweg



Ausschnitt Netzbild MIV



Sachplan Velowegnetz des Kanton Bern:  
Blau-weiss gestrichelte Linie: zu ersetzenende Kantonsstrasse

## K.10 Bushaltestelle Heimenhaus

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf:

- Hindernisfreie Bushaltestelle
- Aufwertungspotenzial nutzen (Platzsituation, Bad, ...)
- Querung Schulweg / Wanderweg
- Ausgangsort Naherholung
- hohe Geschwindigkeiten Heimenhausstrasse



#### Rahmenbedingung:

- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) legt fest, dass alle bestehenden ÖV-Haltestellen bis 2023 an die Vorgaben der Hindernisfreiheit angepasst werden müssen. Haltestellen, die bis dato nicht hindernisfrei sind, müssen angepasst werden.

### Zielsetzung

- Kombinierter Verkehr: Velo – Bus
- Aufwertung öffentlicher Raum



### Massnahmenbeschrieb

#### Umgestaltung Knotenbereich Heimenhaus mit folgenden Hauptzielen:

- **Hindernisfreie Haltestelle:** Die Anpassung der Haltestelle Heimenhaus gemäss BehiG bedeutet vor allem, dass die Haltekanten auf 22cm erhöht werden müssen. Dies erfordert eine gerade Anfahrt des Busses, da das Überschleppen des Seitenbereichs bei hohen Kanten nicht mehr möglich ist. Im Variantenentwurf sind somit Fahrbahnhaltestellen anstelle von Haltebuchen vorgesehen.
- **Veloabstellplätze:** Die Bushaltestelle Heimenhaus dient der Erschliessung von Heimenhaus, dem Bad «Heimeli» sowie auch Niederlindach. Für den Anschluss von Niederlindach ist die Möglichkeit mit dem Velo zur Bushaltestelle zu kommen attraktiv, vor allem wenn es gute Veloabstellanlagen vor Ort gibt (siehe Massnahme A.2).

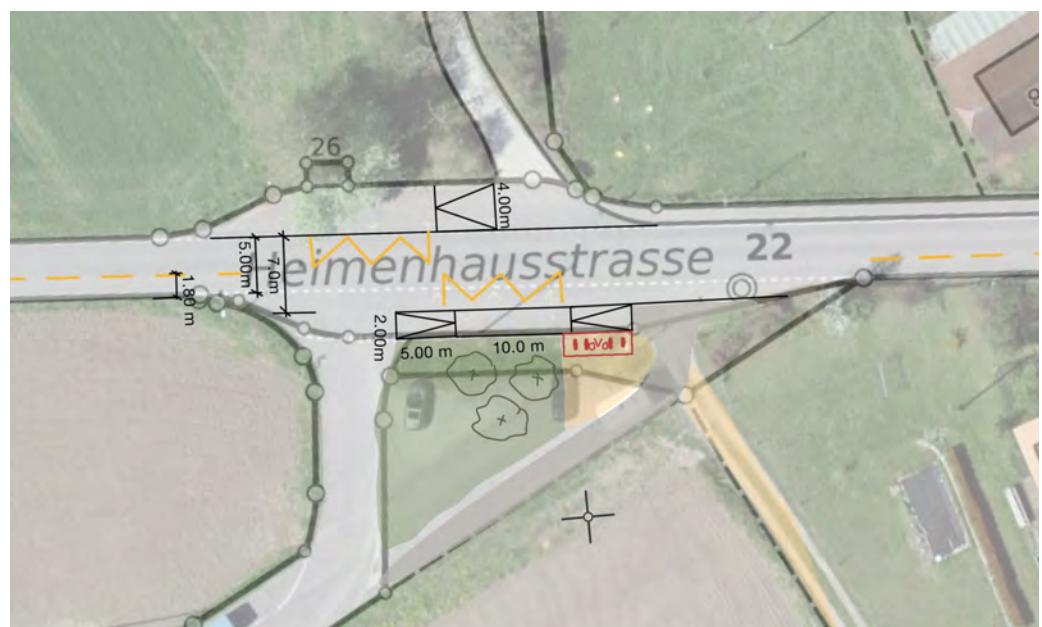
Dabei sind auch folgende Optionen zu prüfen:

- **Option Platzgestaltung:** Die Platzverhältnisse bieten Möglichkeiten für eine kleinere Platzgestaltung mit Baumpflanzungen und Klimamassnahmen, welche das Warten auf den Bus angenehmer machen und dem Ort eine Identität verleihen.
- **Option Fussgängerstreifen:** Aufgrund der hohen Haltekanten würde dieser entgegen der Wunschlinie am nördlichen Ende der Haltestelle zu liegen kommen. Der Autoverkehr käme zum trügerischen Schluss, dass nur an dieser Stelle Fussgänger queren, wobei weiter oben Fussgänger ohne Fussgängerstreifen queren. Das Geschwindigkeitsregime ist auf 50km/h festgelegt und die Fahrbahnhaltestellen verlangsamen den Verkehr.

