

# Mobilitätskonzept

Gemeinde Grosshöchstetten



## Schlussbericht

Beilagen: Massnahmenkatalog und Übersichtskarte

Thun, Stand, 11.09.2024

## **Impressum**

### **Herausgeberin**

ALPGIS Raumentwicklung GmbH  
Fliederweg 11  
3600 Thun  
033 252 52 52  
m.peter@alpgis.ch

### **Auftraggeberin**

Gemeinde Grosshöchstetten  
Kramgasse 3  
3506 Grosshöchstetten  
Vertreten durch:  
Elena Zink  
Therese Dütschler

### **Begleitgruppe**

Adrian Müller  
Claudia Eichenberger  
Elena Zink  
Heinz Kähr  
Lilian Keller  
Raymond Beutler  
Therese Dütschler

### **Projektleitung und -bearbeitung**

Maya Peter, ALPGIS Raumentwicklung GmbH (Projektleitung)  
Simon Bürki, ALPGIS Raumentwicklung GmbH  
Expertise Gefahrenstellen: Andrin Csiba tbf-Partner

Mobilitätskonzept vom Gemeinderat verabschiedet am:

**17. September 2024**

# Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Zusammenfassung</b> .....	<b>6</b>
<b>2 Ausgangslage</b> .....	<b>7</b>
2.1 Einbettung Mobilitätskonzept .....	7
2.2 Entwicklung Strategie Mobilität .....	8
<b>3 Leitsätze Mobilitätsstrategie Grosshöchstetten</b> .....	<b>9</b>
<b>4 Grundlagen</b> .....	<b>12</b>
4.1 Pendlerbeziehungen Grosshöchstetten .....	12
4.2 Motorisierter Individualverkehr .....	14
4.2.1 Verkehrszählung auf Kantonsstrassen .....	14
4.2.2 Unfallschwerpunkte .....	15
4.2.3 RGSK 2021: Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt .....	16
4.2.4 Tempo 30/40 auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes .....	16
4.3 Velo- und Fussverkehr .....	18
4.3.1 RGSK 2021: Velohauptroute Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil .....	18
4.3.2 Planungsstudie RKBM Korridor Münsingen – Grosshöchstetten - Biglen 2022 .....	18
4.3.3 Kommunalen Richtplan Fuss- und Velowegnetz .....	19
4.3.4 Schliessung der Netzlücken in Grosshöchstetten .....	19
4.4 Öffentlicher Verkehr .....	19
4.4.1 Bestehendes ÖV-Angebot .....	19
4.4.2 Pilotstudie Mobility On-Demand .....	20
4.4.3 RGSK 2021: Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt .....	20
4.5 Parkplatzmanagement .....	21
4.5.1 Arbeiten Verkehr Steiner .....	21
4.5.2 Parkplatzbewirtschaftung Entwicklungsraum Thun .....	21
4.6 Zugang zum öffentlichen Raum .....	21
4.6.1 SN 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum .....	21
4.6.2 Regionales Altersleitbild Grosshöchstetten .....	22
4.7 Hubs .....	22
4.7.1 Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben .....	22
4.8 Schulwegsicherheit und Gefahrenstellen .....	22
4.8.1 Erlebnisswelt Schulweg .....	22
4.8.2 Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation .....	23
4.8.3 Farbliche Gestaltung von Verkehrsoberflächen und Signalisationsverordnung .....	23
<b>5 Handlungsfelder</b> .....	<b>24</b>
5.1 Regionale Vernetzung Velo (RVV) .....	24
5.1.1 Grundlagen .....	24
5.1.2 Ziele .....	24

5.1.3	Massnahmen .....	25
5.2	Netzlücken Velo (NLV).....	26
5.2.1	Grundlagen .....	26
5.2.2	Ziele.....	26
5.2.3	Massnahmen .....	27
5.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	29
5.3.1	Grundlagen .....	29
5.3.2	Ziele.....	29
5.3.3	Massnahmen .....	31
5.4	Hub (Park and Ride, Bike and Ride, Car-Sharing, Dienstleistungen vernetzen)(HUB) ..	31
5.4.1	Grundlagen .....	31
5.4.2	Mögliche Ansätze .....	31
5.4.3	Geeignete Standorte für Hubs.....	33
5.4.4	Bewertung Hub-Standorte .....	33
5.4.5	Massnahmen .....	34
5.5	Parkplatzmanagement .....	35
5.5.1	Grundlagen .....	35
5.5.2	Ziele.....	35
5.5.3	Massnahmen .....	37
5.6	Öffentlicher Verkehr (MÖV).....	38
5.6.1	Grundlagen .....	38
5.6.2	Ziele.....	38
5.6.3	Massnahmen .....	38
5.7	Fusswege und Schulwege (MFV und SWS) .....	39
5.7.1	Grundlagen .....	39
5.7.2	Ziele.....	39
5.7.3	Punktuelle Massnahmen .....	40
5.7.4	Allgemeine Massnahmen .....	42
5.8	Zugang zum öffentlichen Raum (ZÖR) .....	42
5.8.1	Grundlagen .....	42
5.8.2	Ziele.....	42
5.8.3	Massnahmen .....	43
5.9	Aktivitäten abseits der Strassen (FAA) .....	44
5.9.1	Grundlagen .....	44
5.9.2	Ziele.....	44
5.9.3	Massnahmen .....	44
<b>6</b>	<b>Umsetzung .....</b>	<b>45</b>
6.1	Massnahmenblätter und Karten .....	45
6.2	Priorisierung und Kostenschätzung.....	45



## Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BLS	Bern-Lötschberg Simplon (Bahnunternehmen) AG Bern
DLV	Anteil lärmintensiver Fahrzeuge in % von DTV
DSV	Anteil Lastfahrzeuge / Schwerverkehr in % von DTV
DTV	Anzahl Motorfahrzeuge 0-24 Uhr
FAA	Freizeit abseits der Strasse (Massnahmen Aktivitäten abseits der Strasse)
GMS	Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern
HUB	Mobilitätsdrehscheibe
LV	Langsamverkehr
MFV	Massnahmen Fuss Velo (Gefahrenstellen)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NLV	Netzlücken Velo
NN	Anzahl Motorfahrzeuge pro h (22-6 Uhr)
NT	Anzahl Motorfahrzeuge pro h (6-22 Uhr)
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	öffentlicher Verkehr
PAG	PostAuto AG
REK	Raumentwicklungskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern – Mittelland
RVV	Regionale Vernetzung Velo
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
SWS	Schulwegsicherheit (allgemeine Massnahmen Schulwege)
TU	Transportunternehmung
UeO	Überbauungsordnung
ZPP	Zone mit Planungspflicht
ZÖR	Zugang öffentlicher Raum

## 1 Zusammenfassung

Das Mobilitätskonzept von Grosshöchstetten beinhaltet eine Mobilitätsstrategie, basierend auf der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern.

Anhand der vier Leitsätze der Mobilitätsstrategie soll die Mobilität im öffentlichen Raum Grosshöchstetten bis 2050 nachhaltig geprägt werden.

Vermeiden:

- Grosshöchstetten hat das Ziel, dass kurze Distanzen je nach Möglichkeiten der Verkehrsteilnehmenden mittels Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden.

Verlagern:

- Grosshöchstetten macht Bürgerinnen und Bürger mit einer aktiven Informationspolitik auf die Ziele der Mobilitätsstrategie aufmerksam.

Verträglich gestalten:

- Grosshöchstetten schafft zusammen mit der Strasseneigentümerschaft (Kanton) eine sichere Ortsdurchfahrt, welche dem Fuss- und Veloverkehr, insbesondere den querenden Schülerinnen und Schülern Rechnung trägt und gleichzeitig die Staubildung und Lärmemissionen minimiert und die Erhöhung der Verkehrssicherheit innerhalb des Dorfkerns gewährleistet. Die Barrierefreiheit soll wo möglich gewährleistet sein.

Vernetzen:

- In Zusammenarbeit mit dem Gewerbe und den umliegenden Gemeinden schafft Grosshöchstetten optimale Bedingungen, um den Arbeitsplatz mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr, oder mit kombinierten Mobilitätsformen zu erreichen, um damit den MIV in Grosshöchstetten zu reduzieren.

Um alle Bereiche abzudecken, wurden folgende Handlungsfelder definiert: Regionale Vernetzung Velo, Netzlücken Velo, MIV, Hub, Parkplatzmanagement, ÖV, Fusswege und Schulwege, Zugang zum öffentlichen Raum, Aktivitäten abseits der Strasse.

Innerhalb dieser Handlungsfelder wurden im Austausch mit dem Gemeinderat und der Begleitgruppe Massnahmen definiert und ausgearbeitet. Die Massnahmen dienen in Form von Massnahmenblättern als Unterstützung der Gemeinde für die Umsetzung.

Mit der Umsetzung der Massnahmen können die mit den Leitsätzen definierten Ziele zum Thema Mobilität erreicht werden.

## 2 Ausgangslage

Grosshöchstetten ist eine ländlich gelegene Gemeinde an der Grenze vom Mittelland zum Emmental. Sie besteht aus den zwei Ortsteilen Grosshöchstetten und Schlosswil und erstreckt sich über 693 Hektaren und vom tiefsten Punkt auf 660m. ü. M. bis zum höchsten Punkt auf 915m. ü. M.. In Grosshöchstetten wohnen rund 4100 Personen, welche von der fortschrittlichen Infrastruktur sowie zentralen Dienstleistern profitieren können. Die Lage ist äusserst günstig um die Zentren Bern, Burgdorf und Thun mit dem öffentlichen Verkehr rasch erreichen zu können.

Grosshöchstetten liegt aber auch am Kreuzungspunkt der Achsen Bern-Luzern sowie Thun-Burgdorf was nicht selten zu Stausituationen zu den Hauptverkehrszeiten im Dorfkern führt.

Zudem ist das Potenzial für ein weiteres Bevölkerungswachstum auf Grund der zentralen Lage vorhanden und geplante Überbauungen zielen in diese Richtung. Deshalb ist es bereits heute wichtig, die gewünschte Richtung der zukünftigen Mobilitätsentwicklung voranzutreiben.

### 2.1 Einbettung Mobilitätskonzept

In der Gemeinde Grosshöchstetten wird zurzeit die Ortsplanungsrevision mit der Unterstützung von IC Infraconsult erarbeitet. Bereits ausgehend vom Raumentwicklungskonzept (REK), welches 2020 genehmigt und verabschiedet wurde, stellen sich Fragen zur Abstimmung und Umsetzung diverser Themenbereiche.

Das Thema Mobilität wird in der Ortsplanungsrevision (OPR) im Rahmen des Richtplans Fuss- und Velowegnetz abgehandelt sowie im Raumentwicklungskonzept von Grosshöchstetten bei den Themen Verkehr.

So lautet der Leitsatz Verkehr, dass «sich die Gestaltung der Verkehrsräume an den Bedürfnissen der Bevölkerung und insbesondere dem Fuss- und Veloverkehr ausrichten soll. Die Verkehrssicherheit und ortsverträgliche Integration bei der Umsetzung von Verkehrsmassnahmen sollen dabei im Vordergrund stehen.<sup>1</sup>

Weiter wird das Mobilitätskonzept auf das Leitbild der Gemeinde Grosshöchstetten von 2002<sup>2</sup> (aktualisiert im Oktober 2018) abgestimmt. Dort wird das Thema Verkehr wie folgt thematisiert.

- Wir tragen den Bedürfnissen sämtlicher Verkehrsteilnehmenden Rechnung. Die Verkehrssicherheit steht im Vordergrund.
- Wir unterhalten und erweitern unser Strassen- und Verkehrsnetz im Rahmen eines Verkehrsrichtplanes und unserer finanziellen Leistungsfähigkeit.
- Wir versuchen, den „Binnenverkehr“ zu reduzieren.
- Wir streben attraktive Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln an.
- Den Bedürfnissen des Langsamverkehrs tragen wir Rechnung.

Zudem findet sich die Mobilität auch in weiteren Leitsätzen aus den Bereichen «Wirtschaft, Arbeit und Gewerbe» und «Wohnen» wieder.

<sup>1</sup> Raumentwicklungskonzept Grosshöchstetten, IC Infraconsult AG 2020:

[https://www.grosshoechstetten.ch/\\_docn/2609005/2020-05-27\\_Raumentwicklungskonzept\\_genehmigt.pdf](https://www.grosshoechstetten.ch/_docn/2609005/2020-05-27_Raumentwicklungskonzept_genehmigt.pdf)

<sup>2</sup> Leitbild Gemeinde Grosshöchstetten 2002: [https://www.grosshoechstetten.ch/\\_docn/1891235/Leitbild.pdf](https://www.grosshoechstetten.ch/_docn/1891235/Leitbild.pdf)

Das Mobilitätskonzept wird auf Rahmenbedingungen abgestimmt wie die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern sowie die Mobilitätsstrategie 2040 der Regionalkonferenz Bern – Mittelland, das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) als auch die regionalen Velonetzplanungen.

Massnahmen, welche im Mobilitätskonzept erarbeitet werden, haben wiederum Einfluss auf die weiteren kommunalen Planungen und können bei der Region oder beim Kanton in deren Planungen aufgenommen werden.

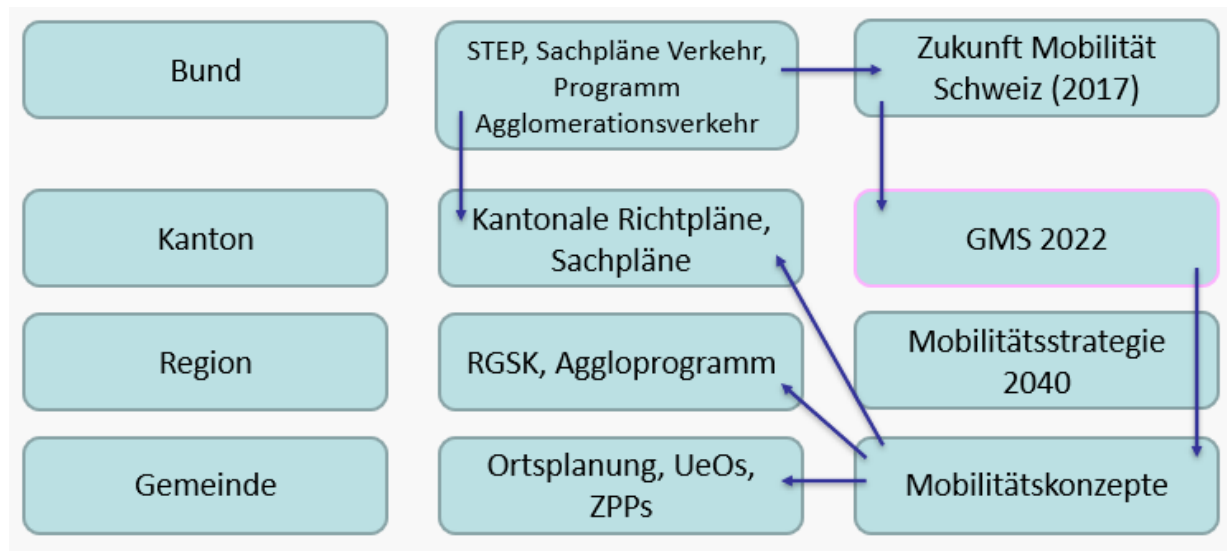


Abbildung 1 Einbettung und Wirkung Mobilitätskonzepte

## 2.2 Entwicklung Strategie Mobilität

Anhand einer Übersichtskarte von Grosshöchstetten wurde in einem ersten Schritt mit dem Gemeinderat und in einem zweiten Schritt mit der Begleitgruppe über Stärken und Schwächen der heutigen Verkehrssituation gesprochen, sowie über Mobilitätsziele (Leitsätze) diskutiert.

Stärken der Gemeinde Grosshöchstetten im Bereich Mobilität sind klar die gute Lage im Korridor Bern – Langnau und Burgdorf - Thun und damit verbunden, die gute Verkehrsanbindung (hauptsächlich im Bereich MIV) sowohl Richtung Thun als auch Richtung Bern und Langnau (Luzern). Zukünftig kann die Gemeinde dank möglichen Arealentwicklungen, Aufzonungen und der Möglichkeit zur inneren Verdichtung ein Wachstum sowohl bei den Einwohnenden als auch bei den Arbeitnehmenden erfahren. Auch der Verkehr aus den umliegenden Gemeinden wird durch die Bevölkerungsentwicklung tendenziell zunehmen, weshalb das Thema Mobilität umso zentraler wird.

Schwächen welche angegangen werden müssen, sind im Bereich Motorisiertem Individualverkehr (MIV). Es gibt viel Durchgangsverkehr, welcher zu Hauptverkehrszeiten Stau im Dorf verursacht. Dieser Durchgangsverkehr wird mit dem allgemeinen Bevölkerungswachstum weiter zunehmen. Zudem werden auch innerhalb von Grosshöchstetten viele kurze Strecken mit dem MIV zurückgelegt und auch viele der Zu-Pendler kommen jeweils mit dem MIV zur Arbeit. Im Bereich ÖV liegen die Schwächen bei den nicht idealen Verbindungen Richtung Bern und Langnau und zurück.

