



Gemeinde Kirchdorf

Richtplan Verkehr

Erläuterungsbericht und Massnahmenblätter



Der Richtplan Verkehr beinhaltet:

- Teilrichtplan Fussverkehr
- Teilrichtplan Veloverkehr
- Erläuterungsbericht und Massnahmenblätter

Mitwirkung

23. April 2024

infraconsult

Raum und Mobilität
Umwelt
Gesellschaft und Wirtschaft
Public Management
Kommunikation

IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27, CH-3013 Bern
+41 31 359 24 24
icag@infraconsult.ch
infraconsult.ch

Titelbild

Strasse und Panorama, Ortsausfahrt Mühledorf in Richtung Kirchdorf (Foto: IC Infraconsult, 10. Mai 2022)

Auftraggeberin

Gemeinde Kirchdorf
Kirchgasse 2
3116 Kirchdorf BE

Arbeitsgruppe

Samuel Moser, Gemeindepräsident
Therese Reusser, Vizegemeindepräsidentin
Urs Kunz, Gemeinderat
Alex Röthlisberger, Gemeinderat
Marco Lehmann, Gemeinderat
Carolin Luginbühl, Gemeinderätin
Urs Meier, Gemeinderat
Peter Blatti, Gemeindeschreiber
Priska Brönnimann
Franziska von Steiger
Ruth Wälti
Monika Balmer
Herrmann Blatter
Urs Riem
Daniel Hublard

Bearbeitende IC Infraconsult

Sandro Rätzer, Projektleiter
Severin Caluori, Stv. Projektleiter
André König

Bezug

IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern

Datum	Status	Adressiert an	Bemerkungen
03.05.2023	Entwurf	Arbeitsgruppe	Version für Klausur 2 vom 4. Mai 2023
03.07.2023	Entwurf	Arbeitsgruppe	
09.08.2023	Entwurf	Arbeitsgruppe, Gemeinderat, RGSK und OIK II	Version für Koordination mit Region / Kanton
23.04.2024	Mitwirkung	Öffentliche Mitwirkung	

Inhaltsverzeichnis

A	Erläuterungsbericht	4
1	Allgemeines	4
1.1	Auftrag	4
1.2	Aufbau, Inhalt und Verbindlichkeit	4
1.3	Planungsgrundsätze	5
1.4	Rechtswirkung	5
1.5	Nachführung	5
1.6	Genehmigung	6
1.7	Genehmigungsvermerke	6
2	Richtplan	7
2.1	Fussverkehr	7
2.2	Veloverkehr	8
2.3	Massnahmen	8
B	Massnahmenblätter	9
C	Richtplankarten	18
D	Anhang	19

A Erläuterungsbericht

1 Allgemeines

1.1 Auftrag

Der Gemeinderat beauftragte im Rahmen der Ortsplanungsrevision IC Infraconsult mit der Erarbeitung dieses Verkehrsrichtplans.

Der Verkehrsrichtplan wurde in enger Zusammenarbeit mit einer Arbeitsgruppe erarbeitet. Diese besteht aus 16 Personen, zusammengesetzt aus dem Gemeinderat, dem Gemeindevorsteher, der Bauverwalterin sowie Einwohnerinnen und Einwohnern der Gemeinde Kirchdorf. Bei der Zusammenstellung der Arbeitsgruppe wurde auf eine ausgewogene Vertretung der Parteien (Forum Kirchdorf und SVP Kirchdorf) und der Ortsteile Gelterfingen, Mühledorf, Kirchdorf und Noflen geachtet.

Der neue Richtplan Verkehr soll den Behörden als Führungs- und Koordinationsinstrument dienen. Dabei stehen diese Handlungsfelder im Fokus:

- Koordination Gemeinde - Region - Kanton
- Koordination Investitionsplanung (insbesondere für Verkehrs- und Schulwegsicherheit)

1.2 Aufbau, Inhalt und Verbindlichkeit

Der Richtplan Verkehr besteht aus den drei folgenden Teilen:

A Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht beschreibt die Ausgangslage und die Herleitung der Massnahmen und der Teilrichtpläne.

B Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter stellen die Aufgaben der Gemeinde dar und sind behördenverbindlicher Bestandteil des Richtplans. Die Massnahmenblätter präzisieren die Ausgangslage und die Zielsetzung, definieren erste Lösungsansätze und koordinieren das weitere Vorgehen und die Zuständigkeiten. Die Massnahmenblätter sind gemäss Kapitel 1.3 behördenverbindlich.

C Richtplankarten

Die Richtplankarten bestehen aus den folgenden, behördenverbindlichen Teilrichtplänen:

- Teilrichtplan Fussverkehr nach Art. 2 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)
- Teilrichtplan Veloverkehr

Auf den Richtplankarten werden die Verkehrsnetze der verschiedenen Verkehrsarten festgehalten sowie die Netzlücken, die es zu schliessen gilt. Auf den Richtplankarten wird das Fussweg- und Velonetz nach Art. 44 und 45 Strassengesetz abgebildet.

Mit der Beschlussfassung des Gemeinderates gelten im Teil A das Unterkapitel 1.3 «Planungsgrundsätze» und Kapitel 2 «Richtplan» als behördenverbindlich. Dies gilt auch für die Teile B «Massnahmenblätter» und C «Richtplankarten» (vgl. Kapitel 1.4«Rechtswirkung»).

Die behördenverbindlichen Kapitel sind im Titel jeweils blau hinterlegt.

1.3 Planungsgrundsätze

Die Verkehrsplanung der Gemeinde basiert auf folgenden Planungsgrundsätzen:

- Sichere Schulwege ermöglichen
- Gefahrenstellen im Verkehr reduzieren
- Anwohnende vor Immissionen (insbesondere Lärm) schützen

- Verkehrsträger siedlungsverträglich gestalten
- Fuss- und Veloverkehr stärken
- Verkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen verbessern

1.4 Rechtswirkung

Verbindlichkeit und Genehmigung

Der Richtplan Verkehr ist nach Art. 68 Baugesetz (BauG) behördenverbindlich. Er dient der Gemeindebehörde als Führungs- und Koordinationsinstrument. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) ist Genehmigungsbehörde. Auf Antrag der Gemeinde kann die Verbindlichkeit auf zustimmende regionale Organe und kantonale Behörden sowie auf besondere Erschliessungsträger ausgedehnt werden (Art. 68. Abs. 3 BauG).

Koordinationsstand

Im Richtplan Verkehr werden drei Koordinationsstände unterschieden:

- **Festsetzung**
Das Vorhaben ist abgestimmt, die Planung und Koordination sind abgeschlossen. Es liegt ein Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor. Eine Festsetzung bindet die Beteiligten für das Projekt und das Verfahren.
- **Zwischenergebnis**
Die Planung und Koordination des Vorhabens läuft und hat bereits zu Lösungsansätzen geführt. Weitere Abklärungen sind nötig. Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.
- **Vororientierung**
Das Vorhaben ist erst im Ansatz bekannt und es bestehen nur grobe Vorstellungen dazu. Eine weitergehende Abklärung und Koordination sind notwendig. Eine Vororientierung verpflichtet die beteiligten Partner zu einer offenen, gegenseitigen Orientierung.

1.5 Nachführung

Der Richtplan hält die wichtigsten Ergebnisse der bisherigen Verkehrsplanung fest. Damit er seine Koordinationsfunktion permanent erfüllen kann, muss er periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