#### Markierung eines einseitigen Radstreifens auf der Heimenhausstrasse, bergwärts:

In Richtung Kirchlindach kann bergwärts ein Velostreifen geprüft werden. Bei Breite ab 1.80 m verbessert sich der Überholabstand für Velos nachweislich.

Federführung	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	– Postauto
Hinweise zur Umsetzung	<p>Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– A.2 Veloabstellplätze Heimenhaus</li> <li>– Finanzplan</li> </ul> <p>Zeithorizont</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Radstreifen ab 2027</li> <li>– Umbau Haltestellen / Knoten mittelfristig</li> </ul> <p>Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Knotenbereich CHF &gt;200'000</li> <li>– Radstreifen CHF 0 bis 50'000</li> </ul>



Entwurf Haltestelle Heimenhaus



Heimenhausstrasse im Querschnitt 5.00 -6.00m



Platzsituation bei Einmündung Badweg in Heimenhausstrasse

## K.11 Badweg

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Erhöhung Verkehrssicherheit (insb. im Hinblick auf Badesaison)
- Siedlungsverträglichkeit Anwohnende
- Weg als Teil des Naherholungsnetzes (Wandern und Velofahren)

#### Rahmenbedingung

Auf nicht verkehrsorientierten Gemeindestrassen kann die Gemeinde Tempo 30 einführen. Eine Bewilligung des Kantons ist erforderlich.



### Zielsetzung

- Verkehrsberuhigung / Siedlungsverträglichkeit



### Massnahmenbeschrieb

#### Einführung Tempo 30:

Tempo 30 stellt ein siedlungsverträgliches Verkehrsregime dar, das sich besonders für nicht verkehrsorientierte Strassen mit grossem Fuss- und Veloverkehr oder spielenden Kindern eignet. Im vorliegenden Abschnitt verläuft der Zugang zum Freibad «Heimeli», was zu einem erhöhten Aufkommen von Zu-Fuss-Gehenden führt, insbesondere Parkmanövern und Personen, die aus abgestellten Fahrzeugen aussteigen. Auch wenn die Fahrgeschwindigkeit heute bereits tendenziell reduziert ist, schafft eine gesetzlich festgelegte Regelung klare Verhältnisse, insbesondere für nicht ortskundige Verkehrsteilnehmende. Tempo 30 auf untergeordneten Wegen im Siedlungsgebiet unterstützt auch die Erkennbarkeit der Strassenhierarchie. Der Abschnitt für die Einführung von Tempo 30 beginnt nördlich an der Abzweigung der Heimenhausstrasse oder an der Brücke des Chräbsbaches und endet im Süden am Ende des asphaltierten Belags. Der genaue Abschnitt ist im Rahmen einer einfachen Studie zu definieren.

Federführung	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	– OIK II
Hinweise zur Umsetzung	Abhängigkeiten – K.10 Bushaltestelle Heimenhaus Zeithorizont Gesuch an Kanton 2026 Kosten CHF 0 bis 50'000



Badweg: Parkplatzsituation vor dem Freibad «Heimeli»



Maximaler Perimeter für die Einführung von Tempo 30

## H.10 Möösliweg

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Schulwegsicherheit
- Verkehrssicherheit: fehlende Sicht, Geschwindigkeiten, ungeschützte Warteräume

#### Rahmenbedingung

Seit der Sperrung der Neubrücke hat die Belastung mit MIV zugenommen.



### Zielsetzung

- Verkehrsberuhigung / Siedlungsverträglichkeit
- Schulwegsicherheit
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen



### Massnahmenbeschrieb

#### Fahrverbot mit «Zubringerdienst gestattet» auf Möösliweg

Der Möösliweg erschliesst die angrenzenden Quartiere und wird als Verbindung zwischen der Bernstrasse und der Stuckishausstrasse bzw. als Zubringer von der Autobahn nach Bremgarten genutzt. Das Fahrverbot mit der Signalisationstafel «Zubringerdienst gestattet» erlaubt nur noch Fahrten mit Ziel- oder Quellort im bezeichneten Quartier inkl. Aareweg.

Für den Durchgangsverkehr zwischen Herrenschwanden und Bremgarten steht die Stuckishausstrasse zur Verfügung. Diese verläuft durch weniger sensible Räume, und die Schulwegsicherheit kann massgeblich verbessert werden.