Im Bereich Fuss- und Veloverkehr kann festgehalten werden, dass es mehrere unübersichtliche Stellen, sowie mehrere Netzlücken gibt, sowie Strecken, welche wenig attraktiv sind, da sie entlang der Hauptverkehrsachsen führen.

Auch das Thema Schulwegsicherheit ist in Grosshöchstetten sehr wichtig und soll sicherer und einheitlicher gestaltet werden. Als Ergänzung dazu soll auch der Zugang zum öffentlichen Raum mit geeigneten Massnahmen barrierefrei und sicher gestaltet werden.

### 3 Leitsätze Mobilitätsstrategie Grosshöchstetten

Die Leitsätze für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität in Grosshöchstetten werden in die 4V-Strategie «vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen» aus der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (GMS 2022) des Kantons Bern eingebettet.

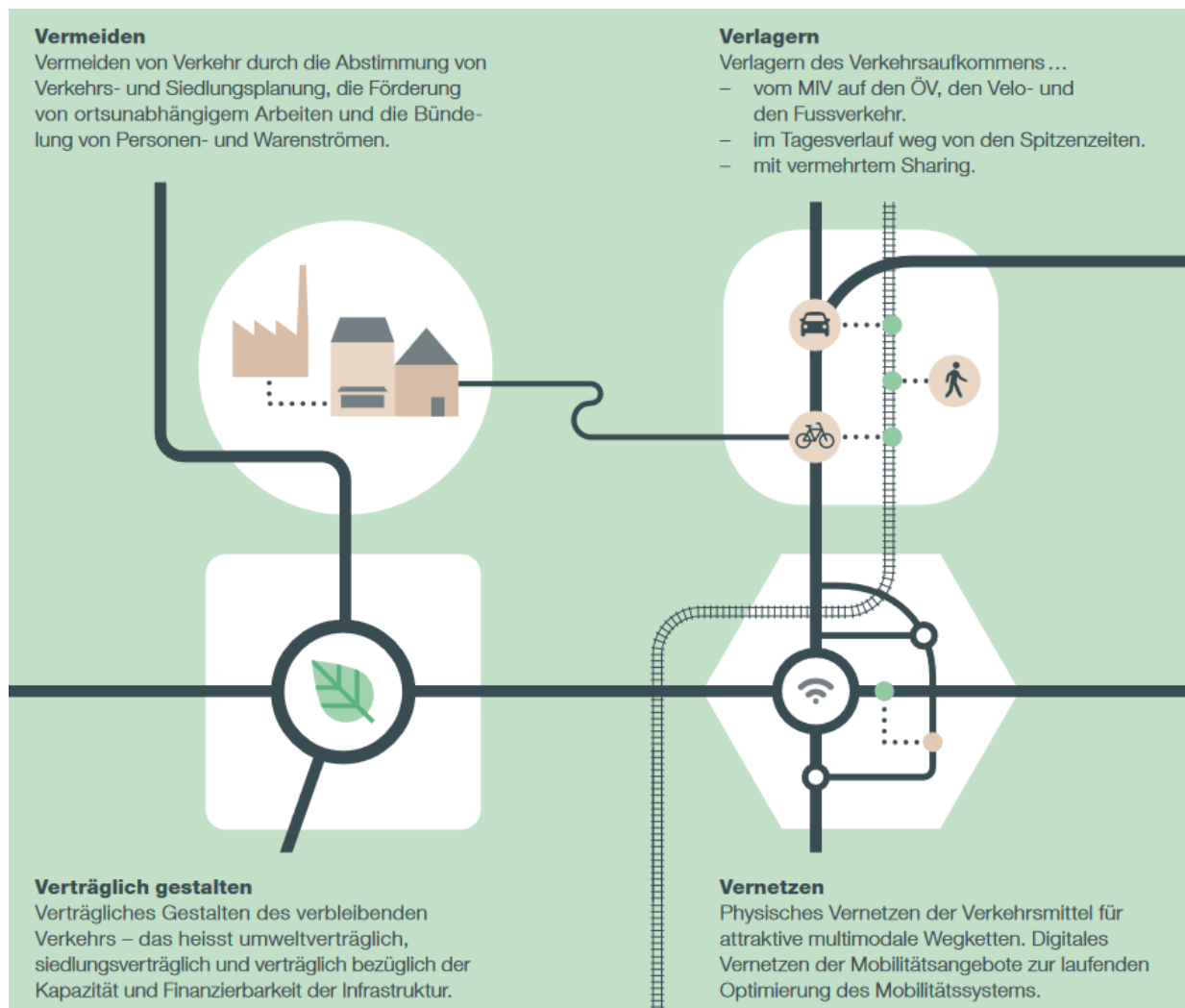


Abbildung 2 4V- Schema aus der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern

Vermeiden:

- Grosshöchstetten hat das Ziel, dass kurze Distanzen je nach Möglichkeiten der Verkehrsteilnehmenden mittels Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt werden.

Die Mobilitätsstrategie 2040 der RKBM besagt, dass «noch immer viele Wege, die kürzer sind als fünf Kilometer, mit dem Auto zurückgelegt werden» und «der Velo- und Fussverkehr ein grosses Potenzial» aufweist. In Anlehnung daran möchte Grosshöchstetten als Beispiel voran gehen und die Bevölkerung dafür sensibilisieren, wenn dies organisatorisch möglich ist, bei kurzen Fahrten auf das Auto zu verzichten oder diese Strecken maximal mit einem E-Fahrzeug zurückzulegen.

Dies verringert den Binnenverkehr, fördert verkehrsarme, sichere und zum Verweilen attraktive Quartierstrassen und kann der Zunahme des Verkehrs signifikant entgegenwirken.

#### Verlagern:

- Grosshöchstetten macht Bürgerinnen und Bürger mit einer aktiven Informationspolitik auf die Ziele der Mobilitätsstrategie aufmerksam.

So soll insbesondere der Fuss- und Veloverkehr auch durch nicht bauliche Massnahmen gefördert werden. Dabei soll auch der Aspekt der Gesundheitsförderung kommuniziert werden.

Der Wechsel der Mobilitätsform hängt stark mit der aktiven Entscheidung der Bevölkerung und mit den vorhandenen Infrastrukturen zusammen. Deshalb sind eine aktive Informationspolitik und Sensibilisierung der Bevölkerung sehr wichtig, damit ein Umdenken über die Zeit stattfinden kann. Insbesondere den Bedürfnissen des LV soll Rechnung getragen werden und mit sanften Massnahmen (wie die bessere Signalisation, klare Routenempfehlungen, präzise Verhaltensregeln und die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmende) im Bereich Fuss- und Veloverkehr ein sicheres Unterwegssein garantieren. Dies ist ein wichtiger Schritt, um die Hürde hin zur Nutzung des Langsamverkehrs und Öffentlichen Verkehrs zu minimieren.

#### Verträglich gestalten:

- Grosshöchstetten schafft zusammen mit der Strasseneigentümerschaft (Kanton) eine sichere Ortsdurchfahrt, welche dem Fuss- und Veloverkehr, insbesondere den querenden Schülerinnen und Schülern Rechnung trägt und gleichzeitig die Staubildung und Lärmemissionen minimiert und die Erhöhung der Verkehrssicherheit innerhalb des Dorfkerns gewährleistet. Die Barrierefreiheit soll wo möglich gewährleistet sein.

Insbesondere der Durchgangsverkehr kann von der Gemeinde Grosshöchstetten am wenigsten beeinflusst werden. Demnach ist es zentral, dass der verbleibende Verkehr verträglich gestaltet wird und eine Staubildung innerhalb des Dorfes möglichst verhindert wird. Zudem sollen alle Verkehrsteilnehmenden integriert werden, weshalb es von zentralem Interesse ist, den Raum (Trottoirs, Bushaltestellen, Strassenquerungen), die Zugänge zu öffentlichen Gebäuden und zu Toiletten barrierefrei und sicher zu gestalten.

#### Vernetzen:

- In Zusammenarbeit mit dem Gewerbe und den umliegenden Gemeinden schafft Grosshöchstetten optimale Bedingungen, um den Arbeitsplatz mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr, oder mit kombinierten Mobilitätsformen zu erreichen, um damit den MIV in Grosshöchstetten zu reduzieren.

Die Kombination von Mobilitätsformen ist ein sehr wichtiger Bestandteil der zukünftigen Mobilität und soll in Grosshöchstetten gefördert werden.

Hierbei spielen Angebote wie Park and Ride und Bike and Ride wichtige Rollen. Arbeitnehmende sollen die Möglichkeiten haben, den Arbeitsweg von Haus zu Haus mit der kombinierten Mobilität zurückzulegen. Hierzu benötigt es Umschlagplätze, ein Bike- und Carsharing Angebot, ein attraktives ÖV-Angebot und die Sensibilisierung der Akteure.



## 4 Grundlagen

In diesem Kapitel werden die für die in Kapitel 4 behandelten Handlungsfelder relevanten Grundlagen aufgeführt.

### 4.1 Pendlerbeziehungen Grosshöchstetten

Das Bundesamt für Statistik erfasst anhand der Bevölkerungs- und Haushaltsstatistik sowie der Statistik der Unternehmensstrukturen die Pendlerbeziehungen zwischen einzelnen Gemeinden. Im Rahmen der Grundlagen dieser Studie wurden die wichtigen Beziehungen der vier Hauptkorridore, welche durch Grosshöchstetten verlaufen, ausgewertet.

**Tabelle 1:** Zentrale Pendlerbeziehungen aus dem Emmental (Raum Zäziwil – Langnau) Richtung Bern. Quelle: BFS.

Pendlerströme Richtung Bern*	
Ursprungsgemeinde	Schnitt 2014 / 2018
Bowil	163
Eggiwil	94
Grosshöchstetten	851
Langnau im Emmental	673
Lauperswil	134
Mirchel	70
Oberthal	65
Signau	253
Trub	32
Trubschachen	55
Zäziwil	233
<b>Total</b>	<b>2623</b>

\* Stadt Bern, Ostermundigen, Zollikofen, Ittigen, Worb

**Tabelle 2:** Zentrale Pendlerbeziehungen von Walkringen/Worb, dem Raum Bern Richtung Langnau. Quelle: BFS.

Pendlerströme Richtung Langnau*	
Ursprungsgemeinde	Schnitt 2014 / 2018
Raum Bern	105
Biglen	29
Grosshöchstetten	72
Walkringen	24
Worb	30
<b>Total</b>	<b>260</b>

\* Bowil, Langnau, Signau, Zäziwil

**Table 3:** Zentrale Pendlerbeziehungen von Konolfingen und Oberdiessbach sowie Bowil, Signau und Zäziwil Richtung Burgdorf. Quelle: BFS.

<b>Pendlerströme Richtung Burgdorf*</b>	
<b>Ursprungsgemeinde</b>	<b>Schnitt 2014 / 2018</b>
Bowil	26
Grosshöchstetten	95
Konolfingen	59
Oberdiessbach	18
Signau	10
Zäziwil	22
<b>Total</b>	<b>230</b>

\* Burgdorf, Oberburg, Biglen, Walkringen

Die Tabellen zeigen wie zu erwarten auf, dass die Pendlerbeziehungen hin zum Raum Bern (vom Emmental her) dominieren.

In Tabelle 4 sind die wichtigen Pendlerbeziehungen nach Grosshöchstetten dargestellt. Bei den Zupendlern ist die Achse Thun – Burgdorf am stärksten belastet, dicht gefolgt von der Achse Langnau – Bern.

**Table 4:** Zentrale Pendlerbeziehungen nach Grosshöchstetten. Quelle: BFS

<b>Pendlerströme nach Grosshöchstetten</b>	
<b>Ursprungsgemeinden</b>	<b>Schnitt 2014 / 2018</b>
Arni	22
Raum Bern	66
Biglen	54
Bowil	34
Raum Burgdorf	45
Grosshöchstetten	543
Konolfingen	90
Raum Langnau	119
Münsingen	32
Oberthal	36
Raum Thun	88
Walkringen	27
Raum Worb	47
Zäziwil	39
<b>Total</b>	<b>1242</b>

## 4.2 Motorisierter Individualverkehr

### 4.2.1 Verkehrszählung auf Kantonsstrassen

Der Kanton Bern misst auf ausgewählten Abschnitten des kantonalen Strassennetzes an ausgewählten Tagen die verkehrliche Belastung. Die zu jedem Standort neuesten Messungen können auf dem kantonalen Geoportal abgerufen werden. In und um Grosshöchstetten wird auf 5 Achsen die Verkehrsbelastung gemessen.



**Abbildung 3:** Abschnitte, auf denen Verkehrszählungen durchgeführt werden (rot) sowie die dazugehörigen Standorte der Messstationen (gelb).

Die Resultate der Verkehrszählung sind in der untenstehenden Tabelle für die Grosshöchstetten betreffenden Abschnitte dargestellt.

**Tabelle 5:** Verkehrsbelastung Grosshöchstetten. Verkehrszählung auf Kantonsstrassen. Daten des Kantons Bern.

**DTV:** Anzahl Motorfahrzeuge 00-24 Uhr.

**NT:** Anzahl Motorfahrzeuge pro h (06-22 Uhr).

**DSV:** Anteil Lastfahrzeuge / Schwerv. in % von DTV.

**NN:** Anzahl Motorfahrzeuge pro h (22-06 Uhr).

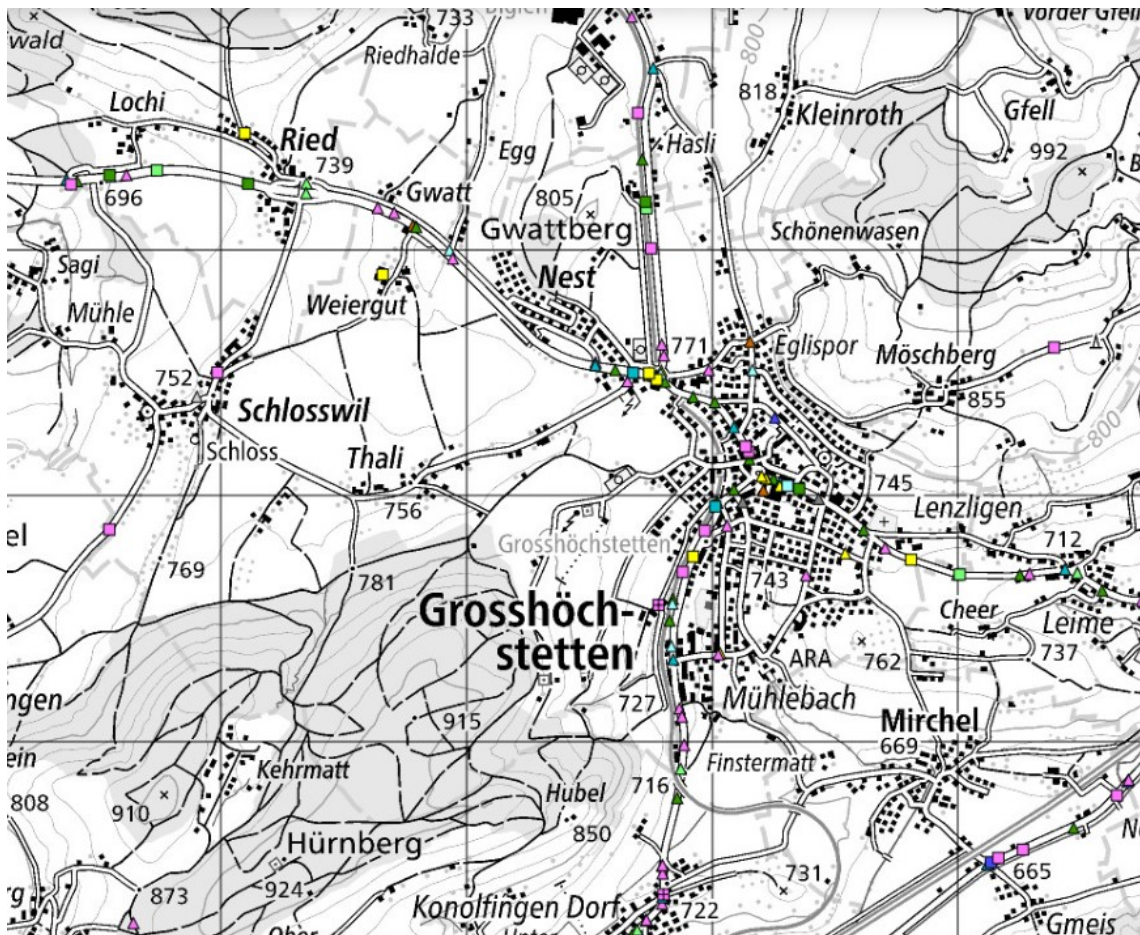
**DLV:** Anteil lärmintensiver Fahrzeuge in % von DTV.