2.1 Fussverkehr

Fusswegnetz	<p>Ein gutes Angebot an Fusswegen ist für eine nachhaltige Mobilität zentral. Fusswege verbinden und erschliessen unter anderem Wohngebiete, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie Kindergärten und Schulen. Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger muss dabei sichergestellt werden.</p> <p>Fusswege bilden zusammenhängende Netze und sind gemäss Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) in Plänen festzuhalten. Der Sachplan Wanderroutennetz legt das Wanderroutennetz fest, das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet obliegt der Gemeinde, dies gemäss Art. 44 Strassengesetz (SG) und Art. 27 Strassenverordnung (SV).</p>
Ziel der Netzplanung	<p>Mit der Fusswegnetzplanung wird das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet und die Verbindungen zwischen den verschiedenen Dorfteilen festgelegt und im Plan «Fusswegnetz» (gemäss Art. 2 FWG) festgehalten. Der Netzplan unterstreicht die Bedeutung des Fussverkehrs als eigenständige Mobilitätsform und dient als Koordinationsinstrument.</p>
Temporegime	<p>Der Teilrichtplan Fussverkehr stellt die bestehende Zone mit Tempo 30 dar. Angestrebt wird die Einführung von neuen Tempo 30 Zonen in besonders sicherheitsrelevanten Bereichen in Gelterfingen und Noflen sowie die Erweiterung der Tempo 30 Zone im Ortskern von Kirchdorf, ebenso die Einführung weiterer Temporeduktionen im Kernbereichen der Dörfer auf Kantonsstrassen zwischen Mühledorf und Gelterfingen sowie zwischen Mühledorf und Gerzensee.</p> <p>Die Vorteile der Temporeduktion sind wie folgt begründet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Schulwegsicherheit ▪ Erhöhung der Aufenthaltsqualität ▪ Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ▪ Gleichmässigerer Verkehrsfluss (Vermeidung des «Handorgel-Effekts»)
Immissionsschutz für Anwohnende, insbesondere Lärminderung Inhalt der Netzplanung	<p>Der Fusswegnetzplan enthält das bestehende Fusswegnetz sowie Fussverbindungen mit Handlungsbedarf. Dazu kommen Netzlücken sowie bestehende Fusswege, die wesentlichen Bedarf für Verbesserungen aufweisen. Für die Behörde verbindliche Inhalte sind die bestehenden Netzbestandteile sowie die Fussverbindungen mit Handlungsbedarf. Werden in den Plänen enthaltene Fusswege oder Teile davon aufgehoben, sind diese zu ersetzen (FWG Art. 7).</p> <p>Im Fusswegnetzplan werden die für die Netzplanung wichtigen Netzbestandteile dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fusswege ▪ Fussverbindungen mit Handlungsbedarf ▪ Strassenquerungen
Weiler Eggenhorn, unübersichtliche Stelle	<p>Im Weiler Eggenhorn, bei der Verengung zwischen den Gebäuden Eggenhorn 57 und Eggenhorn 59 ist es innerhalb der letzten Jahre zu einer Fahrzeugkollision gekommen. Zusätzlich zu den Markierungslinien auf dem Boden sind einfache Massnahmen, beispielsweise ein Gefahrensignalschild «Verengung», denkbar. Eggenhorn erhält keine eigene Massnahme im Richtplan.</p>

2.2

Veloverkehr

Ziel der Netzplanung

Mit der Velonetzplanung wird das Velonetz festgelegt und im Plan «Veloverkehr» festgehalten. Der Netzplan unterstreicht die Bedeutung des Veloverkehrs als eigenständige Mobilitätsform und dient als Koordinationsinstrument. In Kirchdorf dient ein Teil der Velowege als Schulweg. Schülerinnen und Schüler ab der vierten Klasse legen ihren Schulweg per Velo zurück. Schülerinnen und Schüler ab der Oberstufe fahren nach Gerzensee und Wichtrach zur Schule – womit sich ihr Veloschulweg verlängert. Der Schulwegsicherheit kommt daher bei der Velowegnetzplanung eine besondere Bedeutung zu.

2.3

Massnahmen

Im Folgenden werden die aus den Teilrichtplänen «Fussverkehr» (nach Art. 2 FWG) und «Veloverkehr» resultierenden Massnahmen dargestellt. Die Verbindlichkeit der einzelnen Massnahmen ist über den Koordinationsstand definiert (siehe 1.4).

Massnahmenliste

Nr.	Massnahmenblatt
F1	Tempo 30
F2	Temporeduktion
F3	Fussweglücken schliessen
F4	Fussquerungen
V1	Velonetzlücken auf Kantonsstrasse schliessen
V2	Kommunale Massnahmen Veloverkehr
V3	Massnahmen E-Mobilität

B Massnahmenblätter

F Teilrichtplan Fussverkehr

F1 Tempo 30

Teilrichtplan Fussverkehr

Ausgangslage

- Die bezeichneten Bereiche sind zu schmal und unübersichtlich für Tempo 50
- Tempo 50 führt deshalb zu gefährlichen Situationen und ungleichmässigem Verkehr
- Bestehende Massnahmen (z.B. Poller am Trottoir-Rand) reichen nicht aus
- In der Kirchgasse in Kirchdorf wurden von 2011-2021 Jahre 4 Unfälle mit Personenschaden registriert, bei der Kreuzung Hal-den-Dorfstrasse deren 3 (Unfalldaten ASTRA, 2022)