#### Weiterführende Massnahmen

Falls diese Massnahme nicht genügend Verbesserung bringt, können weitere Massnahmen ergriffen werden:

- Begegnungszone prüfen, je nach Erfahrung an anderen Orten in der Gemeinde
- Geschützte und gut einsehbare Warteräume sowie durchlaufendes Trottoir Nordseite (mit Umbau); gleichzeitige Aufhebung von temporären Massnahmen

#### Geprüfte, nicht weiterverfolgte Massnahmen

- Einbahnregime: fehlende Verhältnismässigkeit (grosse Umwege für Anwohner) und fehlende Wirksamkeit (Einbahn fördert nicht die vorsichtige und langsame Fahrweise, sondern eher Beschleunigung)

#### Federführung

- Gemeinde Kirchlindach

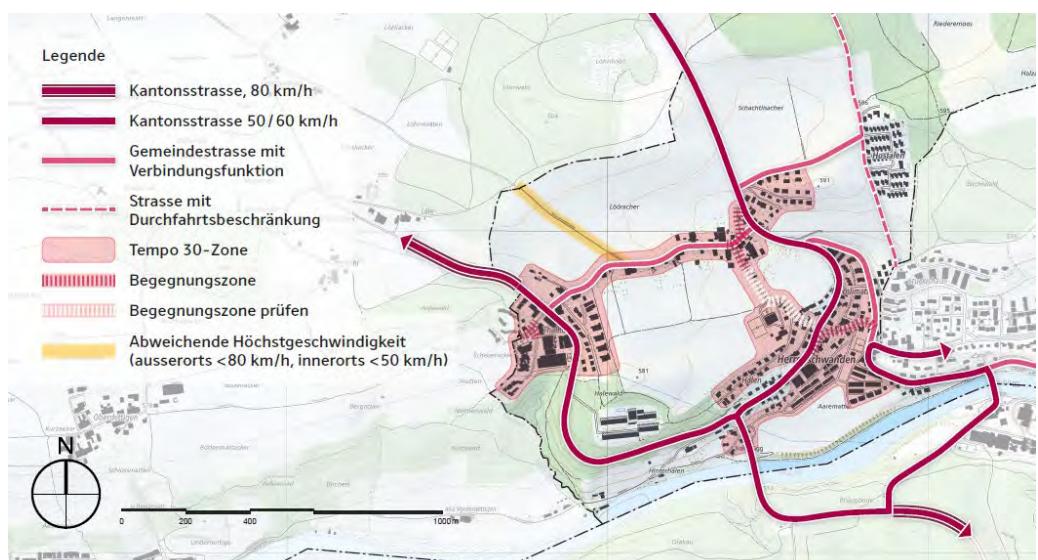
#### Weitere Beteiligte

- 

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten	– H.11 Stuckishausstrasse
	Zeithorizont	Prüfung Begegnungszone und Publikation Fahrverbot mit Zubringerdienst ab 2026
	Kosten	CHF 0 bis 50'000



Entwurf Signalisation Fahrverbot mit Zubringer gestattet



Netzbild MIV



Rückfallebene für bauliche Massnahme bei Querung Möösliweg



Referenzbeispiel für bauliche Massnahme

## H.11 Verkehrsberuhigung Stuckishausstrasse

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf:

- Hohe gefahrene Geschwindigkeiten (>50 km/h trotz Signalisation 40)
- Erscheinungsbild wie Hauptstrasse oder Überlandstrecke

#### Rahmenbedingung:

- Stuckishausstrasse von Neubrücke bis Knoten Kalchackerweg ist Kantonsstrasse und bereits mit Tempo 30 belegt



### Zielsetzung

- Verkehrsberuhigung / Siedlungsverträglichkeit
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen



### Massnahmenbeschrieb

#### Beschlossene Massnahmen:

- Erweiterung Tempo 30 bis Mööslimatt  
Prüfen, ob mehrere Strecken-30-Signalisierungen zu einer Tempo-30-Zone zusammengefasst werden sollen, um die Beschilderung zu vereinfachen
- Rechtsvortritt bei Einmündung Mööslimatt  
Rechtsvortritt fördert gemässigte Geschwindigkeiten im Knotenbereich (Massnahme zur Geschwindigkeitssenkung)
- Einengung und Sicherung mit Poller bei Querungsstelle (siehe Skizze)  
Massnahme zur Verbesserung der Fussverkehrssicherheit und zur Geschwindigkeitssenkung

Federführung	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	– OIK II (zur Harmonisierung der Signalisation unter Einbezug der Stuckishaus- und der Kalchackerstrasse im Besitz des Kantons)
Hinweise zur Umsetzung	<p>Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– H.10 Mööslieweg</li> <li>– Zukunft Neubrücke</li> </ul> <p>Zeithorizont</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ab 2027</li> </ul> <p>Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– CHF 10'000 bis 50'000</li> </ul>



Entwurf Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der Stuckishausstrasse