Abschnitt	Datum					
	Messung	DTV	DSV	DLV	NT	NN
Bahnhofsstrasse / Thunstrasse	09.04.2022	7907	5.08	9.67	465	59
Dorfstrasse / Bernstrasse	02.11.2020	7755	4.56	8.24	457	54
Biglenstrasse	02.04.2022	6857	3.59	5.52	403	51
Schlosswilstrasse / Thalstrasse	02.09.2021	947	2.21	12.26	58	5
Bernstrasse / Luzernstrasse	21.09.2017	8272	4.99	10.91	478	78

#### 4.2.2 Unfallschwerpunkte

Obwohl kein Strassenabschnitt auf dem Gebiet der Gemeinde Grosshöchstetten als Unfallschwerpunkt im RGSK 2021 definiert ist, zeigt die Unfalldatenbank des ASTRA auf, dass Unfälle in und um Grosshöchstetten keine Seltenheit sind. Der vorliegende Datensatz zeichnet Unfälle zwischen 2011 und 2022 mit Personenschäden auf. In Grosshöchstetten wurden in diesem Zeitraum 66 Unfälle aufgezeichnet, davon 16 Unfälle mit Schwerverletzten sowie ein Unfall mit Todesfolge. Die weiteren Unfälle führten zu Leichtverletzten. 13 Unfälle waren Fussgängerunfälle wobei 5 davon zu Schwerverletzten Personen führten. Die häufigsten weiteren Unfalltypen waren Auffahr- oder Schleuderunfälle.

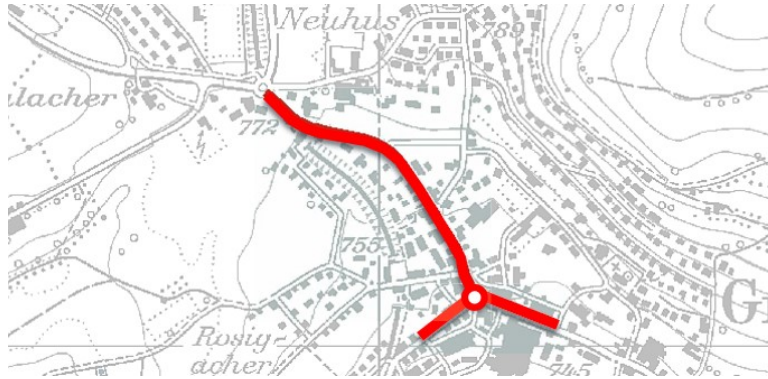
Die räumliche Verteilung der Unfälle zeigt eine Häufung entlang der vielbefahrenen Hauptachsen durch den Ortskern (Bern-, Dorf- und Bahnhofstrasse). Der Ort mit der grössten Häufung an Unfällen ist der Felderkreisel am Ortsteingang. Seit 2011 wurden dort innerhalb eines 25m Radius elf Verkehrsunfälle mit Verletzungsfolge registriert.



**Abbildung 4:** Ausschnitt Karte «Unfälle mit Personenschaden» des Astra.

#### 4.2.3 RGSK 2021: Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt

Die Massnahme «Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (punktuelle Anpassungen)» ist im RGSK 2021 der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) enthalten.<sup>3</sup> Die Massnahme ist von 2. Priorität, d.h. der Baustart ist im Horizont 2028-2031 geplant.



**Abbildung 5:** Ausschnitt RGSK RKBM Massnahmenperimeter Massnahme Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten (S. 262 Massnahmenband Teil II Verkehr).

Die Massnahme umfasst innerorts folgende Teilmassnahmen:<sup>4</sup>

- Umgestaltung des Kernbereichs der Ortsdurchfahrten im bestehenden Strassenquerschnitt:
- Überbreite Randlinien, einheitlich sanfte Ränder
- Sicherung von Querschnittsstellen für den Fussverkehr mit Mittelinsel
- Sanfte gestalterische Aufwertung unter Berücksichtigung des gesamten Aussenraumes
- Tempo 30 im engeren Kernbereich auf Bern-, Bahnhof- und Dorfstrasse inkl. anschliessender Quartierstrassen (auf den Quartierstrassen gilt bereits Tempo 30)
- Radstreifen auf der KS10 bergwärts mit leicht erweitertem Strassenquerschnitt in den äusseren Bereichen, Sicherung der Querungen mit Mittelinseln
- Pfortner auf der KS10 (von Zäziwil her)

Ausserorts ist bergwärts ein Radstreifen durch Querschnittsverbreiterung (Zäziwil-Grosshöchstetten) geplant.

#### 4.2.4 Tempo 30/40 auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes

In dieser Grundlage<sup>5</sup> für die Gemeinden hat die RKBM eine Zusammenstellung für das Vorgehen einer streckenweisen Temporeduktion erarbeitet. Grundsätzlich wird von einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 innerorts ausgegangen. Eine Temporeduktion kann in folgenden Fällen auch auf verkehrsorientierten Strassen veranlasst werden:

«Die Begründung einer strecken- oder abschnittswisen Einrichtung von Tempo 30 oder 40 auf verkehrsorientierten Strassen und somit auch auf den Strecken des regionalen Basisstrassennetzes»

<sup>3</sup> Massnahme Ortsdurchfahrt Nr. BM.MIV-Auf.5.7 ehemals MIV-O19

<sup>4</sup> gem. S. 262 RGSK Massnahmenband Teil II Verkehr

<sup>5</sup> Quelle: Tempo 30/40 auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes, RKBM 2023:

<https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/regionales-basisstrassennetz-miv/230929-Grundlagen-T3040.pdf>



sennetzes ist gesetzlich auf Bundesebene geregelt. Demnach können die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden, wenn:

«eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist,  
bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen,  
auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann,  
dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.»<sup>6</sup>

Es genügt, wenn mindestens eines der vier Kriterien erfüllt wird. Darüber hinaus gilt: «Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten<sup>7</sup> abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.»<sup>8</sup>

Die Schwachstellenanalyse der Studie ergibt, dass auch Grosshöchstetten im Vergleich zur gesamten Region eine verbesserungswürdige Verkehrsqualität aufweist und entsprechend Massnahmen erlauben.<sup>9</sup>

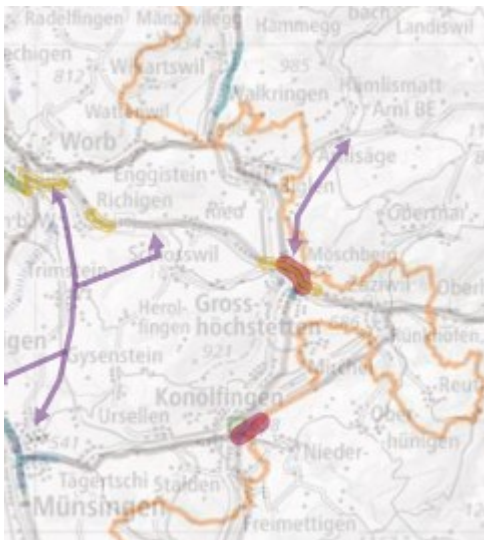


Abbildung 6 Kartenausschnitt Staubildung Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten

<sup>6</sup> Art. 108 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SVV)

<sup>7</sup> Art. 32 Abs. 3 SVG

<sup>8</sup> Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung (SVV)

<sup>9</sup> Quelle: Bericht Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes MIV der RKBM 2023

## 4.3 Velo- und Fussverkehr

### 4.3.1 RGSK 2021: Velohauptroute Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil

Im RGSK ist die Massnahme «Velohauptrouten Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil»<sup>10</sup> enthalten. Die Massnahme trägt zur Realisierung des Velohauptroutennetzes für den Veloverkehr (insbesondere bzgl. Geschwindigkeit und Kapazität) bei. Folgende geplanten Kernelemente der Hauptroute betreffen Grosshöchstetten:

- Optimierung bestehender Strasseninfrastrukturen mit Markierung/Signalisation (z.B. Grosshöchstetten-Biglen, Haslistrasse).
- Bau eines neuen Radwegs entlang der Kantonsstrasse (z.B. Konolfingen-Grosshöchstetten).
- Div. Verbesserungen an Querungsstellen und Übergängen.

Die Umsetzung findet etappiert statt und kann durch separate Projekte oder durch Drittprojekte erfolgen. Umfangreichere Massnahmen werden im Rahmen der Erarbeitung des AP 5. Generation aufgenommen.

### 4.3.2 Planungsstudie RKBM Korridor Münsingen – Grosshöchstetten - Biglen 2022

Basierend auf dem RGSK sowie der Synthese bestehender kommunaler und kantonaler Grundlagen (Sachplan Veloverkehr) konkretisiert die Planungsstudie «Linienführung Veloverkehr, Korridor Münsingen-Konolfingen-Zäziwil/Grosshöchstetten-Biglen» mögliche Linienführungen für Velohauptrouten. Die Studie fokussiert auf die Längsverbindungen innerhalb der behandelten Korridore.

In den Studiengrundlagen wurde die Verbindung Grosshöchstetten-Biglen aufgrund des Verlaufs entlang der Hauptrasse und die fehlende Berücksichtigung der Verbindung Mirchel-Grosshöchstetten in den kommunalen Planungsgrundlagen Grosshöchstettens als Handlungsbedarf aufgeführt.

Folgende Linienführung wird durch die Planungsstudie, unter Berücksichtigung der Netzhierarchien im Sachplan Veloverkehr, im Raum Grosshöchstetten vorgeschlagen:

- Grosshöchstetten – Zäziwil: Richtungsgetrennte Führung des Veloalltagsverkehrs in Richtung Grosshöchstetten über den Lenzligenweg und in Fahrtrichtung Zäziwil entlang der Kantonsstrasse.
- Grosshöchstetten – Ried (-Worb): Richtungsgetrennte Führung des Veloalltagsverkehrs in Richtung Ried (-Worb) über die alte Bernstrasse und in Richtung Grosshöchstetten entlang der Kantonsstrasse.
- Grosshöchstetten – Biglen: Führung der Basisverbindung über die Haslistrasse für eine rasche Verbesserung der Attraktivität der Verbindung zwischen Biglen und Grosshöchstetten.

Zu der Ortsdurchfahrt Grosshöchstetten stellt die Studie fest, dass «die Ortsdurchfahrt (DTV: 8-9'00) (...) Anforderungen des Veloverkehrs nicht genügt (fehlende Infrastruktur, signalisierte Geschwindigkeit 50 km/h). Sicherheit und Komfort sind beeinträchtigt.».

---

<sup>10</sup> Nr.: BM.LV-Ü-.30



Als Massnahme wird daher innerhalb der Gemeinde eine «Gesamtbetrachtung über alle Verkehrsträger» vorgeschlagen. Der Handlungsspielraum sei durch die Platzverhältnisse stark eingeschränkt, darum wird v.a. die Prüfung einer Temporeduktion und ein allfälliges Verkehrsmanagement empfohlen.

#### 4.3.3 Kommunalen Richtplan Fuss- und Velowegnetz

Die Revision der Ortsplanung Grosshöchstetten wurde Ende 2023 zur Vorprüfung beim Kanton eingereicht. Die OPR umfasst den kommunalen Richtplan Fuss- und Velowegnetz. Dieser umfasst folgende Massnahmen (inkl. in Klammern die vorgesehenen Instrumente zur Umsetzung):

- M1: Velonetz optimieren und Netzlücken schliessen (Rechnung tragen von Anliegen Velofahrenden bei Neuerstellung und Sanierung von Wegen/Strassen).
- M2: Fusswegnetz optimieren und Netzlücken schliessen (Rechnung tragen von Anliegen Fussgängern bei Neuerstellung und Sanierung von Wegen/Strassen; Eruiierung der wichtigsten Fusswegachsen und Aufwertungsmassnahmen in deren Bereich).
- M3: Schulwegsicherheit erhöhen (Gefährliche Stellen identifizieren und Lösungen durch Kleinmassnahmen finden).
- M4: Umsetzung Velohauptroute RGSK (vgl. Grundlage RGSK und Planungsstudie RKBM).
- M5: Verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt (Massnahme aus RGSK).

Der Richtplan Fuss- und Veloverkehr ist aktuell noch nicht rechtsgültig. Die Genehmigung der OPR wird im Laufe des Jahres 2025/2026 erwartet.

#### 4.3.4 Schliessung der Netzlücken in Grosshöchstetten

Tbf-Partner erarbeitete in Abstimmung mit dem Mobilitätskonzept die Analyse der bestehenden Netzlücken in Grosshöchstetten. Zudem wurden die Velowege in regionale und lokale Verbindungen unterteilt und entsprechend ausgearbeitet. Die ausgearbeiteten Netzlücken werden im Bericht erläutert sowie mit CAD-Plänen ergänzt. Auch im Mobilitätskonzept ergeben sich dadurch Massnahmenblätter.

### 4.4 Öffentlicher Verkehr

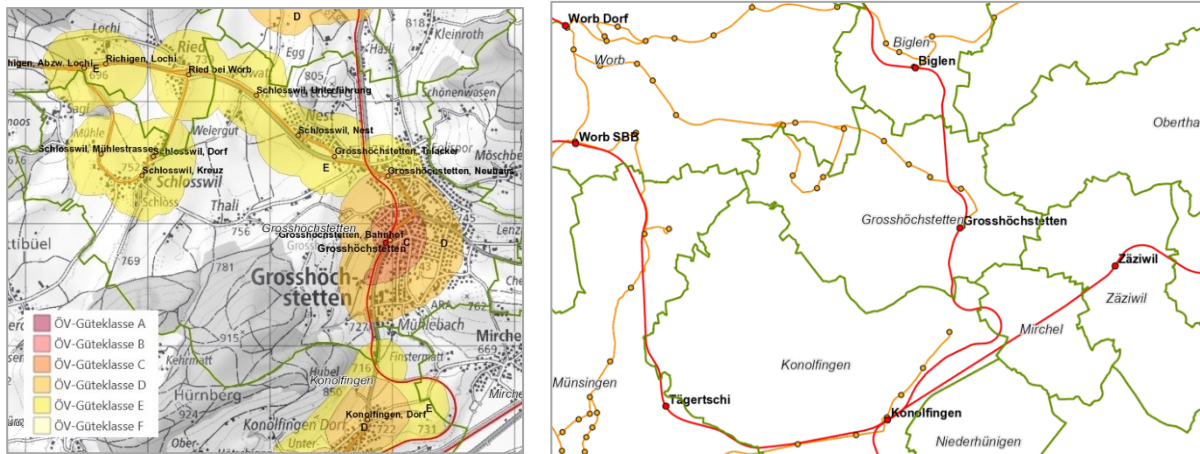
#### 4.4.1 Bestehendes ÖV-Angebot

In Grosshöchstetten bestehen folgende ÖV-Angebote (Stand: Fahrplanjahr 2024):

- Linie 30.793: Worb Dorf – Grosshöchstetten (Bus, Angebotsstufe 2<sup>11</sup>).
- Linie 340: Burgdorf – Konolfingen – Thun (Zug, Angebotsstufe 3).
- Linie 30.920: Bern-Konolfingen-Grosshöchstetten-Langnau-Trubschachen (Moonliner-Bus, Angebotsstufe 1).

---

<sup>11</sup> Angebotsstufe 1: 4-15 Kurspaare/Tag; 2: 16-25 Kurspaare/Tag; 3: 26-39 Kurspaare/Tag



**Abbildung 7:** Erschliessungsgüteklassen ÖV Grosshöchstetten<sup>12</sup> (links), Einbindung in regionales ÖV-System (rechts).

Die Erfolgskontrolle der ÖV-Angebote erfüllen die Ziel- resp. Mindestvorgaben. Einzig die Linie 340 ist bzgl. dem Kostendeckungsgrad ungenügend.

#### 4.4.2 Pilotstudie Mobility On-Demand

Die regionalen Verkehrskonferenzen erarbeiteten 2022 die Studie «Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum»<sup>13</sup>, im Rahmen derer Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖV-Angebots im ländlichen Raum durch On-Demand Angebote eruiert wurden. On-Demand Angebote sind Fahrten in einem definierten Raum auf Bestellung, welche aber über den ÖV-Tarif oder im ähnlichen Rahmen abgerechnet werden. In einer Folgestudie sollen nun Pilotversuche umgesetzt werden, so dass Erfahrungswerte gesammelt und klare Angebotsanforderungen an On-Demand Angebote formuliert werden können.

Im Perimeter der RKBM soll die Pilotstudie im Raum Münsingen-Langnau durchgeführt werden, was auch unter Miteinbezugs Grosshöchstettens erfolgen soll.