Zielsetzung

- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung der Schulwegsicherheit / Die Schulkinder der Gemeinde können selbständig und ohne Gefährdung zur Schule gehen
- Reduktion der Anzahl Unfälle im Ortskern von Kirchdorf
- Lärminderung in dicht bewohnten Gebieten
- Gleichmässigerer Verkehrsfluss (Vermeidung des «Handorgeleffekts»)

Massnahmen

Nr.	Massnahme	Beschreibung und Verortung	Priorität	Bauliche Massnahme	Koordinationsstand
F1.1	Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, auf dem bezeichneten Kantonsstrassenabschnitt Tempo 30 einzuführen.	Ortskern Kirchdorf, anschliessend an bestehende Zone Tempo 30 > Kantonsstrasse	1	Nein	Festsetzung Vororientierung Zwischenergebnis
F1.2	Der Gemeinderat strebt an, auf dem bezeichneten Gemeindestrassenabschnitt Tempo 30 einzuführen	Ortskern Kirchdorf, anschliessend an bestehende Zone Tempo 30 > Gemeindestrassen	1	Nein	Festsetzung
F1.3	Der Gemeinderat strebt an, auf dem bezeichneten Gemeindestrassenabschnitt Tempo 30 einzuführen	Oberdorf Noflen, bis Schulhaus > Gemeindestrasse	2	Nein	Festsetzung
F1.4	Der Gemeinderat strebt an, auf dem bezeichneten Gemeindestrassenabschnitt Tempo 30 einzuführen	Ortskern Gelterfingen > Gemeindestrasse	2	Nein	Festsetzung

Hinweise zur Umsetzung

F1.1 / F1.2: Mit der Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse ist die Höchstgeschwindigkeit auch auf Gemeindestrassen der im Plan bezeichneten Gebiete zu reduzieren.

F2 Temporeduktion

Teilrichtplan Fussverkehr

Ausgangslage					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf den bezeichneten Bereichen gilt heute Tempo 80 ▪ Die bezeichneten Bereiche sind wichtige Routen für den Veloverkehr / Bestandteil der Schulwege. ▪ Aufgrund des Gefälles zwischen Hauenen und Gelterfingen werden die Verkehrsteilnehmenden animiert, die Tempolimits zu überschreiten, was auf diesem Strassenabschnitt zu gefährlichen Situationen führt. ▪ Bei beiden Strasseneinfahrten auf die Kantonsstrasse im Hang zwischen Hauenen und Gelterfingen ist es zwischen 2011 und 2021 zu je einem Einbiegeunfall mit Personenschaden gekommen (Unfalldaten ASTRA, 2022). 					
Zielsetzung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Schulwegsicherheit ▪ Die Schulkinder der Gemeinde können selbständig und ohne Gefährdung zur Schule gehen ▪ Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ▪ Verbesserung Sicherheit Bushaltstelle «Mühledorf BE, Rüschi» ▪ Lärminderung in bewohnten Gebieten 					
Massnahmen					
Nr.	Massnahme	Verortung	Priorität	Bauliche Massnahme	Koordinationsstand
F2.1	Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, auf den bezeichneten Kantonsstrassenabschnitten Tempo 50 einzuführen.	Gelterfingen, Dorf – Hauenen > Kantonsstrasse	2	Ja	Zwischenergebnis
F2.2	Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, auf den bezeichneten Kantonsstrassenabschnitten Tempo 50 einzuführen.	Mühledorf, Wegacher, Kreuzung und Rüschi > Kantonsstrasse	2	Ja	Zwischenergebnis
F2.3	Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, die Zone 50 auf dem bezeichneten Kantonsstrassenabschnitt um ca. 120 m zu erweitern.	Kirchdorf, Ussers Schlössli (Verkehrssicherheit und Immissionschutz), Wiederherstellung früherer Platzierung der Tempo 50 Zone	3	Nein	Zwischenergebnis
F2.4	Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, auf dem bezeichneten Kantonsstrassenabschnitt Tempo 60 einzuführen.	Mühledorf, Rüschi – Gerzensee > Kantonsstrasse	2	Ja	Zwischenergebnis
F2.5	Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, auf dem bezeichneten Kantonsstrassenabschnitt Tempo 60 einzuführen.	Mühledorf – Hauenen (Gelterfingen) > Kantonsstrasse	2	Nein	Zwischenergebnis
Hinweise zur Umsetzung					