Knoten Stuckishausstrasse/ Kalchackerstrasse

## H.12 Dettigenstrasse / Mettlenwaldweg

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf:

- Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Offenlegung Bach (spielende Kinder)

#### Rahmenbedingung:

- Gemeindegebiet Wohlen ab Knoten Aspimatt
- Strassensanierungsprojekt der Gemeinde Wohlen auf hinterstem Abschnitt Dettigenstrasse
- Zeitweise grosses Verkehrsaufkommen und Parkierung im Strassenraum aufgrund ORO-Sportzentrum (ungewisse Zukunft der Arealnutzung)



### Zielsetzung

- Aufwertung öffentlicher Raum
- Verkehrsberuhigung / Siedlungsverträglichkeit
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen



### Massnahmenbeschrieb

#### Beschlossene Massnahmen:

- Begegnungszone für Knotenbereich oder für ganze Quartierzelle (Ersatz Tempo-30-Zone) prüfen: Gemeinde Wohlen miteinbeziehen
- Idealerweise bauliche Reduktion der Fahrfläche auf das nötige Minimum zusammen mit der Strassensanierung; als Rückfallebene können Randmarkierungen angebracht werden.
- Gewonnene Seitenflächen gestalten mit Sitzelementen, Pflanztopfen, Entsiegelung, Begrünung, Baumpflanzung zur Aufwertung und Erhöhung der Nutzbarkeit für Aufenthalt und Spiel; Das Bereitstellen von Stadtmobiliar hilft die Aneignung des öffentlichen Raums zu fördern. Baumpflanzungen verhelfen zur Hitzeminderung bei asphaltierten Flächen und die Aufenthaltsqualität zu fördern
- Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) innerhalb der Fahrfläche zur Verdeutlichung des besonderen Ortes
- Eignung als zentraler Standort für Veloverleihsystem in der Thalmatt prüfen

<b>Federführung</b>	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	– Gemeinde Wohlen (Koordination Strassensanierung, Geschwindigkeitsregime)
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten – Sanierung Dettigenstrasse durch Gemeinde Wohlen bei Bern Zeithorizont 2028 – 2032 Kosten CHF >50'000



Entwurf Aufwertung Knoten Dettigenstrasse/ Mettlenwaldweg



Grosse Verkehrsflächen beim Knoten Dettigenstrasse/ Mettlenwaldweg



Referenzbeispiel Stadt Bern für temporäre Gestaltung in vergleichbarer Situation (Greyerzstrasse)

## H.13 Herrenschwandenstrasse, Abschnitt Nord

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf

- Verkehrssicherheit
- Verkehrsverträglichkeit im Wald und allgemein in der Herrenschwandenstrasse

#### Rahmenbedingung

- Gemeindegrenze am Waldrand
- Sportplatz FC Goldstern; Nutzende benutzen die Garderoben der Schule Herrenschwanden
- Weg wird von Oberstufenschülerinnen und -schüler (Uettlingen) genutzt.



### Zielsetzung

- Verkehrsberuhigung / Siedlungsverträglichkeit
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen
- Schulwegsicherheit



### Massnahmenbeschrieb

#### Beschlossen

Signalisation Höchstgeschwindigkeit 40 km/h

#### Vorerst nicht weiterverfolgte Massnahme

Durchfahrtsverbot für Motorwagen und Motorräder zwischen Abzweiger Thalmattweg und Abzweiger Sportplatz als gemeinsame Massnahme mit der Gemeinde Wohlen; Sportplatz nur noch aus Richtung Uettlingen erreichbar.

Federführung	– Gemeinde Kirchlindach						
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeinde Wohlen</li> <li>– Bewilligung abweichende Geschwindigkeitssignalisation durch OIK II erforderlich</li> </ul>						
Hinweise zur Umsetzung	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Abhängigkeiten</td><td>– Gemeinde Wohlen</td></tr> <tr> <td>Zeithorizont</td><td>Ab 2026</td></tr> <tr> <td>Kosten</td><td>– Beschlossene Massnahmen: CHF 0 bis 10'000</td></tr> </tbody> </table>	Abhängigkeiten	– Gemeinde Wohlen	Zeithorizont	Ab 2026	Kosten	– Beschlossene Massnahmen: CHF 0 bis 10'000
Abhängigkeiten	– Gemeinde Wohlen						
Zeithorizont	Ab 2026						
Kosten	– Beschlossene Massnahmen: CHF 0 bis 10'000						



*Herrenschwandenstrasse, Blick Richtung Uettligen; ergänzend zum bestehenden Signal «Ende Tempo 30» soll «Höchstgeschwindigkeit 40 km/h» signalisiert werden. Ein zweites Signal kann an der Gemeindegrenze oder in Absprache mit der Gemeinde Wohlen weiter nördlich positioniert werden.*

## A.1 Ortseinfahrten generell

### Ausgangslage

#### 25019:

- Hohe Geschwindigkeiten und mangelnde Aufmerksamkeit bei Ortseinfahrten und in Ortsdurchfahrten

#### Rahmenbedingung:

- Die hier genannten Strassen sind im Eigentum des Kantons. Somit hat dieser die Handlungsvollmacht. Die Gemeinde kann Massnahmen lediglich beantragen.
- Der Kanton handelt nur bei nachgewisem Bedarf und nachgewiesener Verhältnismässigkeit der Massnahme.