#### 4.4.3 RGSK 2021: Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt

Im RGSK2021 der RKBM ist die Massnahme «Grosshöchstetten, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt»<sup>14</sup> enthalten. Das Ziel der Massnahme ist es, das aktuell heterogene Bahnhofsaereal zu modernisieren. Auszug Massnahmenblatt: (RGSK 2021 Massnahmenband Teil II Verkehr, S. 210):

*«Im Zusammenhang mit der Neugestaltung soll die Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn verbessert sowie eine neue Infrastrukturanlagen für zukünftige Mobilitätsbedürfnisse von*

<sup>12</sup> A: sehr gute Erschliessung, B: Gute Erschliessung, C: Mittelmässige Erschliessung, D: Geringe Erschliessung, E und F: Grunderschliessung. Ausgehend von der Haltestellenkategorie (abhängig von der Angebotsstufe und Verkehrsmittel) sind die Gebiete bis 400m Radius um den Bahnhof in Grosshöchstetten in der Kategorie C (mittelmässig erschlossen). Bis 750m Radius um den Bahnhof gilt die Kategorie D (gering erschlossen). Die Bushaltestellen erreichen die Kategorie E (Grunderschliessung). Weitere Gebiete sind gar nicht erschlossen.

<sup>13</sup> Quelle: [https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/oev-im-laendlichen-raum/ber\\_StudieOeVlaendlRaum\\_def\\_220722.pdf](https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/oev-im-laendlichen-raum/ber_StudieOeVlaendlRaum_def_220722.pdf)

<sup>14</sup> Nr.: ÖV-Ort.6.5

*Park+Ride und Bike+Ride erstellt werden. Im Rahmen dieses Prozesses sind folgende Elemente geplant:*

- *Neubau einer Bus-Wendeschleife (Linie Richtung Worb)*
- *Schaffung attraktiver Umsteigebeziehung von Bus zu Bahn*
- *Koordination mit der städtebaulichen Aufwertung und Verdichtung*
- *Neubau und Erweiterung der Park+Ride- und Bike+Ride- Anlagen»*

Die Massnahme befindet sich im A-Horizont. Der Baustart soll im Horizont 2024-2027 (spätester Spatenstich 31.12.2028) erfolgen. Die Federführung unterliegt der Gemeinde Grosshöchstetten.

## **4.5 Parkplatzmanagement**

### 4.5.1 Arbeiten Verkehr Steiner

2017 wurde von „Verkehrsteiner“ eine Analyse der Parkplätze in Grosshöchstetten durchgeführt. Hierbei wurde stündlich aufgezeichnet, wie viele Fahrzeuge sich auf den jeweiligen Parkplätzen befinden und wie lange sie sich dort aufhalten. Anhand der Beobachtungen konnte auch die Art der Nutzung abgeleitet werden.

### 4.5.2 Parkplatzbewirtschaftung Entwicklungsraum Thun

Das Parkplatzbewirtschaftungskonzept des Entwicklungsraum Thuns<sup>15</sup>, welches 2019 erarbeitet wurde, befasst sich mit der Parkierung des motorisierten Individualverkehrs in den Agglomerationsgemeinden Thuns und zeigt mögliche Grundsätze für eine harmonisierte und flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung auf.

Die Empfehlungen, welche sich aus einer Auswahl von Instrumenten und Massnahmen zusammensetzen und an denen sich die Gemeinden orientieren können, beinhalten Ansätze zur Gestaltung der Parkplatzbewirtschaftung sowie Anhaltspunkte für deren Umsetzung.

Das Dokument dient dieser Planungsstudie als Orientierungspunkt bzgl. möglicher Massnahmen zum Thema Parkplatzbewirtschaftung.

## **4.6 Zugang zum öffentlichen Raum**

### 4.6.1 SN 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum

«Der Verkehrsraum als öffentlicher Raum fällt in den Geltungsbereich des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG. Die VSS Norm 640 075 «Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum»; Dezember 2014, regelt die Ausführung und Umsetzung des hindernisfreien Bau-

---

<sup>15</sup> Quelle: [https://entwicklungsraum-thun.ch/wp-content/uploads/2019/07/PPBew\\_Bericht\\_190703.pdf](https://entwicklungsraum-thun.ch/wp-content/uploads/2019/07/PPBew_Bericht_190703.pdf)

ens im öffentlichen Raum. Sie gilt für alle Verkehrsanlagen auf denen Fussverkehr zugelassen ist.»<sup>16</sup>

#### 4.6.2 Regionales Altersleitbild Grosshöchstetten

Das Leitbild<sup>17</sup> wurde mit mehreren Gemeinden erarbeitet. Das gemeinsame Leitbild versteht sich als übergeordnetes Gesamtkonzept. Es gibt einen politischen Rahmen vor und schafft Orientierung. Auf kommunaler Ebene legt jede Gemeinde die Umsetzung der Massnahmen fest. Sie berücksichtigt dabei die Bedürfnisse der Bevölkerung und ihre Möglichkeiten und Ressourcen. Die im Bereich Mobilität definierten Massnahmen des Altersleitbildes wurden für das Mobilitätskonzept beachtet.

### 4.7 Hubs

#### 4.7.1 Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben

Gerade im ländlichen Raum, in dem die Abhängigkeit vom privaten Auto noch immer sehr hoch und der ÖV weniger stark ausgeprägt ist als in der Stadt, kann das Mobilitätsangebot durch einen flexiblen und gut zugänglichen Hub attraktiver gestaltet werden.

Neben Mobilität sind auch weitere Versorgungseinrichtungen, wie zum Beispiel eine Pickup-Station oder einen Heimlieferservice ein wichtiges Thema für ein HUB. Zudem ist es sinnvoll, Carsharing zu integrieren, um einen möglichst niederschweligen Dienst zur Verfügung zu stellen, der sowohl von der kommunalen Verwaltung vor Ort als auch von Privatnutzern in Anspruch genommen wird.

### 4.8 Schulwegsicherheit und Gefahrenstellen

#### 4.8.1 Erlebnisswelt Schulweg

Im Leitfaden<sup>18</sup> wird auf wichtige Punkte für die Schulwegsicherheit sowohl für die Kinder, aber auch für die weiteren Verkehrsteilnehmenden hingewiesen. So werden die unterschiedliche Perspektive angesprochen, aber auch schwierige und demnach zu vermeidende Situationen im Verkehrsraum aufgezeigt. Wichtige Aussagen und Tipps des Leitfadens konnten in der Erarbeitung der Massnahmen aufgenommen werden.

---

<sup>16</sup> Quelle: Hindernisfreie Architektur

<sup>17</sup> Quelle: Altersleitbild, 2022,

[https://www.grosshoechstetten.ch/\\_docn/3826412/Altersleitbild\\_08\\_Doppelseiten.pdf](https://www.grosshoechstetten.ch/_docn/3826412/Altersleitbild_08_Doppelseiten.pdf)

<sup>18</sup> Quelle: Leitfaden Erlebnissweg Schulweg, 2019,

<https://www.verkehrsclub.ch/ratgeber/schulweg/publikationen>

#### 4.8.2 Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation

Die Arbeitshilfe vom Kanton Bern<sup>19</sup> soll den zuständigen Kantons- und Gemeindebehörden als Leitfaden für die Behandlung von Fragestellungen rund um das Thema der Verkehrsanordnungen dienen. Die Verfahren zur Signalisation und Markierung und die jeweiligen Zuständigkeiten werden schrittweise erläutert. Das Ziel ist eine einheitliche Praxis und die richtige Rechtsanwendung.

#### 4.8.3 Farbliche Gestaltung von Verkehrsoberflächen und Signalisationsverordnung

Die Empfehlung über die farbliche Ausgestaltung und Materialisierung der Markierungen<sup>20</sup> ist ein zentraler Punkt, wenn es um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden geht. In diesem praxisorientierten Leitfaden geht es um unterschiedliche Beispiele und Ausführungen der Markierungsarbeiten.

Die Signalisationsverordnung<sup>21</sup> gibt die nutzbaren Signale und deren Kombinierbarkeit vor. Auch der Vorgang der Bewilligung sowie die Definition aller verkehrsrelevanten Begriffe werden behandelt. Sie liefert die Grundlage für die korrekte Wegweisung innerhalb der Gemeinde.

---

<sup>19</sup> Quelle: Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation, 2024,  
<https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/strassen/signalisation-wegweisung-markierung.html>

<sup>20</sup> Quelle: Arbeitshilfe Farbliche Gestaltung der Strassenoberflächen, 2021,  
<https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/strassen/signalisation-wegweisung-markierung.html>

<sup>21</sup> Quelle: Signalisationsverordnung,  
[https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1961\\_1961\\_1961/de#annex\\_2/lv\\_d4e188/lv\\_2](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1961_1961_1961/de#annex_2/lv_d4e188/lv_2)

## 5 Handlungsfelder

Im Folgenden werden die Handlungsfelder und die Massnahmen aufgeführt und ergänzend zu den Massnahmenblättern erläutert.

### 5.1 Regionale Vernetzung Velo (RVV)

#### 5.1.1 Grundlagen

4.3.2: Planungsstudie RKBM Korridor Münsingen – Grosshöchstetten - Biglen 2022

4.3.3: Kommunalen Richtplan Fuss- und Velowegnetz

4.3.4 Schliessung der Netzlücken in Grosshöchstetten

#### 5.1.2 Ziele

Das Ziel eines regional verknüpften Veloverleihs ist es, der Bevölkerung eine Ergänzung zum bestehenden ÖV-Angebot zu bieten. Dadurch ist es möglich, die nahe gelegenen Bahnhöfe Zäziwil, Konolfingen, Worb und eventuell sogar Münsingen unabhängig vom ÖV zu erreichen. Auch innerhalb der Gemeinde Grosshöchstetten soll die Möglichkeit bestehen, die zwei Ortsteile Schlosswil und Grosshöchstetten mit einem Leihvelo schnell zu erreichen.

Der Veloverleih soll in Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden aufgebaut werden, sodass ein Austausch und Aufladen von Fahrzeugen an möglichst vielen Standorten möglich ist.

Eine Zusammenarbeit mit den führenden Unternehmen in Grosshöchstetten ist ebenfalls anzustreben, um die Arbeitnehmenden zu motivieren, vermehrt eine kombinierte Mobilität zu nutzen, um den Arbeitsweg zu bestreiten.

Da zusätzlich zur Distanz auch immer Höhenmeter überwunden werden müssen, sollen E-Bikes eingesetzt werden. Dadurch wird zudem die Hemmschwelle der Nutzung tiefer gesetzt, was eine höhere Nutzung generiert.

Folgende Standorte für einen Veloverleih wurden zusammen mit der Begleitgruppe definiert:



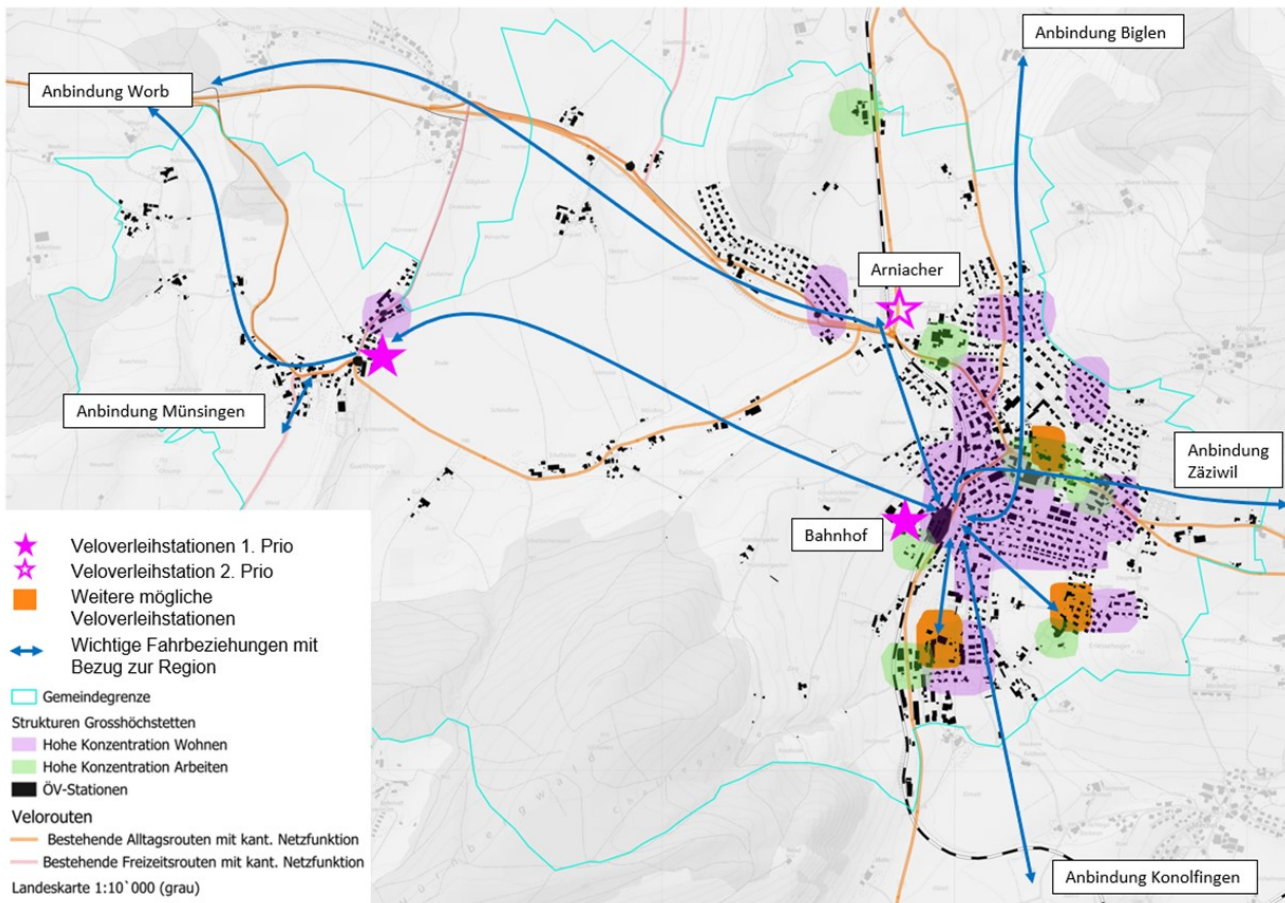


Abbildung 8 Karte regionale Velovernetzung durch einen Veloverleih

Die Fahrbeziehungen in der Gemeinde Grosshöchstetten zeigen, dass der Bahnhof sowie die Einkaufsmöglichkeiten wichtige Verbindungen darstellen.

Als wichtigste Standorte wurden Schlosswil, Arnacher und der Bahnhof Grosshöchstetten definiert. Diese Standorte weisen am meisten Potenzial auf und können auch von den anderen Quartieren erreicht werden. Zudem weisen diese Standorte eine gute regionale Anbindung via den regionalen Velorouten zu den umliegenden Gemeinden und ÖV-Stationen auf. Falls Unternehmen ebenfalls Stationen errichten würden, ergäbe dies ein dichteres Netz an den Orten mit einer hohen Konzentration an Arbeitsplätzen, was zu begrüssen wäre.

### 5.1.3 Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
RVV.44	E-Velo-Ausleihstationen	Bauliche Massnahme
RVV.45	E-Velo Testfahrten	Sensibilisierung
RVV.46	E-Velo Kommunikation	Sensibilisierung, Kommunikation
RVV.47	E-Velo Anreize schaffen	Kommunikation, Infotafeln
RVV.48	E-Velo Zusammenarbeit Unternehmen	Leitfaden, Kommunikation, Sponsoring

Die im Handlungsfeld Regionale Vernetzung Velo erarbeiteten Massnahmen führen nach der Umsetzung zu einem guten Angebot von E-Velos, welche an den definierten Standorten für



die Bevölkerung von Grosshöchstetten zur Verfügung stehen. Die Massnahmen werden erst umgesetzt, wenn auch umliegende Gemeinden (mindestens eine) bereit sind, ebenfalls ein Angebot an E-Velos anzubieten. Die weiteren Massnahmen bauen auf der Hauptmassnahme RVV.44 auf.

Falls sich keine Trägerschaft findet, oder keine andere Gemeinde bereit ist, diesen wichtigen Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität mitzugehen, kann die Massnahme RVV.48 auch separat von den anderen Massnahmen angegangen werden, da dadurch auch eine wesentliche Änderung des Modal Splits<sup>22</sup> erreicht werden kann.

Der Umsetzungshorizont der Massnahmen liegt bei 5-10 Jahren. Die Priorität der Massnahmen ist hoch und die Zuständigkeit liegt für die Initiierung bei der Gemeinde. Die Umsetzung der Hauptmassnahme RVV.44 soll wenn möglich von einer Trägerschaft übernommen werden. Die Kosten der Massnahmen sind sehr unterschiedlich, so sind die Erstellungskosten für die Ausleihstationen hoch, aber Massnahmen zur Kommunikation und Sensibilisierung eher tief.

## 5.2 Netzlücken Velo (NLV)

Dieses Handlungsfeld umfasst die An- und Einbindung Grosshöchstettens an das regionale Velonetz. Zusätzlich wurden durch tbf-Partner lokale Routen für PendlerInnen und SchülerInnen ausgearbeitet, welche ein sicheres und attraktives Velonetz innerhalb der Gemeinde Grosshöchstetten ermöglichen.