F3 Fussweglücken schliessen

Teilrichtplan Fussverkehr

Ausgangslage					
<ul style="list-style-type: none"> Die bezeichneten Strecken sind wesentliche Abschnitte für den Fussverkehr und des Schulwegnetzes Aufgrund der Gemeindefusion legen die Schulkinder längere Fussdistanzen zurück. Dabei ist die Verkehrssicherheit an verschiedenen Stellen ungenügend Es fehlt eine sichere Fusswegverbindung von Gelterfingen nach Kaufdorf bzw. zum Bahnhof Kaufdorf 					
Zielsetzung					
<ul style="list-style-type: none"> Stärkung Fussverkehrsnetz, Ermöglichung einer Fussverbindung zwischen Gelterfingen und Mühledorf Verbesserung der Schulwegsicherheit Die Schulkinder der Gemeinde können selbständig und ohne Gefährdung zur Schule gehen Bessere Erreichbarkeit Schulbus-Sammelpunkt Noflen 					
Massnahmen					
Nr.	Massnahme	Verortung	Priorität	Bauliche Massnahme	Koordinationsstand
F3.1	Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, die bestehenden Fussweglücken entlang der bezeichneten Kantonsstrassenabschnitte zu schliessen.	Noflen, Hub – Oberdorf	1	Ja	Zwischenergebnis
F3.2		Mühledorf – Hauenen > Koord. Veloverkehr V1.1	1	Ja	Zwischenergebnis
F3.3		Mühledorf, Eichhof-Eierhalte	1	Ja	Zwischenergebnis
F3.4		Kirchdorf – Noflen > Kombiniert Fuss-Velo (V1.2)	1	Ja	Zwischenergebnis
F3.5		Kirchdorf, Thalgutstrasse > z.B. neues Trottoir	3	Ja	Vororientierung
F3.6	Fussweglücke schliessen (Wegrecht sichern)	Kirchdorf, Seematte-Seegasse > diverse Varianten möglich	1	Ja	Zwischenergebnis
F3.7	Fussweglücke schliessen	Kirchdorf – Gürbetalebene > und Unterhalt verbessern	1	Ja	Zwischenergebnis
F3.8	Fussweglücke schliessen	Noflen, Hueb - Unterdörfli	2	Ja	Zwischenergebnis
F3.9	Fussweglücke schliessen	Noflen Schulwegsicherheit Unterdorf bis Schulhaus	2	Ja	Zwischenergebnis
F3.10	Fussweglücke schliessen	Gelterfingen – Kaufdorf > Koordination mit Kaufdorf	3	Ja	Vororientierung
Hinweise zur Umsetzung					
+ FFF-Kompensationspflicht ist zu beachten bei der Neuanlage von Wegen					