### Zielsetzung

- Verkehrsberuhigung / Siedlungsverträglichkeit
- Verkehrssicherheit im Allgemeinen



### Massnahmenbeschrieb

- Gemeinde beantragt Geschwindigkeitsmessungen beim Kanton. Damit soll der Handlungsbedarf eruiert werden.
- Ist Handlungsbedarf nachgewiesen, werden Massnahmen durch den Kanton veranlasst. Die Gemeinde kann Handlungsansätze beantragen, beispielsweise:
  - Periodische Durchführung von polizeilichen Radarkontrollen
  - Räumlichen Eindruck verändern von weit zu eng → wahrnehmungspsychologischer Effekt (z.B. durch Baumpflanzungen oder seitliche Begrenzung der Fahrbahn durch bauliche Elemente wie z.B. Natursteinmauer; Möglichkeiten für solche Massnahmen können durch Gemeinde mit den Grundeigentümern geprüft werden)
  - Schwellen in Ausnahmefällen möglich
  - Mittelinsel am Ortseingang; evtl. kombiniert mit einer Querung

Folgende Strassen sind aus Gemeindesicht betroffen:

- Ortseinfahrten Herrenschwanden (Uettigenstrasse und Bernstrasse)
- Ortseinfahrten Kirchlindach (Lindachstrasse von Ortschwaben und von Oberlindach her)

#### Federführung

- OIK II

#### Weitere Beteiligte

- Gemeinde Kirchlindach
- Evtl. betroffene Grundeigentümer

#### Hinweise zur Umsetzung

Abhängigkeiten	– Projekte im Umfeld (z. B. Projektierung Veloweg Uettigenstrasse)
Zeithorizont	2032 – 2036
Kosten	Je nach Ausführung ca. CHF 10'000 bis >200'000 pro Standort



*Visualisierung einer möglichen Massnahme ohne physischen Eingriff in die Fahrbahn am Beispiel der Uettigenstrasse (Baumallee führt zu beidseitigen Elementen zur optischen Einengung des Strassenraums)*

## A.2 Veloabstellplätze an Bushaltestellen

### Ausgangslage

#### Handlungsbedarf:

- Unterstützung kombinierter Verkehr Velo – Bus
- Unterstützung der nachhaltigen Mobilität

#### Rahmenbedingung:

- Bei Platzierung von Veloabstellplätzen in Kantonsstrassenparzellen ist der Unterhalt der öffentlichen Veloabstellplätze Sache der Gemeinde



### Zielsetzung

- Kombinierter Verkehr: Velo - Bus



### Massnahmenbeschrieb

Veloabstellplätze im öffentlichen Raum fördern die Nutzung des Velos in der Bevölkerung. Mittellange Distanzen können mit dem Velo überwunden werden. Insbesondere fördern sichere Abstellplätze in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr. Die Ausstattung qualitativer Veloabstellanlagen beinhaltet:

- Markierung
- Anlehnbügel / Anbindevorrichtung
- Überdachung, wenn möglich
- Beleuchtung optional



Beispiel Stadt Bern für eine qualitativ gute Mindestausstattung inklusive Anbinde- und Anlehnmöglichkeiten

An folgenden Bushaltestellen wird Potenzial für zusätzliche Veloabstellanlagen gesehen:

- Haltestelle Jetzikofenstrasse
- Haltestelle Heimenhaus
- Haltestelle Mööslimatt (auf Höhe der Haltestelle und unten beim Möösliweg)
- Haltestelle Halenbrücke (zentraler Standort beim Kreisel)

Entwurf siehe Skizzen

Federführung	– Gemeinde Kirchlindach
Weitere Beteiligte	– OIK II (wenn Kantonsstrassen betroffen sind) Evtl. private Grundeigentümerschaften
Hinweise zur Umsetzung	<p>Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– BehiG-Gestaltung Bushaltestellen</li> <li>– Planung Standorte Veloverleihsystem (Publibike)</li> <li>– K.1 für Haltestelle Jetzikofenstrasse</li> <li>– H.1 für Haltestelle Mööslimatt</li> <li>– K.10 für Haltestelle Heimenhaus</li> </ul> <p>Zeithorizont</p> <p>2028 – 2032</p> <p>Kosten</p> <p>Ca. 5'000 bis 20'000 pro Standort exkl. Landerwerb</p>