### 5.2.1 Grundlagen

- 4.3.1: RGSK 2021: Velohauptroute Korridor Tägertschi-Konolfingen-Biglen-Zäziwil
- 4.3.2: Planungsstudie RKBM Korridor Münsingen – Grosshöchstetten - Biglen 2022
- 4.3.3: Kommunalen Richtplan Fuss- und Velowegnetz
- 4.3.4 Schliessung der Netzlücken in Grosshöchstetten

### 5.2.2 Ziele

Die bereits vorhandenen Grundlagen aus der Korridorstudie der RKBM wurden mit dem Sachplan Veloverkehr und der in der OPR definierten Netzlücken des Veloverkehrs abgeglichen. Die vorhanden Netzlücken wurden im Anschluss so in das regionale Velowegnetz eingebunden, dass ein attraktives, sicheres Velowegnetz entstand, welches zudem wo immer möglich abseits der Kantonsstrasse verläuft.

In Zusammenarbeit mit tbf-Partner wurden die in der Ortsplanung definierten Netzlücken angeschaut und geprüft, welche einen lokalen oder einen regionalen Charakter aufweisen.

Zudem wurde geprüft, welche Netzlücken für die regionalen Verbindungen eine zentrale Rolle spielen und welche für den lokalen Fuss- und Veloverkehr eine hohe Bedeutung haben.

---

<sup>22</sup> Modal Split: Der jeweilige Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am totalen Personenverkehr

Diejenigen Netzlücken, welche aus fachlicher Sicht weder dem lokalen noch dem regionalen Fuss- und Veloverkehr dienen, wurden in Absprache mit der Begleitgruppe und dem Gemeinderat nicht weiter behandelt.

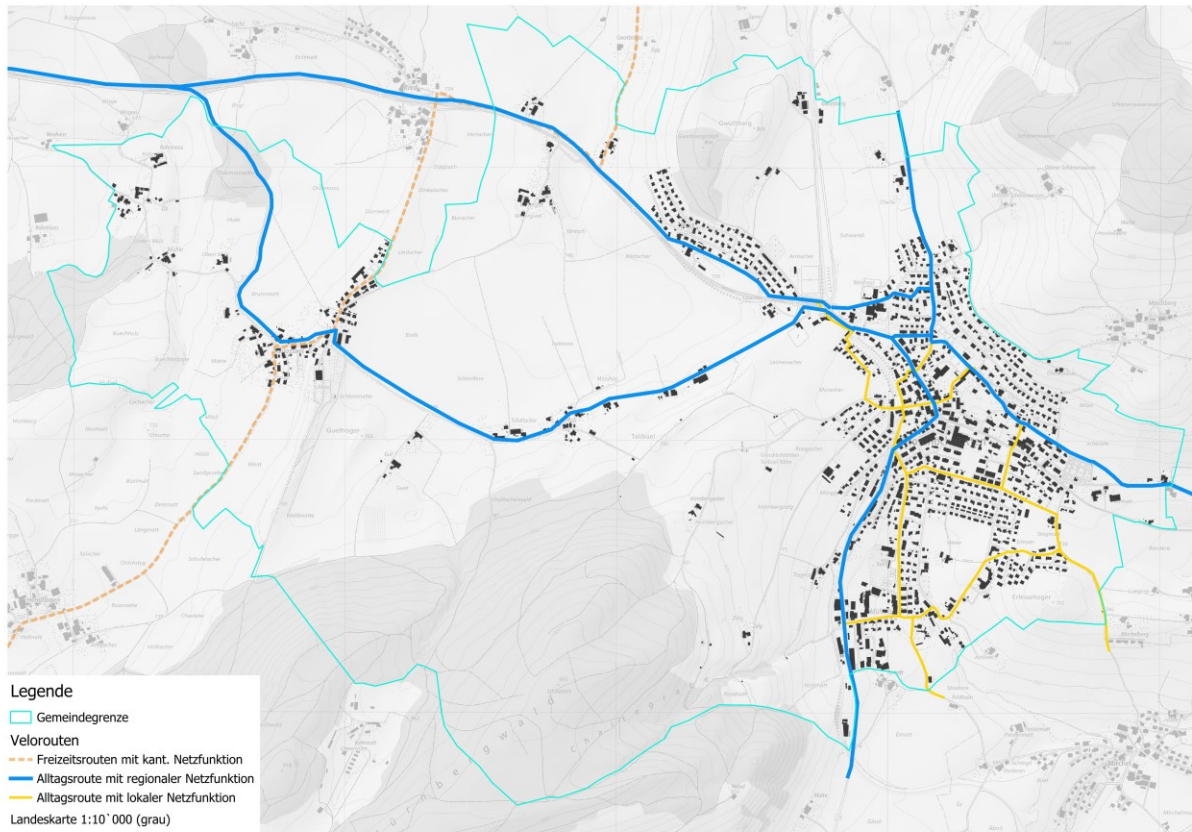


Abbildung 9 Karte Velonetz Grosshöchstetten; blau: regionaler Charakter; gelb: lokaler Charakter

Die definierten Massnahmen wurden vorrangig auf den als regionale Verbindungen definierten Abschnitten ausgearbeitet. Auf den lokalen Routen wurden im Handlungsfeld Fusswege inklusive Schulwege Massnahmen erarbeitet.

### 5.2.3 Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
NLV.22	Netzlücke Schöneggweg N3	Markierung, Signalisation
NLV.23	Netzlücke Bernstrasse N2	Verbreiterung Gehweg, Markierung, Signalisation
NLV.24	Anpassungen Felderkreisel N1	baulich und Markierung
NLV.25	Neubau Veloweg Lenzligenweg- Lärchenweg N5	baulich
NLV.26	Anpassungen Lärchenweg N5	baulich
NLV.27	Bahnweg N4	Baulich oder Markierung und Signalisation
NLV.28	Buchenweg N5 Anschlusslösung	Markierung, Signalisation
NLV.29	Buchenweg / Eglisporweg / Alpenweg	Markierung, Signalisation

	N5 Anschlusslösung	
NLV.30	Kirchstutz / Lärchenweg N5 Anschlusslösung	Markierung, Signalisation

Die im Handlungsfeld Netzlücken Velo erarbeiteten Massnahmen führen nach deren Umsetzung zu einem lückenlosen Velonetz innerhalb Grosshöchstetens, aber auch zu einem durchgehenden regionalen Velonetz zwischen Zäziwil und Biglen, sowie Worb und Konolfingen.

Die Massnahmen NLV.25, NLV.26 und die Begleitmassnahmen NLV.28, NLV.29 und NLV.30 befinden sich entlang einer im Sachplan Velo als «zu ersetzender Abschnitt der Kantonsstrasse» gekennzeichneten Kantonsstrasse. Die Massnahmen müssen nach der Genehmigung des Sachplanes erneut durch die Gemeinde beim Kanton eingegeben werden. Da der Abschnitt gekennzeichnet ist, sollte der Kanton die erarbeiteten Massnahmen als sogenannte Ersatzmassnahmen abseits der Kantonsstrasse zu 100% finanzieren.

Ergänzend zu den Massnahmen NLV.22, NLV.23, NLV.24 und NLV.27 wurde eine Korridorstudie Grosshöchstetten – Konolfingen erarbeitet, damit auf diesem Abschnitt die beste regionale Veloführung herauskristallisiert werden konnte. Dabei wurden mehrere Varianten und deren Kombination betrachtet. Die Studie ist nach Abwägung der Nutzen und der Kosten zum Schluss gekommen, dass die Führung durch Grosshöchstetten und bis nach Konolfingen auf der Kantonsstrasse erfolgen soll. Dabei muss der Kanton die minimalen Standards der RKBM einhalten. Falls dies nicht möglich ist, gilt es eine in der Studie definierte Ersatzverbindung im Sachplan aufzunehmen.

Der Umsetzungshorizont ist abhängig von der Priorisierung seitens Tiefbauamtes vom Kanton Bern, was den Abschnitt auf der Kantonsstrasse betrifft. Der Abschnitt ab der Mirchelstrasse bis zur Einmündung in die Kantonsstrasse in Konolfingen sollte entsprechend als Ersatzmassnahme abseits der Kantonsstrasse in den Sachplan Veloverkehr aufgenommen werden und demnach zu 100 % vom Kanton finanziert werden mit dem Lead bei der Gemeinde.

Die während der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erarbeiteten Massnahmen auf den Abschnitten NLV.22, NLV.23 und NLV.27 sind für den lokalen Fuss- und Veloverkehr weiterhin zentral. Deshalb wurden ergänzend sanftere Massnahmen auf den Abschnitten definiert.

## 5.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

### 5.3.1 Grundlagen

4.2.1: Verkehrszählung auf Kantonsstrassen

4.2.2: Unfallschwerpunkte

4.2.3: RGSK 2021: Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt

4.2.4: Tempo 30/40 auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes

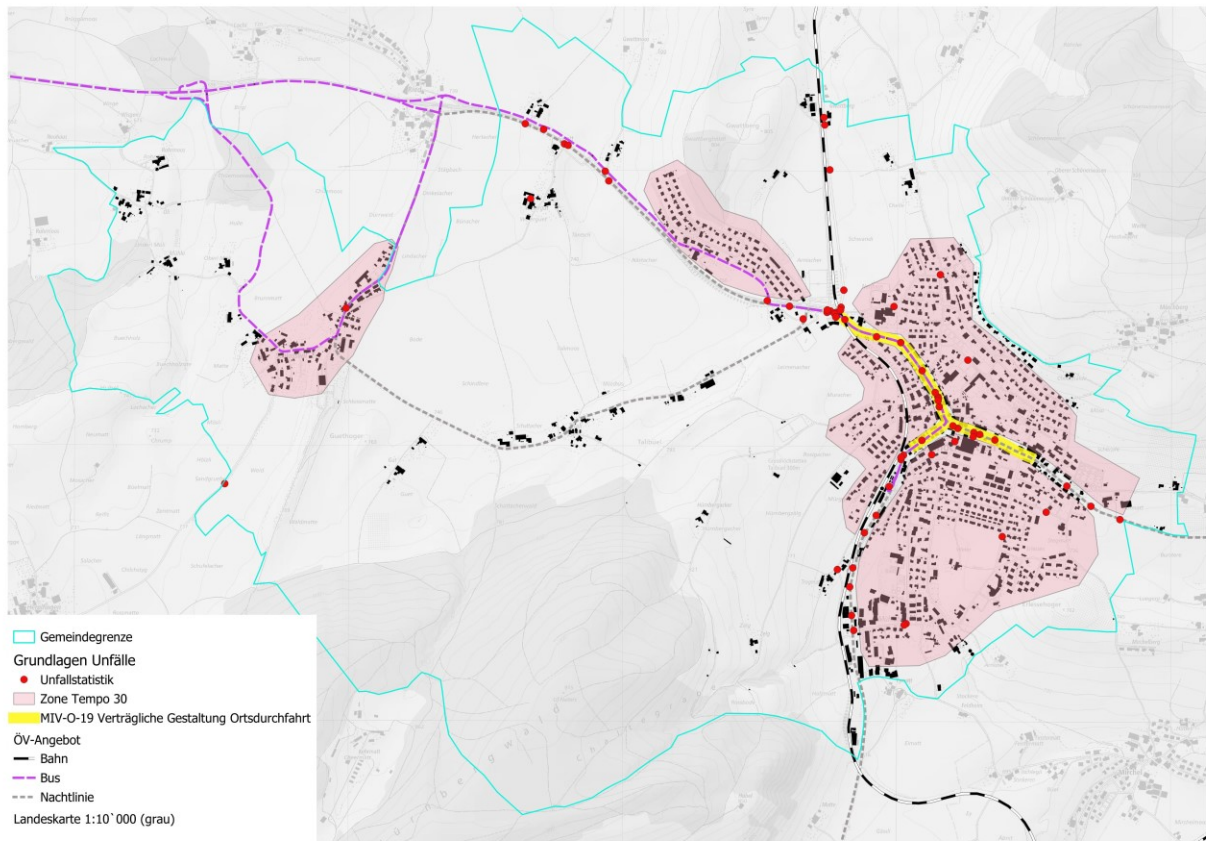


Abbildung 10 Karte MIV und ÖV

### 5.3.2 Ziele

Im Bereich Motorisiertem Individualverkehr liegt der Spielraum vor allem in der sicheren Anbindung der Kantonsstrasse an die Gemeindestrassen und die sicheren Zu- und Wegfahrten bei Parkplätzen und Dienstleistern wie Coop und der Coop Tankstelle. Diese Gefahrenstellen werden im Handlungsfeld Fussverkehr und Schulwege dargestellt.

Betreffend der Ortsdurchfahrt auf der Kantonsstrasse, wurden in Zusammenarbeit mit dem Kanton sinnvolle, auf das Mobilitätskonzept abgestimmte Lösungen besprochen, welche es bereits vor der Sanierung der Ortsdurchfahrt erlauben, das Zusammenspiel des unvermeidbaren Durchgangsverkehrs verträglich zu gestalten. So werden, wenn vom Kanton akzeptiert, Strassenquerungen versetzt, durch Velofurten ergänzt oder aufgehoben (Siehe Massnahmen Gefahrenstellen: MFV.5; MFV.6; MFV.7; MFV.11; MFV.13; MFV.17).

Die in der Massnahme MIV-O-19 definierte Temporeduktion kann ebenfalls unabhängig von der Sanierung der Ortsdurchfahrt umgesetzt werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde eine variable Temporeduktion diskutiert. Der Kanton sucht hierfür Pilotprojekte. Wie in der Massnahme MIV.51 ausgeführt, kann die Gemeinde ein entsprechendes Gesuch beim Kanton einreichen. Die hierfür verlangten Kriterien<sup>23</sup> werden von Grosshöchstetten erfüllt. Aus fachlicher Sicht wird eine Reduktion auf Tempo 30 als wirksamer angeschaut, gerade auch wegen dem punktuell hohen Querungsbedarf und der bereits eingeführten Tempo 30 Zone in Grosshöchstetten.

Ein Ampelsystem vor Ortseingang wäre zu prüfen, wenn die variable Temporeduktion keine Wirkung zeigt. Dies wäre aber in Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden zu erarbeiten.

Funktion Strasse	Geeignet / empfohlenes Tempo	Geeignet für die Hauptverkehrsachsen in Grosshöchstetten
Hauptverkehrsstrasse mit hohem Durchgangsverkehr	Ja, aber hohe Hürde/ 40	ja
DTV 5'000 – 15'000	ja	ja
Zentrumsnahe ländliche Räume	ja	ja
Dörfliches Zentrum	Ja, 30	ja
Einkaufen, publikumsintensiv Gewerbe	Ja, 30	ja
Dicht bebaut	Ja, 30	ja
Beengter Querschnitt	Gut geeignet, weitere Massnahmen prüfen, 30	ja
Normal einsehbar	ja	ja
Länge mehr als 400m	Ja, aber prüfen ob Tempo 30 Zone nicht zielführender wäre	Zu diskutieren
Mit ÖV-Linien und mit Haltestellen	ja	ja
Punktuell hoher Querungsbedarf Fussgänger	Ja, 30	ja

Eine Temporeduktion auf Tempo 40 oder Tempo 30 und ob diese nur zu den Hauptverkehrszeiten sinnvoll ist, wäre mittels der variablen Temporeduktion während einem Versuchsbetrieb zu testen. Hierfür müssen vor dem Testbetrieb Wirkungskriterien festgelegt werden.

Um den verbleibenden MIV möglichst verträglich zu gestalten ist es weiter zentral, die Emissionen möglichst gering zu halten. Deshalb gilt es, die E-Mobilität weiter zu unterstützen (MIV.48). Um diesen Trend zu unterstützen ist es wichtig, ein dichtes Netz an Lademöglichkeiten zu erreichen. Dies beinhaltet auch Ladestationen für E-Bikes, welche im Handlungsfeld regionale Vernetzung Velo behandelt wurden.

Die Errichtung von E-Ladestationen sollen vorrangig von Unternehmen vorangetrieben werden. Die Gemeinde kann an den als Hub definierten Standorten sowie bei der Gemeindeverwaltung eine Infrastruktur zur Verfügung stellen.

Weiter gelten Massnahmen zielführend, mit welchen die Bevölkerung in einem ungezwungenen Rahmen die Vorzüge weiterer Mobilitätsträger testen kann. Hierfür eignet sich ein autofreier Tag (MIV.52). Auf Rückmeldung vom Echoraum vom 6.Juni 2024 ist darauf zu verweisen,

<sup>23</sup> Tempo 30/40 auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes



dass unerlässliche Fahrten wie diejenigen der Polizei oder Ambulanzen gewährleistet werden muss. Dies ist mittels einer Umfahrung während dem Anlass sicherzustellen.

### 5.3.3 Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
MIV.49	E- Ladestationen vernetzen	Infoanlass, bauliche Massnahme
MIV.51	variable Temporeduktion	Digitale Signalisation
MIV.52	Autofreie Tage	Anlass

Die im Handlungsfeld Motorisiertem Individualverkehr erarbeiteten Massnahmen führen nach deren Umsetzung zu einer emissionsärmeren und beruhigteren Ortsdurchfahrt. Durch die regelmässige Durchführung von autofreien Tagen und der Verbreitung von E-Ladestationen soll das Verkehrsverhalten der Bevölkerung nachhaltiger und bewusster werden.