F4 Fussquerungen

Teilrichtplan Fussverkehr

Ausgangslage						
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es fehlen auf der Kantonsstrasse wichtige gesicherte Querungen. Davon sind insbesondere die Schulkinder betroffen. ▪ Um die Aufenthaltsqualität in der Gemeinde zu steigern, sollen die Fusswege gestärkt und so das Zufussgehen in der Gemeinde attraktiver werden. 						
Zielsetzung						
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Schulwegsicherheit ▪ Die Schulkinder der Gemeinde können selbständig und ohne Gefährdung zur Schule gehen 						
Massnahmen						
Nr.	Massnahme	Verortung	Priorität	Bauliche Massnahme	Koordinationsstand	
F4.1	Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, an den bezeichneten Standorten gekennzeichnete Fussgängerquerungen über die Kantonsstrasse zu schaffen respektive wiederherzustellen, um die Schulwegsicherheit zu erhöhen.	Kirchdorf, Chefelistutz (Schulwegsicherheit) > Kantonsstrasse	1	Nein	Zwischenergebnis	
F4.2		Kirchdorf, Käserei (Schulwegsicherheit) > Kantonsstrasse	1	Nein	Zwischenergebnis	
F4.3		Kirchdorf, Ortseingang von Mühledorf her (Schulwegsicherheit) > Kantonsstrasse	1	Ja	Zwischenergebnis	
F4.4		Gelterfingen, Schulbus-Sammelpunkt (Schulwegsicherheit) > Kantonsstrasse	1	Nein	Zwischenergebnis	
F4.5		Linde Gelterfingen > Direkt bei Bushaltestelle > Kantonsstrasse	1	Ja	Zwischenergebnis	
F4.6		Fussquerung bezeichnen (Schulbus-Sammelpunkt)	Schulhaus Gelterfingen	1	Ja	Zwischenergebnis
F4.7		Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton dafür ein, an den bezeichneten Standorten gekennzeichnete Fussgängerquerungen über die Kantonsstrasse zu schaffen.	Kirchdorf, Leutstauden > Nationaler Wanderweg > Kantonsstrasse	1	Ja	Zwischenergebnis
F4.8			Heiteren	1	Ja	Zwischenergebnis

F4.9	Kirchdorf Ortsausgang Richtung Noflen > Kantonsstrasse	2	Nein	Vororientierung
Hinweise zur Umsetzung				

V Teilrichtplan Veloverkehr

V1 Velonetzlücken auf Kantonsstrassen schliessen

Teilrichtplan Veloverkehr

Ausgangslage					
<ul style="list-style-type: none"> Es führen kantonale Alltagsrouten mit Netzfunktion durch das Gemeindegebiet. Allerdings weisen die Routen Lücken und Mängel bezüglich Verkehrssicherheit auf. Die Gemeinde mit den vier Ortschaften ist für den Veloverkehr ungenügend erschlossen, insbesondere für die Schulkinder, welche seit der Gemeindefusion teils weite Distanzen zurücklegen müssen (u.a. nach Gerzensee und Wichtrach). 					
Zielsetzung					
<ul style="list-style-type: none"> Die Lücken im Velonetz, die zur Verminderung der Verkehrssicherheit führen, sind zu schliessen. Verbesserung der Schulwegsicherheit / Die Schulkinder der Gemeinde können selbständig und ohne Gefährdung zur Schule gehen. 					
Massnahmen					
Nr.	Massnahme	Verortung	Priorität	Bauliche Massnahme	Koordinationsstand
V1.1	Der Gemeinderat setzt sich bei der Region und beim Kanton dafür ein, für die bezeichnete Verbindung einen Veloweg anzulegen.	Gelterfingen – Mühledorf > Koordination mit Fussverkehr F3.2	1	Ja	Vororientierung
V1.2	Der Gemeinderat setzt sich bei der Region und beim Kanton dafür ein, auf der bezeichneten Strecke die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen.	Kirchdorf – Noflen > Koordination mit Fussverkehr F3.4	1	Evtl.	Vororientierung
V1.3	Der Gemeinderat setzt sich bei der Region und beim Kanton dafür ein, die bezeichneten Velonetzlücken zu schliessen.	Stöckli - Leutstauden (Kirchdorf)	2	Ja	Vororientierung
V1.4		Noflen – Seftigen > Region Thun / Seftigen	2	Ja	Vororientierung
V1.5	Der Gemeinderat setzt sich bei der Region und beim Kanton dafür ein, auf der bezeichneten Strecke die Sicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen.	Jabergstrasse – Chefelistutz (Kirchdorf) > Einhaltung Höchstgeschwindigkeit	2	Evtl.	Zwischenergebnis
V1.6	Der Gemeinderat setzt sich bei der Region und beim Kanton dafür ein, die bezeichneten Velonetzlücken zu schliessen.	Kirchdorf - Wichtrach	2	Ja	Vororientierung
V1.7		Kirchdorf - Uttigen	2	Ja	Vororientierung
Hinweise zur Umsetzung					
<ul style="list-style-type: none"> FFF-Kompensationspflicht ist zu beachten bei der Verbreiterung oder Neuanlage von Strassen und Wegen 					