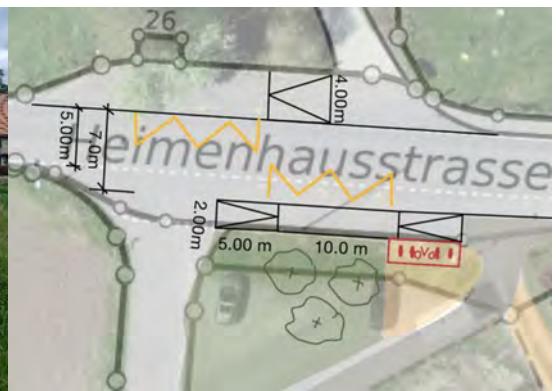
Standort Haltestelle Jetzikofenstrasse



Entwurf Veloabstellplatz Jetzikofenstrasse



Standort Haltestelle Heimenhaus



Entwurf Veloabstellplatz Heimenhaus



Standort Haltestelle Mööslimatt (unten)



Entwurf Veloabstellplätze Mööslimatt



Standort Haltestelle Halenbrücke



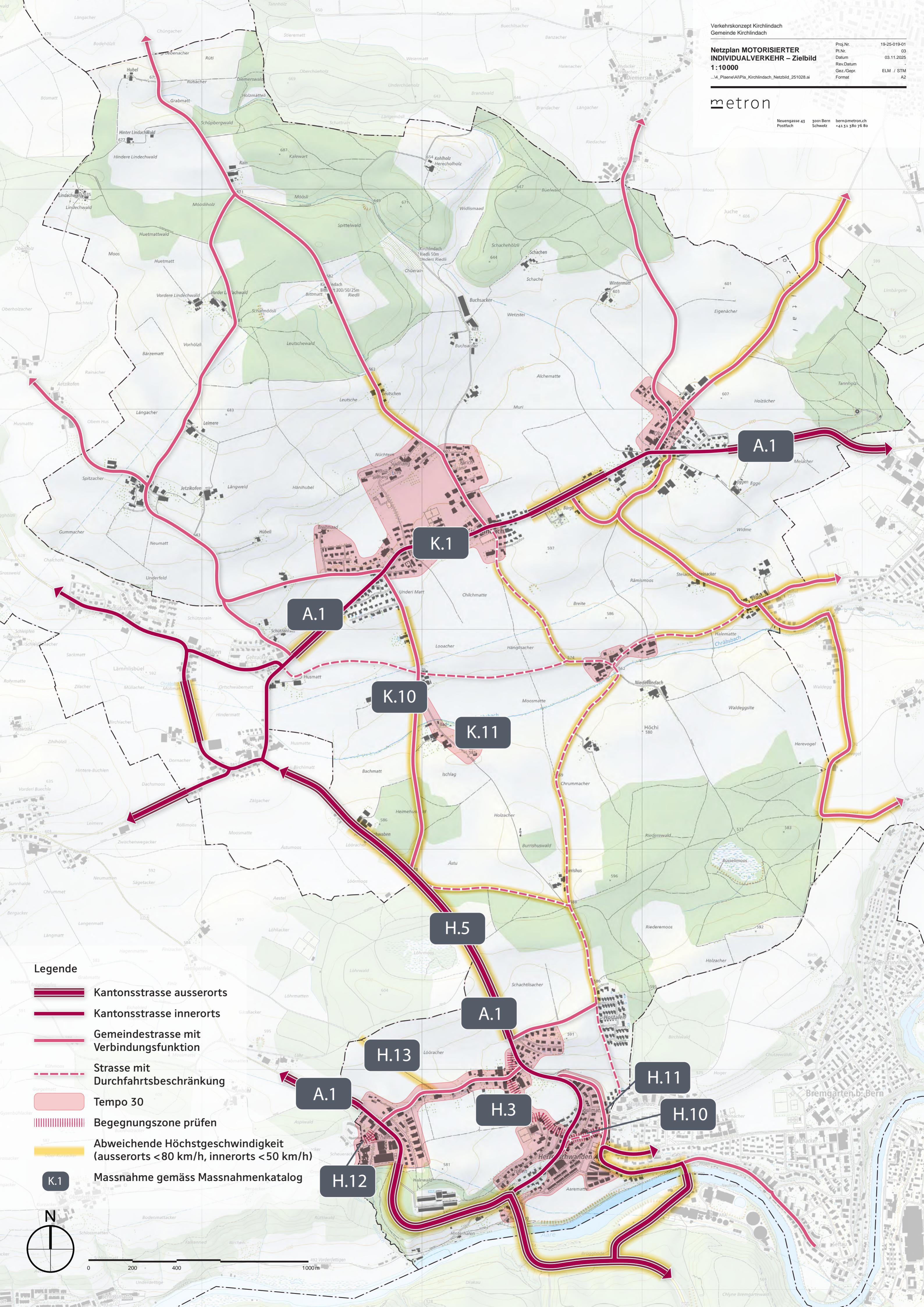
Entwurf Veloabstellplatz Halenkreisel

## 8 Themenspeicher

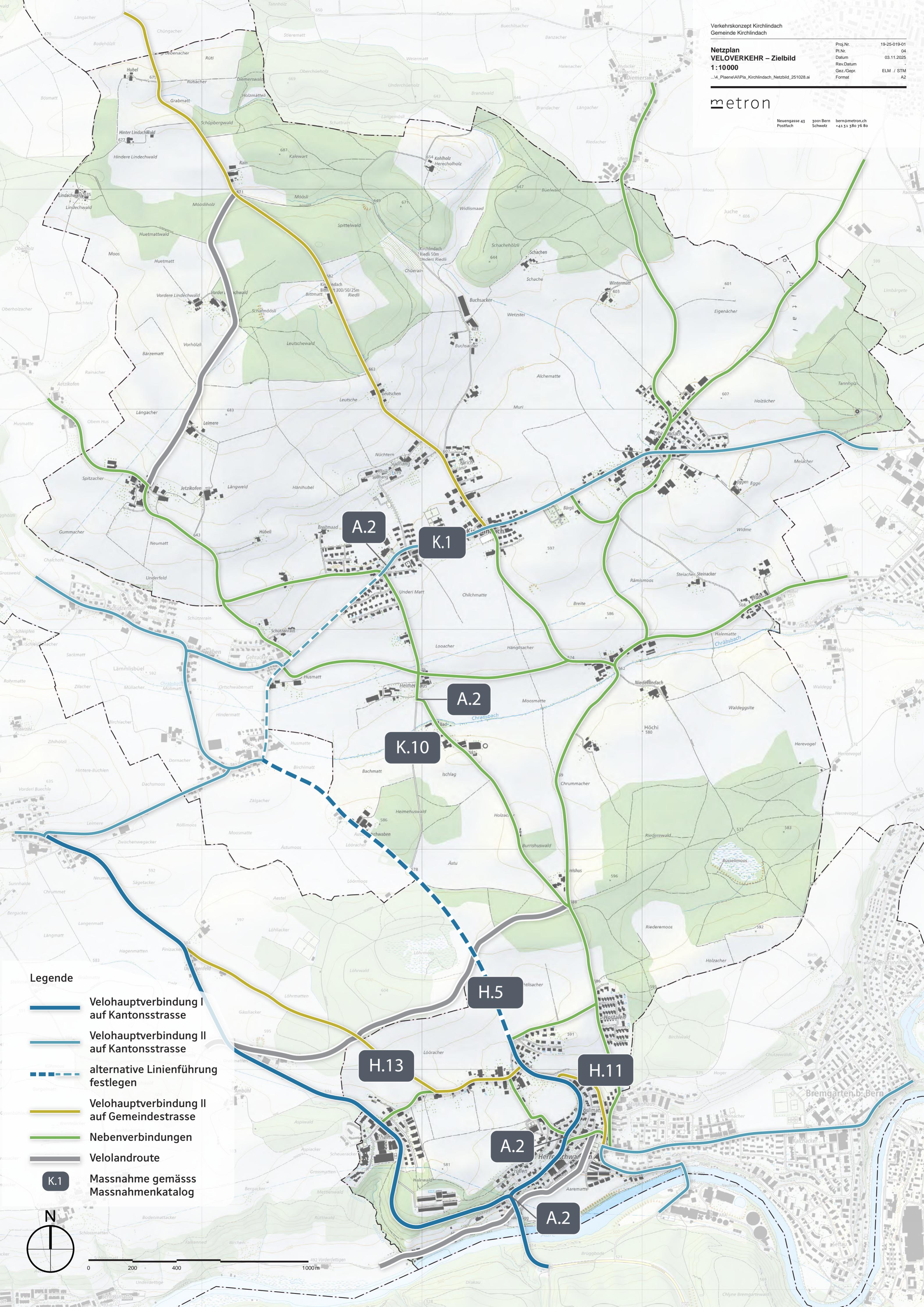
Im Rahmen der Korrespondenz mit der Bauverwaltung oder der Partizipation wurden weitere Themen eingebracht, die weder von laufenden Projekten noch von den hier definierten Massnahmen adressiert werden. Diese werden separat geprüft / weiterbearbeitet:

- Dimensionierung Stuckishausstrasse: Der Querschnitt reicht für viele Begegnungsfälle nicht aus.
- Tempo 30 im Quartier Hostalen: Vor allem Fahrzeuge von der Riedernstrasse her fahren gemäss Angabe eines Anwohners mit ungeminderter Geschwindigkeit in die schmale Quartierstrasse hinein.
- Zubringerdienst in der Umgebung von Niederlindach (mehrere Strassen)
- Prüfung eines Fussgängerstreifens auf der Lindachstrasse, westlich des Kreisels Jetzikofenstrasse; Eine Insel und die beidseitigen Warteräume sind bereits vorhanden.