Die Massnahmen haben mittlere bis hohe Priorität und sollen je nach Massnahme ab heute bis in 10 Jahren umgesetzt werden. Die Zuständigkeit liegt bei der Gemeinde und für die Massnahme MIV.51 beim Kanton. Die Kosten der Massnahmen liegen je nach Ausführung eher im tieferen Bereich.

## 5.4 Hub (Park and Ride, Bike and Ride, Car-Sharing, Dienstleistungen vernetzen)(HUB)

### 5.4.1 Grundlagen

4.1: Pendlerbeziehungen Grosshöchstetten

4.3.2: Planungsstudie RKBM Korridor Münsingen – Grosshöchstetten - Biglen 2022

4.3.3: Kommunalen Richtplan Fuss- und Velowegnetz

4.4.1: Bestehendes ÖV-Angebot

4.4.3: RGSK 2021: Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt

4.7.1: Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben

### 5.4.2 Mögliche Ansätze

Hubs sind Standorte, an welchen sich Individualreisende zu Fahrgemeinschaften zusammenschliessen können, ihre Fahrzeuge parkieren können, um mit einem E-Bike oder Velo in das Dorfzentrum zu ihren Arbeitsplätzen fahren zu können, oder um damit eine nahegelegene ÖV-Station zu erreichen.

Neben der Funktion als Verkehrsdrehscheibe bieten Hubs auch weitere Möglichkeiten wie die Zentralisierung von Pickup-Stationen für Pakete oder aber auch für den sozialen Austausch.

Car-Sharing (vernetzen, vermeiden)	Mobility-Angebot ausweiten oder aber weitere Anbietende anfragen (Sponticar, Deer, Ecodrive usw.) Nutzen privater Autos während Standzeit
------------------------------------	---



Mitfahrgelegenheiten schaffen (vernetzen, vermeiden)	In Zusammenarbeit mit weiteren Gemeinden umsetzen, mit Firmen Projekte starten und regelmässig Mitarbeitende sensibilisieren, klassisches Mitfahrbänkli (vorteilhaft zusätzlich via APP -> HitchHike)
P+R	Nutzung von privaten Fahrzeugen während Standzeit, günstigere Parkkarten bei Nachweis gemeinschaftliches Fahren -> private Sammeltaxis zum Bahnhof
Standort E-Bike integrieren	Unternehmen sponsern Velos an Hubs plus Abstellplatz bei Unternehmen
Abstellplätze Privatvelo	Fahrt bis PP, weiterfahrt mit eigenem Velo
Cargo-Bike	Um Transporte innerhalb der Gemeinde erledigen zu können -> hauptsächlich für Anwohnende, weniger für Externe -> mögliche Hauptstandort: Coop
Pickup-Station	Reduzieren Fahrten von Kleinbussen, bessere Verteilung innerhalb der Gemeinde



### 5.4.3 Geeignete Standorte für Hubs

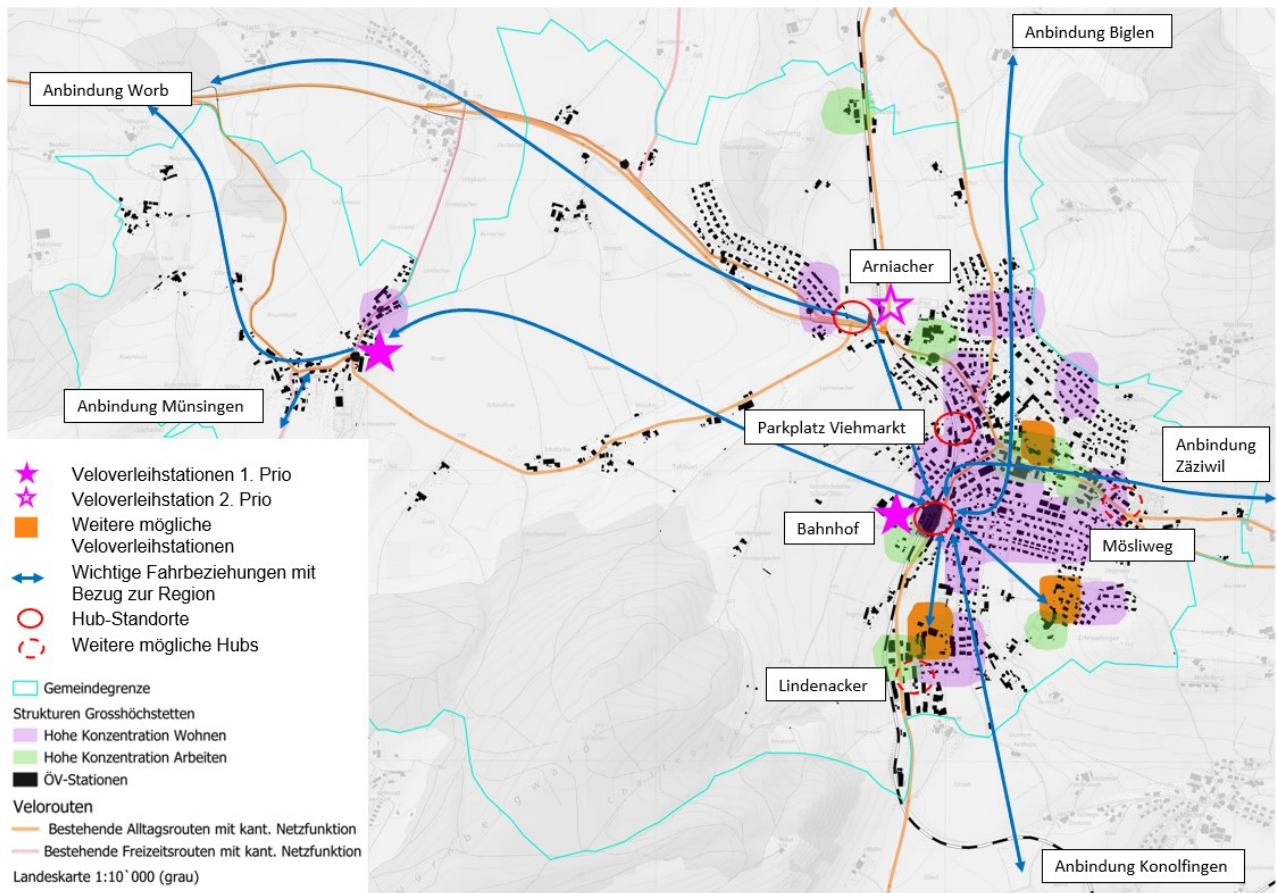


Abbildung 11 Karte mit möglichen Hubs

### 5.4.4 Bewertung Hub-Standorte

**Tabelle 6:** Bewertung Hub-Standorte Viehmarkt, Bahnhof.

Zu bewertendes Thema	PP Viehmarkt	Bahnhof
Platzverhältnisse in Abstimmung mit dem geplanten Angebot	Genügend gross	Nach Umsetzung UeO genügend Platz, momentan zu wenig
Eigentumsverhältnisse	Gemeinde Grosshöchstetten	BLS, Post, Privat -> Projekt in Aussicht
Schutzobjekte / Ortsbild	nein	nein
Potenzial Aufwertung öffentlicher Raum und Schaffung Treffpunkt	Sozialer Treffpunkt eher kleiner, Nutzung P+R gross	Gross, weil grösste Drehscheibe der Gemeinde
Bewertung	Gut, evtl. Fokus eher	Langfristig gut

	P+R	
--	-----	--

**Tabelle 7:** Bewertung Hub-Standorte Lindenacker, Mösliweg und Arniacher

Zu bewertendes Thema	PP Lindenacker 107 / 1460	PP Mösliweg 368 / 363	Arniacher (Talackerweg 2); 383
Platzverhältnisse in Abstimmung mit dem geplanten Angebot	Genügend Platz	Je nach Interesse genügend Platz	Je nach Andrang knapp, realistisch gesehen genug Platz
Eigentumsverhältnisse	Privateigentum Nyffeler + Fankhauser AG(107) / Baurecht Stämpfli AG Bauunternehmung Langnau (1460)	Einfache Gesellschaft: Ryser Bernhard und Michael und Parkins Marlen	Gemeinde Grosshöchstetten
Schutzobjekte / Ortsbild	nein	ja	nein
Potenzial für Bildung Fahrgemeinschaften	gross	gross	gross
Bewertung	Interesse Privateigentümerschaft muss geklärt werden	Ortsbild und Interesse Privateigentümerschaft muss geklärt werden	gut

Vorrangig werden die Standorte Arniacher, Viehmarktplatz und Bahnhof weiterverfolgt. Die Standorte Lindenacker und Mösliweg verbleiben als zukünftig mögliche Standorte, sollte der Umschlagplatz Arniacher auf grossen Anklang stossen.

Grundsätzlich wird vorläufig Hub im Sinne einer Verkehrsdrehscheibe betrachtet. Eine Raumsicherung für zukünftige Entwicklungen soll aber möglich bleiben.

#### 5.4.5 Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
HUB.53	Bekanntheit HUB fördern	Leitfaden, Kommunikation, Anreize schaffen
HUB.54	HUB Cargobike anschaffen	Transportmöglichkeit schaffen
HUB.55	Heimlieferservice	Projekt lancieren
HUB.58	HUB Veloabstellplätze für Pendler	bauliche Massnahme, Kommunikation

Die im Handlungsfeld Hubs erarbeiteten Massnahmen sollen der Bevölkerung in und um Grosshöchstetten ermöglichen, mehr auf heute selbstverständliche Autofahrten zu verzichten und ihr Mobilitätsverhalten mehr zu vernetzen.

Die Massnahmen sollen im Horizont 5-10 Jahre umgesetzt werden. Die Priorität ist je nach Massnahme hoch oder mittel und die Kosten befinden sich auch eher im hohen Bereich, da es um bauliche, respektive Anschaffungskosten geht.

Die Gemeinde hat die Federführung, die Umsetzung soll gerade bei der Massnahme HUB.55 durch die Zusammenarbeit verschiedener Dienstleister funktionieren und durch die Gemeinde begleitet werden.

## 5.5 Parkplatzmanagement

### 5.5.1 Grundlagen

4.5.1 Arbeiten Verkehr Steiner

4.5.2 Parkplatzbewirtschaftung Entwicklungsraum Thun

4.8.2: Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation

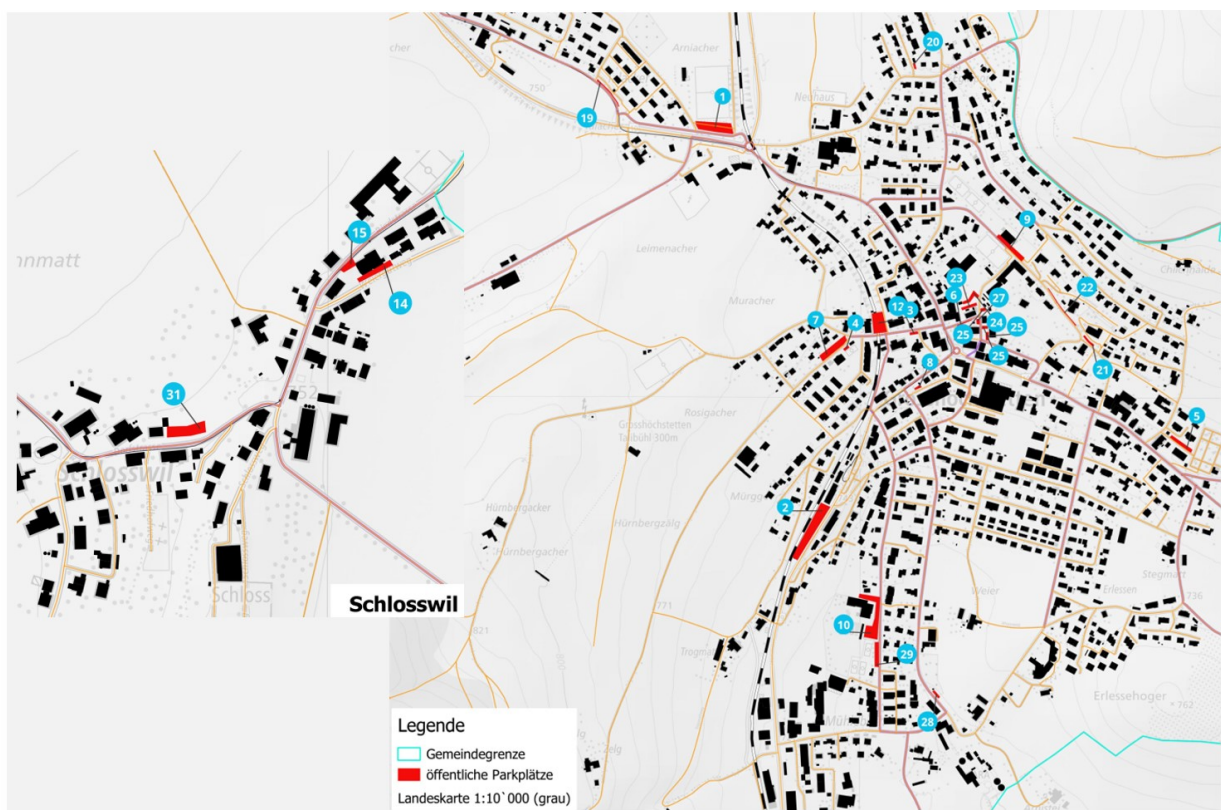


Abbildung 12 Karte Bestand öffentlicher Parkplätze in Grosshöchstetten

### 5.5.2 Ziele

In Grosshöchstetten gibt es bisher nur vereinzelt private bewirtschaftete Parkplätze. Die öffentlichen Parkplätze wurden bisher nicht bewirtschaftet. Dies führte dazu, dass viele Parkplätze von den Anwohnenden als Erst- oder Zweitparkplatz genutzt werden.

An der Gemeinderatsklausur vom 15. März 2024 wurde beschlossen, dass die Parkplatzbewirtschaftung auf allen öffentlichen Parkplätzen der Gemeinde eingeführt werden soll.

Damit die Bewirtschaftung für alle Beteiligten verträglich gestaltet werden kann, wurden diversen Diskussionen über die Art der Bewirtschaftung mit der Begleitgruppe und möglichen Betroffenen gesucht.

Die Tarife wurden an der Begleitgruppensitzung vom 25. April 2024 diskutiert.

Es wurde schnell klar, dass aufgrund der Kleinräumigkeit auf eine Lenkung der einzelnen Parkplätze verzichtet werden soll und Anreize eher über die Vergabe von Monats- und Jahreskarten erfolgen soll.

Für Jahreskarten wurde ein Ansatz von CHF 500.- diskutiert, was ebenfalls einem Mittelwert der umliegenden Gemeinden entspräche. Monatskarten wurden für jeweils CHF 50.- diskutiert. Vorschläge zur Regelung der Vergabe von Parkkarten und wer diese erhalten soll, wurden mit der Gemeinde besprochen, wird aber direkt im Parkierungsreglement ausgeführt.

Weiter wird zu regeln sein, ob finanzielle Anreize für die Weiterreise mit dem ÖV oder mit Fahrgemeinschaften geschaffen werden sollen.

Bezüglich Tarife steht V1 im Fokus und ist im Vergleich zu den umliegenden Gemeinden im ähnlichen Rahmen. Unklar ist hingegen weiterhin, ob die erste Stunde oder die erste halbe Stunde gratis sein soll. Dies wird im Parkplatzreglement oder in der Parkplatzverordnung festgelegt.

Variante / Zeit	V1 a	V1 b
0.5h	gratis	gratis
1h	1.-	gratis
1.5h	1.50	1.50
2h	2.-	2.-
3h	3.-	3.-
4h	4.-	4.-
5h	5.-	5.-
6-12h	6.-	6.-
12-24h	10.-	10.-

Abbildung 13 Einheitliche Tarife für die öffentlichen Parkplätze

Anhand der Analyse von Verkehrsteiner wurden Berechnungen vorgenommen, wie viele Einnahmen Grosshöchstetten mit der Bewirtschaftung generieren kann.

Es wurden lediglich die Wochentage miteinbezogen und einmal der Minimalwert und ein weiteres Mal der Mittelwert der Parkdauer verwendet, welche von Verkehrsteiner gemessen wurden. Der Analysetag dauerte zudem nur von 06 Uhr bis 19 Uhr. Zukünftig sollen die Parkplätze aber zu jeder Tageszeit bewirtschaftet werden, um auch eine Regelung für Langparkierende zu schaffen.

Bei der Berechnung der potenziellen Einnahmen wurden die Einnahmen bei einer Parkdauer von über 8h durch Jahreskarten (Annahme CHF 500.-) ersetzt, um kein unrealistisch hohes Resultat zu erhalten.