V2 Kommunale Massnahmen Veloverkehr

Teilrichtplan Veloverkehr

Ausgangslage							
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bezüglich Veloverkehr bzw. dessen Förderung ist die Schaffung von Veloparkplätzen an strategisch wichtigen Stellen wichtig ▪ Der Schulweg nach Gerzensee führt über die Seegasse, eine überkommunale Strasse. Bis heute konnte keine befriedigende Lösung bezüglich Verkehrssicherheit gefunden werden. ▪ Verschiedene Gebiete der Gemeinde sind schlecht mit dem ÖV erschlossen. Veloparkplätze bei der Bushaltestelle können den kombinierten Verkehr fördern (Bike + Ride). 							
Zielsetzung							
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Schulwegsicherheit ▪ Die Schulkinder der Gemeinde können selbständig und ohne Gefährdung zur Schule gehen ▪ Einigkeit in der Handhabung mit der Gemeinde Gerzensee ▪ Mit der Schaffung von Veloparkplätzen nahe der Bushaltestelle wird der Veloverkehr und die Nutzung des öffentlichen Verkehrs gefördert. 							
Massnahmen							
Nr.	Massnahme	Verortung	Priorität	Bauliche Massnahme	Koordinationsstand	Verfahren via	
V2.1	Schulwegsicherheit Seegasse (Klärung Verkehrsregime)	Kirchdorf – Gerzensee, Seegasse > Gemeinde Gerzensee	2	Nein	Zwischenergebnis	Gemeinde	
V2.2	Veloparkplätze	Kirchdorf, Ortskern > z.B. bei Bushaltestelle	2	Ja	Zwischenergebnis	Gemeinde	
Hinweise zur Umsetzung							

V3 Massnahmen E-Mobilität

Teilrichtplan Veloverkehr

Ausgangslage

- Die Gemeinde hat im REK festgelegt, dass sie im Bereich Energie eine Vorbildfunktion übernehmen möchte.

Zielsetzung

- Förderung der E-Mobilität

Massnahmen

Nr.	Massnahme	Verortung	Priorität	Bauliche Massnahme	Koordinationsstand	Verfahren via
G4.1	Elektro-Tankstelle	z.B. bei der Verwaltung, dem Viehschauplatz oder beim künftigen Neubau des Schulhauses > auf dem Plan nicht verortet	2	Ja	Vororientierung	Gemeinde
	Weitere Massnahmen im Sinne Klimafreundlicher Mobilität		2	Möglich	Vororientierung	Gemeinde

Hinweise zur Umsetzung

C

Richtplankarten

Die Richtplankarten liegen als zwei separate Pläne bei:

- Teilrichtplan Fussverkehr
- Teilrichtplan Veloverkehr

D

Anhang

A1 Übergeordnete Grundlagen

Der Verkehrsrichtplan baut auf folgenden, übergeordneten Planungsgrundlagen auf:

Gemeinde

- Zonenplan und Baureglement (zurzeit in der Ortsplanungsrevision)
- Zonenpläne und Baureglemente der fusionierten Gemeinden Gelterfingen, Mühledorf, Kirchdorf und Noflen

Kanton / Region

- Richtplan Kanton Bern - Richtplan 2030 (Stand 22.9.2021)
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr (3.12.2014, nachgeführt am 27.5.20)
- Sachplan Wanderrouthenetz (22.8. 12, nachgeführt am 6.2.19)
- Richtplan / RGSK Bern Mittelland

Inventare

- Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Velowandernetz von SchweizMobil; www.veloland.ch

A2 Gesetzliche Grundlagen

Bund

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), 22. Juni 1979
- Raumplanungsverordnung (RPV), 28. Juni 2000
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG), 7. Oktober 1983
- Lärmschutzverordnung (LSV), 15. Dezember 1986
- Luftreinhalteverordnung (LRV), 16. Dezember 1985
- Strassenverkehrsgesetz (SVG), 19. Dezember 1958
- Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG), 4. Oktober 1985
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), 1. Januar 2004
- Strassengesetz des Kantons Bern (SG), 8. Juni 2008
- Strassenverordnung (SV), 29. Oktober 2008
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), 16. September 1993
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AGV), 10. September 1997
- Baugesetz des Kantons Bern (BauG), 9. Juni 1985
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), 6. März 1985
- See- und Flussufergesetz (SFG), 6. Juni 1982
- See- und Flussuferverordnung, 29. Juni 1983