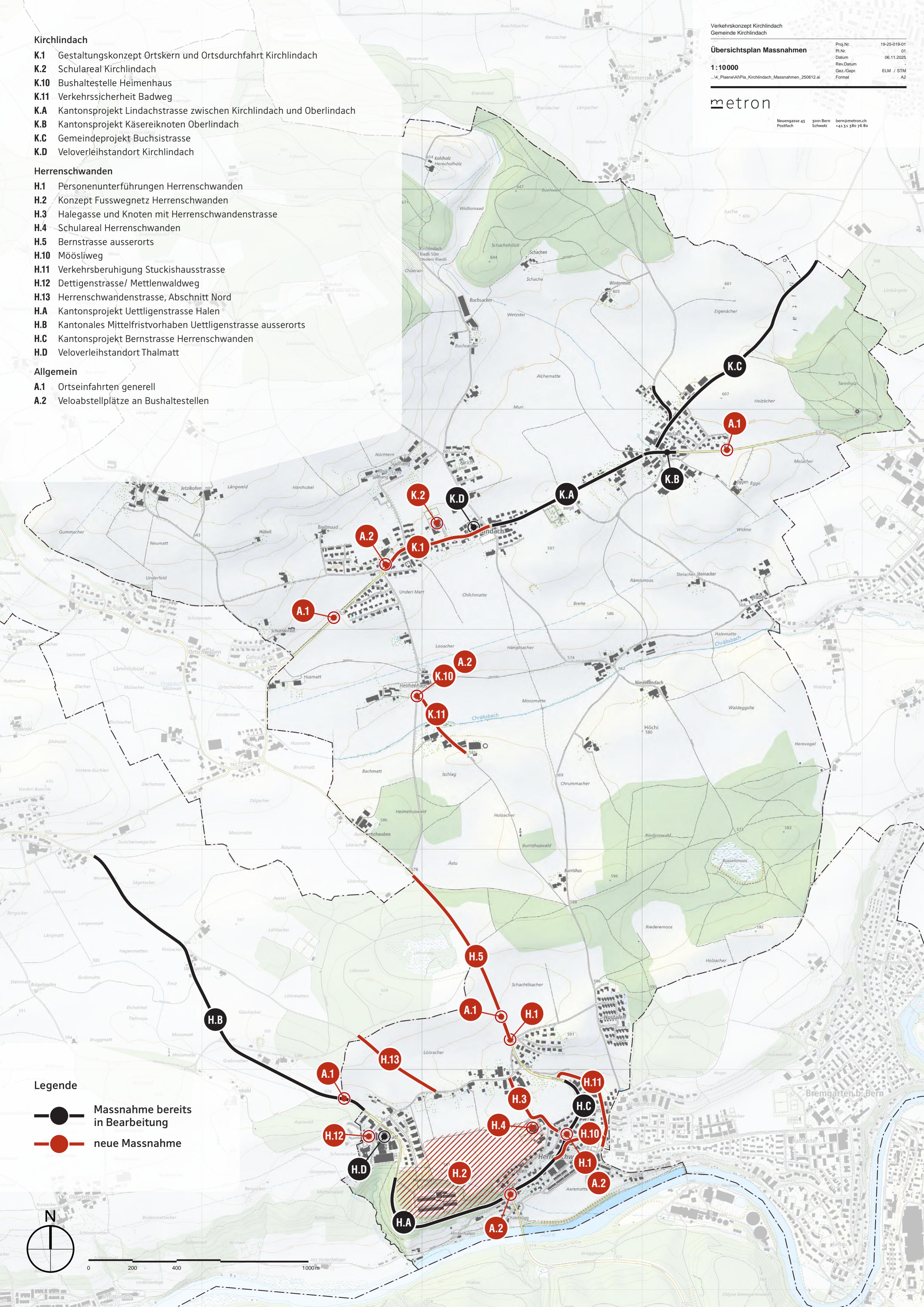
# Kartenanhang



metron

Neuengasse 43  
Postfach 3001 Bern  
Schweiz  
bern@metron.ch  
+41 31 380 76 80





metron

Neuengasse 43  
Postfach

3001 Bern  
Schweiz

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