Anzahl Fahrzeuge / Tag über das gesamte Gebiet		0-2h	2-4h	4-6h	6-8h	über 8h
	<b>387</b>	<b>275</b>	<b>34</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>44</b>
<b>V1a Mittelwert</b>	CHF 215'025 jahr	Mittelwert 1h (1.-)	Mittelwert 3h (3.-)	Mittelwert 5h (5.-)	Tagestarif 6.-	Tagestarif 6.-
abzügl. Jahreskarten	<b>CHF 167'929</b>	CHF 71'422	CHF 26'138	CHF 24'926	CHF 23'228	CHF 69'311
<b>V1a und b Minimalwert</b>	CHF 129'905 jahr	Minimalwert 0.-	Minimalwert 2h (2.-)	Minimalwert 4h (4.-)	Tagestarif 6.-	Tagestarif 6.-
abzügl. Jahreskarten	<b>CHF 82'809</b>	CHF 0	CHF 17'425	CHF 19'941	CHF 23'228	CHF 69'311
<b>V1b Mittelwert</b>	CHF 179'314 jahr	Mittelwert 1h (0.5.-)	Mittelwert 3h (3.-)	Mittelwert 5h (5.-)	Tagestarif 6.-	Tagestarif 6.-
abzügl. Jahreskarten	<b>CHF 132'218</b>	CHF 35'711	CHF 26'138	CHF 24'926	CHF 23'228	CHF 69'311

Bei der Verwendung des Mittelwertes (V1 a) würden die Einnahmen jährlich rund CHF 167'000.- betragen. Bei der Verwendung des Mittelwertes mit der ganzen ersten Stunde gratis (V1 b), würden die Einnahmen rund CHF 132'000.- betragen.

Bei der Verwendung des Minimalwertes rund CHF 82'000.-.

Die Unterschiede auf die Einnahmen der Gemeinde, ob V1 a oder V1 b haben nur Einfluss auf die Ergebnisse des Mittelwertes, da diese bei einer Parkdauer von 0-2h für V1 a mit CHF 1.- berechnet wurden. Für V1 b wurde für dieselbe Parkdauer CHF 0.50.- berechnet. Bei der Berechnung mit dem Minimalwert wurde für die Parkdauer von 0-2h der Minimalwert von CHF 0.- miteinbezogen.

Anhand der Berechnungen kann davon ausgegangen werden, dass jährliche Einnahmen von mindestens CHF 82'000.- generiert werden können. Dazu macht es einen Unterschied von rund CHF 35'000.-, ob jeweils die erste halbe Stunde gratis sein soll, oder die ganze erste Stunde. Dies generiert auch den Hauptunterschied bei den Einnahmen, welche mit dem Minimalwert berechnet wurden, wie an der grossen Anzahl Fahrzeuge (275), welche am Analysetag jeweils zwischen 0 und 2h parkiert haben, zu erkennen ist. Die Kurzzeitparkierenden wären also eine grosse Einnahmequelle.

Diese Berechnungen sind Annahmen anhand eines Testtages und müssen anhand eines Controllings verifiziert werden.

Dazu kommen Abzüge für den Unterhalt, die Parkkontrollen, die Administration der Bewirtschaftung und weitere.

Neben der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, ist es auch ein Ziel, langfristig die Unternehmen zu motivieren, ihre PP zu bewirtschaften. Dazu müssen mögliche Umsetzungsmo- delle und Vorteile aufgezeigt werden können (PPM.65).

### 5.5.3 Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
PPM.60	Markierung der Parkplätze	Markierung
PPM.33	Erarbeitung PP-Reglement	Reglement
PPM.61	PP-Beschilderung	Signalisation
PPM.62	Infoanlass zur PP-Bewirtschaftung	Infoanlass
PPM.63	Kontrolle Administration und Controlling	Kontrolle, Administrationsaufgaben, Control-



	der Parkfelder	ling
PPM.65	Bewirtschaftung privater Parkplätze	Leitfaden, Sensibilisierung

Die im Handlungsfeld Parkplatzmanagement definierten Massnahmen haben zum Ziel, ein einheitliches PP-Regime in Grosshöchstetten zu erreichen mit der Möglichkeit, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch unterschiedliche Angebote (Monatskarten, Pendlerkarten, Jahreskarten) zu steuern.

Der Umsetzungshorizont liegt ausser bei der Massnahme PPM.65 bei 0-5 Jahren und wird durch die Gemeinde vorangetrieben. Die Priorität ist hoch und die Kosten für die Umsetzung sind ebenfalls eher hoch anzusetzen. Diese können aber durch die Einnahmen beglichen werden.

## 5.6 Öffentlicher Verkehr (MÖV)

### 5.6.1 Grundlagen

4.4.1: Bestehendes ÖV-Angebot

4.4.2: Pilotstudie Mobility On-Demand

4.4.3: RGSK 2021: Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt

### 5.6.2 Ziele

Zu- und Wegpendler von Grosshöchstetten und der nahen Umgebung sollen, wenn immer möglich, den öffentlichen Verkehr nutzen können. Dafür benötigt es ein dichtes Takt zu den Hauptverkehrszeiten und gute Anschlüsse für eine attraktive Reisezeit. Deshalb ist eine Verbindung zwischen Grosshöchstetten und Zäziwil auch zusätzlich zum geplanten E-Bike-Angebot längerfristig anzustreben. Im Rahmen des auszuarbeitenden On-Demand-Angebotes könnte hier eine Lösung gefunden werden.

Die Verbindung Grosshöchstetten – Worb soll genauer überprüft werden. Falls die Erfolgskontrolle einen Ausbau der Frequenzen nicht zulässt, sollen wenn möglich Anpassungen an der Verteilung der Kurse vorgenommen werden, sodass mehr Pendler die Verbindung nutzen können.

Die definierten Massnahmen werden nach Möglichkeit über das regionale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr geprüft und umgesetzt.

### 5.6.3 Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
MÖV.35	Mobility on Demand	Studie, Versuchsbetrieb
MÖV.36	Verbindung Konolfingen stärken	Kommunikation
MÖV.37	Busverbindung Grosshöchstetten Worb stärken	Kommunikation, Studie
MÖV.34	ÖV-Verbindung Zäziwil - Grosshöchstetten	Studie
MÖV.38	Haltestellen BehiG-konform ausgestalten	bauliche Massnahme



Die im Handlungsfeld ÖV definierten Massnahmen sollen den vorhandenen ÖV verbessern und zu einem dichten Angebot führen. Die Massnahmen sind im Zeithorizont 5-10 Jahre anzugehen, werden ausser bei MÖV.38 von der Gemeinde an die RKBM getragen, welche entsprechende Massnahmen zur Umsetzung oder Prüfung trifft. Die Priorität ist je nach Massnahme mittel bis hoch und die Kosten sind vor allem bei einem eintreffenden Versuchsbetrieb hoch, ansonsten eher tief.

## 5.7 Fusswege und Schulwege (MFV und SWS)

### 5.7.1 Grundlagen

4.8.1: Erlebniswelt Schulweg

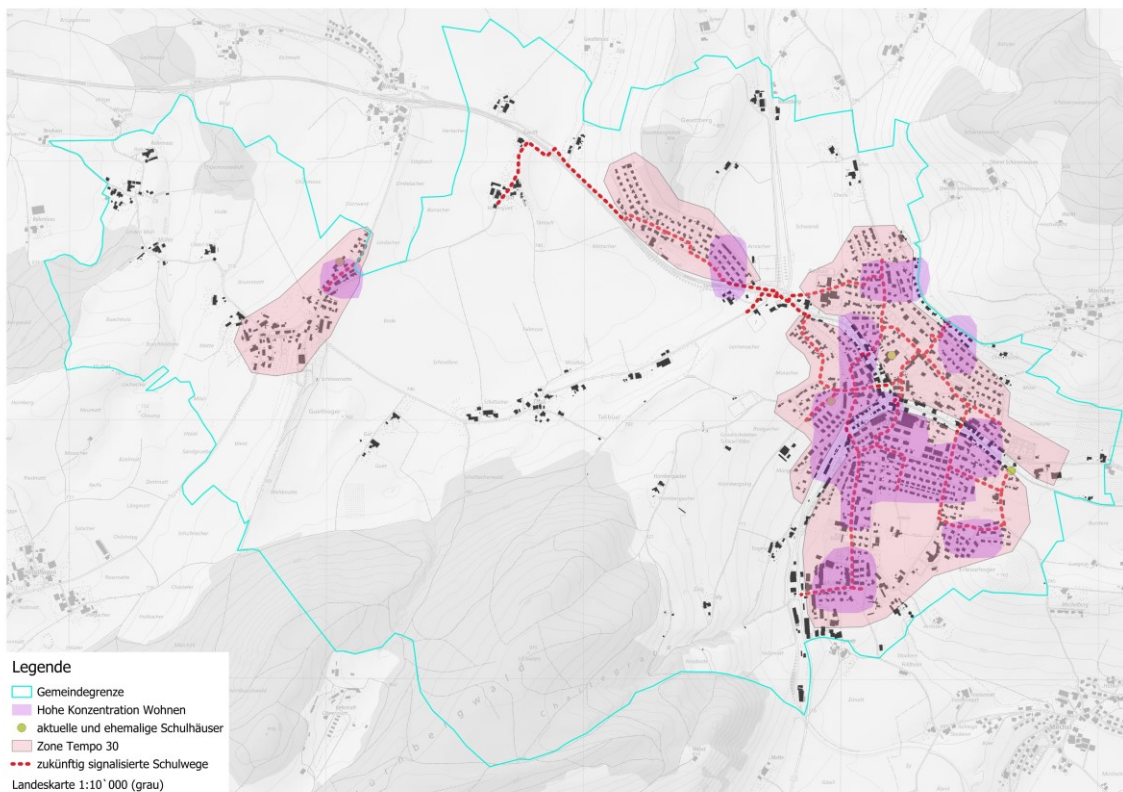
4.2.2: Unfallschwerpunkte

4.3.3: Kommunalen Richtplan Fuss- und Velowegnetz

4.8.2: Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation

4.8.3: Farbliche Gestaltung von Verkehrsoberflächen und Signalisationsverordnung

### 5.7.2 Ziele



**Abbildung 14:** Zentrale Schulwege zu Fuss. Hier werden Massnahmen prioritär umgesetzt.

Die SchülerInnen sollen sicher und auf einem attraktiv gestalteten Wegnetz geführt werden. Die Festlegung der Schulwege wurde nach der fachlichen Erarbeitung mit ergänzenden Grundlagen der Gemeinde (Laufbeziehungen der Schulkinder, heutige Schulwege) mit der Begleitgruppe geschärft und definiert. Das Ziel ist es, Gefahrenstellen entlang der Schulwege prioritär zu beseitigen und später diese Wege einheitlich zu signalisieren und markieren.

In Schlosswil sollen die Schulwege zu Fuss je nach Schulbushaltestelle regelmässig überprüft werden. Auf der Karte wurde der bevölkerungsstärkste Strassenabschnitt fix als «Abschnitt mit erhöhten Sicherheitsanforderungen» definiert.

Der sichere Zugang zu den Hauptschulwegen liegt in der Verantwortung der Eltern. Falls der Bedarf einer weiteren Verbindung geben sollte, kann dies je nach Begründung diskutiert werden.

Die Kinder und Betreuungspersonen sollen regelmässig auf die definierten Schulwege hingewiesen werden. Weiter sollen die Schulwege einheitlich signalisiert und gekennzeichnet werden, damit diese für alle Verkehrsteilnehmenden gut erkennbar sind. Die Gefahrenstellen wurden zusammen mit dem Gemeinderat, der Begleitgruppe und durch Rückmeldungen vom Echoraum erarbeitet. Die Ergänzung der Liste durch weitere Gefahrenstellen ist jederzeit möglich.

### 5.7.3 Punktuelle Massnahmen

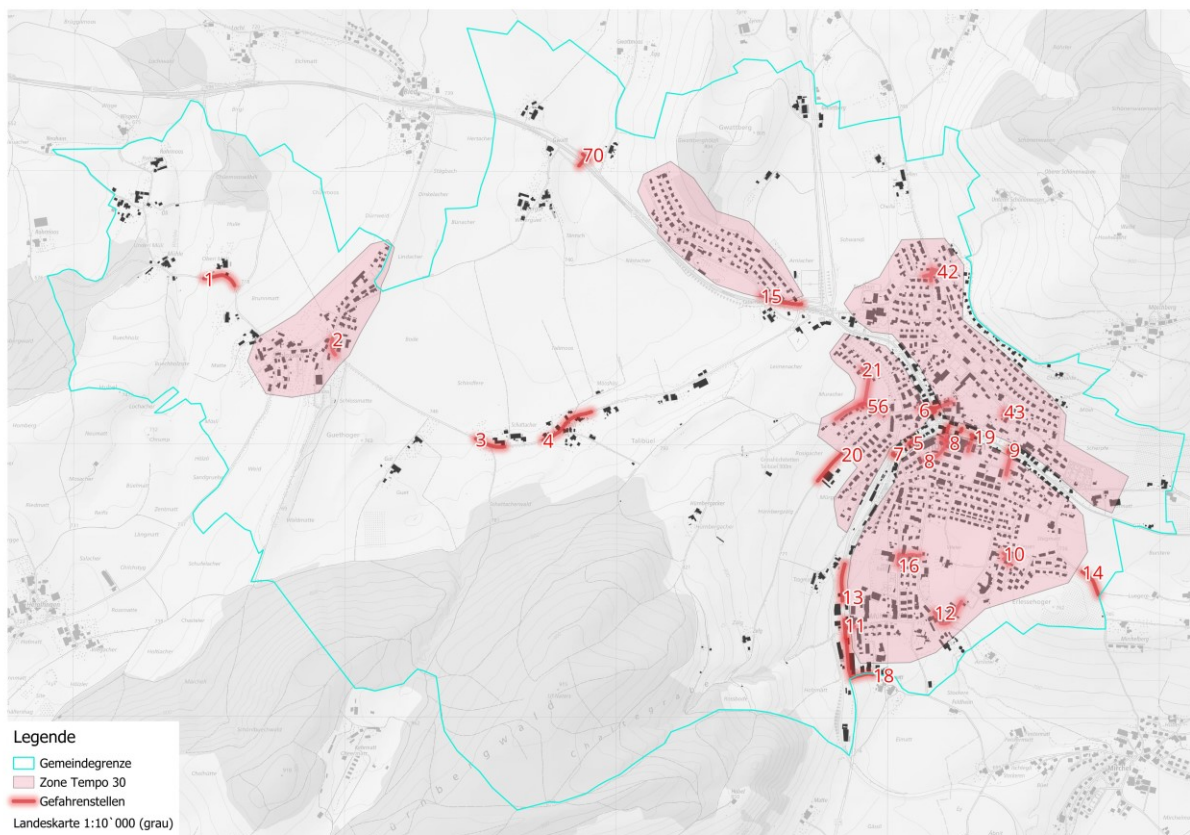


Abbildung 15 Karte Gefahrenstellen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
MFV.1	Unübersichtliche Kurve Mühlestrasse	Markierung Temporeduktion
MFV.2	unübersichtliche Kurve Eingang / Ausgang Schlosswil Thalistrasse	Markierung Trottoir
MFV.3, MFV.4	unübersichtliche Stellen Thalistrasse	Markierung Signalisation
MFV.5	Querung Mirchelstrasse / Bahnhofstrasse / Gewerbegasse	Markierung, überfahrbahres Trottoir, Tempo 30 Zone versetzen
MFV.6	Hauptquerung SchülerInnen Bernstrasse	Velofurt Versetzen FGS
MFV.7	Neue Strassenquerung Bahnhofstrasse Trogmattweg / Poststutz	Versetzen FGS, Velofurt
MFV.8	Unfallschwerpunkt Gerbergasse / Dorfstrasse / Gewerbegasse	Markierung Trottoir, Einbahnregime
MFV.9	BehiG-konforme Strassenquerung	Randstein abschleifen, Markierung
MFV.10	Kreuzung Fliederweg / Erlessenweg / Amselweg	Markierung, Signalisation
MFV.11	QuerungshilfeThunstrasse	Bauliche Massnahme, Erstellen Trottoir und Furt
MFV.12	unübersichtliche Kurve Mühlestrasse	Markierung, Signalisation
MFV.13	schmales Trottoir Thunstrasse	Verbreiterung Trottoir, Bepflanzung
MFV.14	unübersichtliche Stelle für Velofahrende Eichiweg	Markierung, versetzen Signalisation
MFV.15	Fahrverbot Bernstrasse	Aufheben Fahrverbot, Markierung, Signalisation
MFV.16	Unübersichtliche Einmündung Moosweg auf Mirchelstrasse	Signalisation
MFV.17	Fussgängerüberquerung Dorfstrasse Höhe Coop	Markierung, Signalisation
MFV.18	Schulwegführung Eymatt - Mühlebachweg	Prüfen Fusswegverbindung
MFV.19	Verkehrsführung Coop	Markierung
MFV.20	Zelgweg	Schwelle zur Temporeduktion
MFV.21	Stolperfallen ungenügende Beleuchtung Schöneggweg - Thalibühlweg	Beleuchtung kontrollieren und ergänzen
MFV.42	Unübersichtliche Kreuzung Möschbergweg / Hasliweg / Eglisporweg	Markierung, Signalisation
MFV.43	Kreuzung Kirche Alpenweg - Kichgasse	Markierung
MFV.56	Unübersichtliche Kurve Thalibühlweg	Markierung, Signalisation, Temporeduktion
MFV.70	Unterstand Schulbushaltestelle Ried	Bauliche Massnahme

Die im Handlungsfeld Fusswege und Schulwege erarbeiteten punktuellen Massnahmen sollen zu einem sicheren Schul- und Fusswegnetz beitragen. Auch die Sicherheit der lokalen Veloverbindungen soll durch diese Massnahmen verbessert werden. Die Umsetzung der Massnahmen soll laufend geschehen aber spätestens in 5 Jahren erfolgreich abgeschlossen sein. Neu hinzukommende Massnahmen sollen entsprechend maximum im Zeitraum von 5 Jahren ab Kenntnisnahme geprüft und eventuell umgesetzt werden.

Die Umsetzung hat bei vielen Massnahmen eine hohe Priorität, je nach Dringlichkeit auch eine mittlere Priorität.

Zuständig für die Umsetzung ist die Gemeinde oder der Kanton und in Einzelfällen zudem auch GrundeigentümerInnen. Die Kosten sind unterschiedlich, oft handelt es sich um Markierungsarbeiten und die verbesserte Signalisierung, was eher im tiefen Bereich anzusiedeln ist. Um die Kosten tief halten zu können ist die gleichzeitige Umsetzung mehrerer Massnahmen zu empfehlen, damit die Pauschalkosten tief gehalten werden können.

#### 5.7.4 Allgemeine Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
SWS.39	Sensibilisierung Eltern und Anwohnende	Leitfaden, Infoanlass
SWS.40	Gemeinsame Begehung	Begehung
SWS.41	Einheitliche Markierung und Signalisation der Schulwege	Gestaltung und Montage Signalisation

Die allgemeinen Massnahmen im Handlungsfeld Fuss- und Schulwege sind ebenfalls mit hoher Priorität umzusetzen. Es handelt sich hier um Daueraufgaben, welche am besten jährlich neu angegangen werden. Hier soll die Initiierung bei der Gemeinde liegen, mit dem Ziel, dass die Bildungskommission die Projektleitung und Durchführung nach einer ersten Umsetzungsphase gemeinsam mit den LehrerInnen übernimmt. Allenfalls kann hier auch eine Unterstützung durch den Elternrat erfolgen.

### 5.8 Zugang zum öffentlichen Raum (ZÖR)

#### 5.8.1 Grundlagen

4.6.1: SN 640 075 Hindernisfreier Verkehrsraum

4.6.2: Regionales Altersleitbild Grosshöchstetten

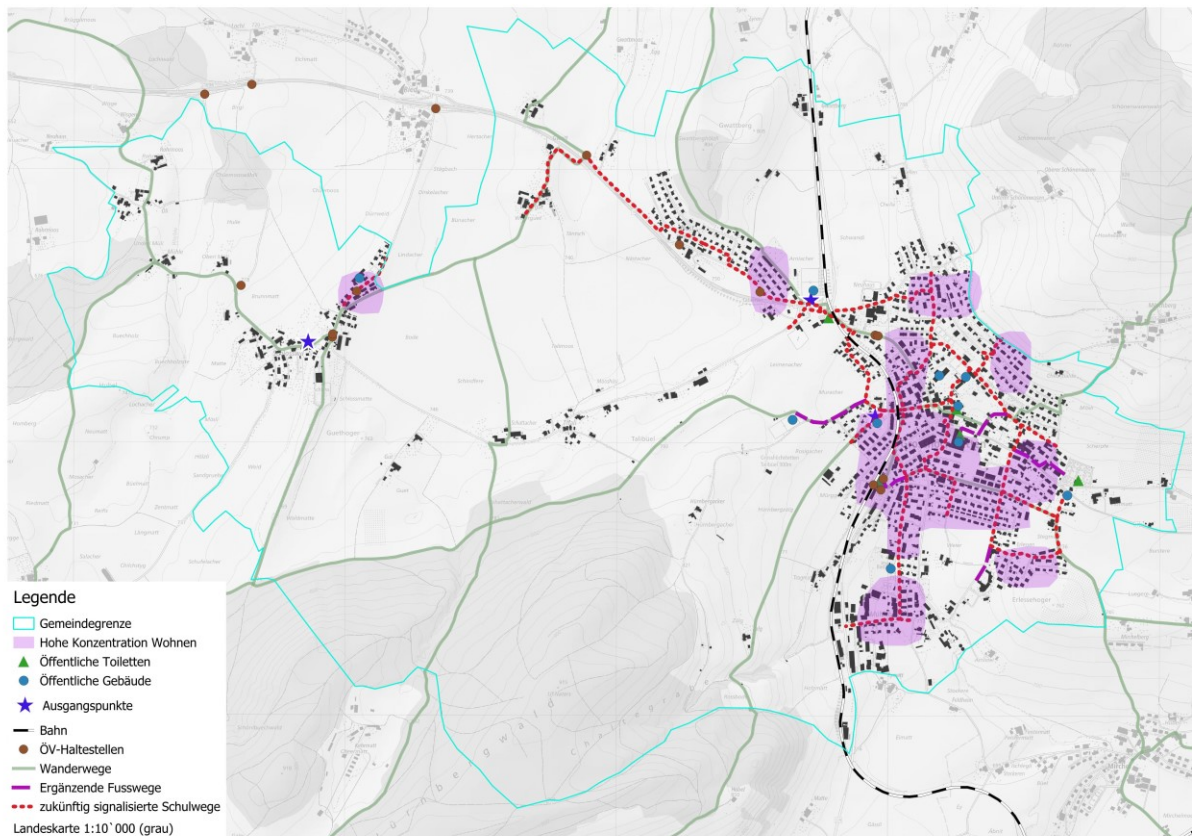
#### 5.8.2 Ziele

Der Zugang zum öffentlichen Raum soll allen Verkehrsteilnehmenden möglich sein. Dies bedeutet eine Barrierefreiheit des Raumes Grosshöchstettens, sofern dies umsetzbar ist.

Öffentliche Gebäude und Toiletten sollen signalisiert werden und sollen für alle zugänglich sein.

Wichtige Verbindungen zwischen Umschlagplätzen und Dienstleistern, Räumen wie Spiel- und Sportplätzen sowie weiteren Angeboten innerhalb der Gemeinde sollen signalisiert werden und sicher sowie barrierefrei erreicht werden können.





**Abbildung 16:** Zugang zum Öffentlichen Raum.

### 5.8.3 Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
ZÖR.66	Barrierefreiheit öffentlicher Raum	Sensibilisierung, bauliche Massnahmen
ZÖR.67	Signalisation und erweitern öffentliche Toiletten	Signalisation, Zusammenarbeit Gastrogewerbe
ZÖR.68	inkludierende Markierung	Markierung, Infotafel
ZÖR.69	Signalisation barrierefreier Wege und Wegleitung öffentliche Plätze	Signalisation, Infotafel
ZÖR.71	Beleuchtung öffentlicher Raum	Kontrolle, bauliche Massnahmen

Die im Handlungsfeld Zugang zum öffentlichen Raum erarbeiteten Massnahmen sollen dafür sorgen, dass die definierten Ziele mittelfristig erreicht werden können. Die Priorisierung der Massnahmen ist mittel bis hoch, da bereits einige Massnahmen bei den punktuellen Gefahrenstellen zur Barrierefreiheit beitragen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung liegt bei der Gemeinde und die Kosten sind je nach Massnahme von tief bis hoch einzuschätzen.

## 5.9 Aktivitäten abseits der Strassen (FAA)

### 5.9.1 Grundlagen

Karte Mountainbikerouten

Karte Berner Wanderwege

### 5.9.2 Ziele

Aktivitäten Abseits der Strassen beinhalten das Nutzen von Sportplätzen, Spielplätzen aber auch der Zugang zur Natur. Die Punkte vor der Nutzung der jeweiligen Aktivität werden Ausgangspunkte genannt. Hierbei handelt es sich um Parkplätze, welche in der Nähe der gewünschten Aktivität liegen.

Ziel ist es, die Zugänge zu den Aktivitäten zu lenken.

In Grosshöchstetten ist eine solche Lenkung bereits an einigen Orten umgesetzt worden, so dass an einigen Stellen ein Fahrverbot oder Zubringerdienste erhoben wurden.

Weitere solche Punkte sollen ähnlich gehandhabt werden, da von der Gemeinde Grosshöchstetten das Ziel verfolgt wird, Naherholungsgebiete und Spiel- und Sportplätze mit dem LV zu erreichen. Eine Kombination mit der Parkplatzbewirtschaftung wird empfohlen. So können Informationen zu in der Nähe liegenden Aktivitäten und Infrastrukturen via QR-Code auf die jeweilige Infotafel platziert werden.

### 5.9.3 Massnahmen

Code	Bezeichnung Massnahme	Art der Massnahme
FAA.31	Wanderweg Schlosswil - Worb	Umleitung Wanderweg
FAA.32	Infotafel und Signalisation Freizeitanlage Thalibühl	Signalisation, Infotafel

Die im Handlungsfeld Aktivitäten abseits der Strasse festgehaltene Massnahme FAA.32 trägt zu einer verbesserten Orientierung zu den Freizeitaktivitäten ab den Parkplätzen oder aber auch ab den ÖV-Stationen bei. Der Umsetzungshorizont ist 0-5 Jahre. Die Zuständigkeit liegt bei der Gemeinde und die Priorisierung der Umsetzung, gerade für die Beschilderung ab dem PP Rosig zur Sport- und Freizeitanlage Thalibühl ist hoch. Die weitere Beschilderung ist im Zusammenhang mit der Umsetzung der Parkplatzbewirtschaftung zu empfehlen. Somit können auch die Kosten tief gehalten werden. Die Massnahme FAA.31 ist bereits in der Umsetzung.



## 6 Umsetzung

Die in den Handlungsfelder erarbeiteten Massnahmen sollen im Zeithorizont bis 2050 umgesetzt werden und dementsprechend das Einhalten der Leitsätze sicherstellen.

Bei den Massnahmen handelt es sich um einen Katalog, aus welchem einzelne oder mehrere Massnahmen pro Handlungsfeld zum geeigneten Zeitpunkt angegangen werden können. Die Gemeinde ist durch das Mobilitätskonzept nicht verpflichtet, alle Massnahmen umzusetzen. Die definierten Zielsetzungen sollen aber bis 2050 erreicht werden.

Die Umsetzung führt in den behandelten Themenfeldern zu einem sicheren und gut strukturierten Auftreten von Grosshöchstetten und soll bei Planungsgeschäften und zukünftigen Überbauungen als Arbeitshilfe dienen.

### 6.1 Massnahmenblätter und Karten

Die den Handlungsfeldern zugeordneten Massnahmenblätter und Karten dienen der Gemeinde als Unterstützung für die Umsetzung der Massnahmen und liegen diesem Bericht bei. Der Inhalt soll der genaueren Ausarbeitung einzelner Massnahmen, oder der direkten Umsetzung dienen.

Sie sind wie folgt aufgebaut:

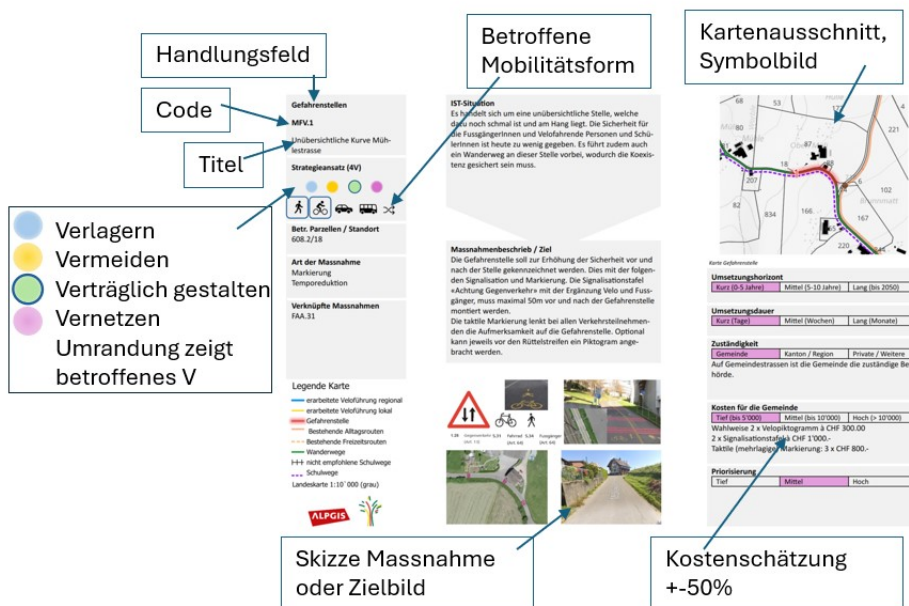


Abbildung 17 Aufbau Massnahmenblatt

### 6.2 Priorisierung und Kostenschätzung

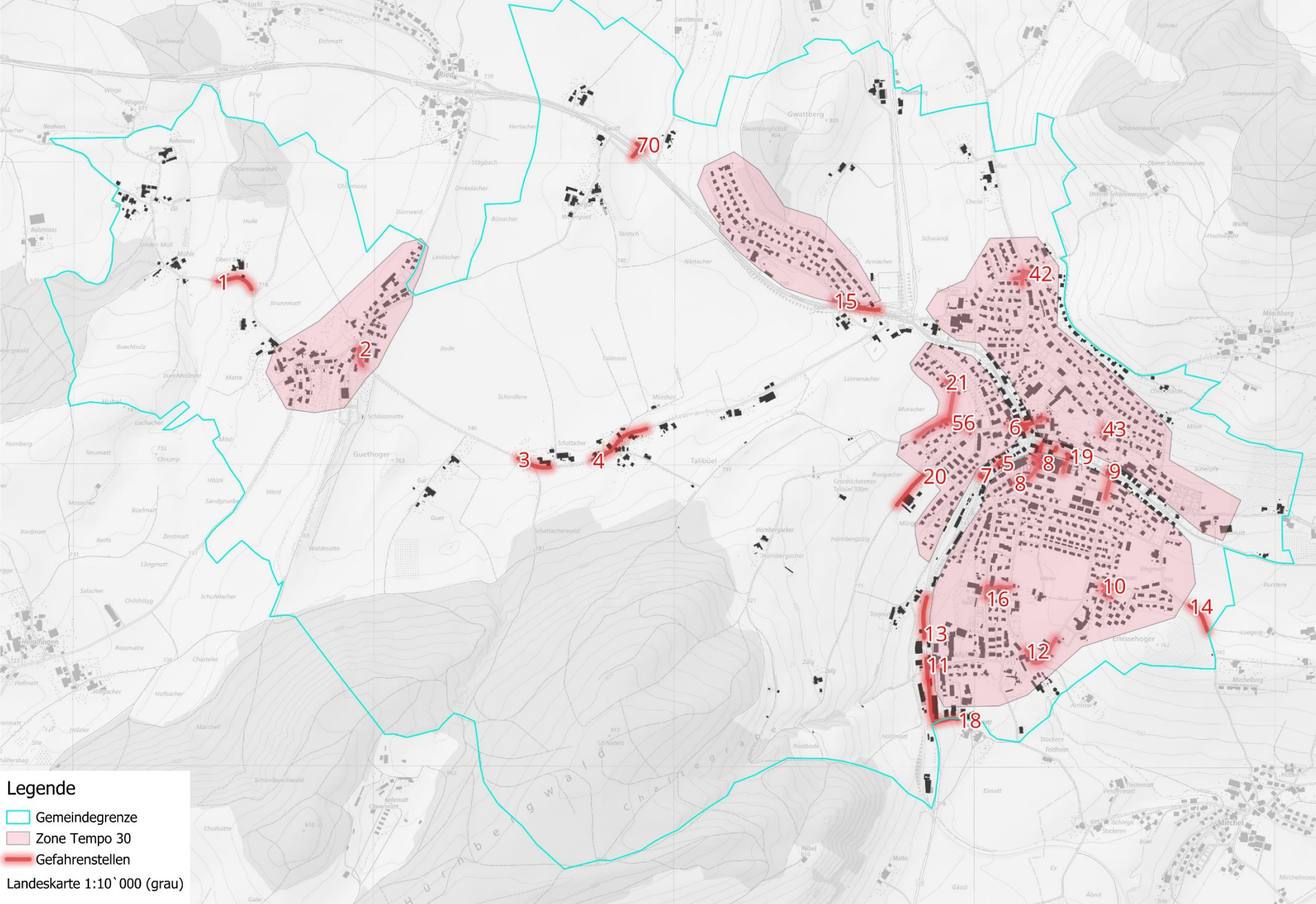
Die Priorisierung der Massnahmen wurde basierend auf einer fachlichen Einschätzung mit Hilfe der Begleitgruppe sowie anhand der Rückmeldungen aus dem Echoraum vorgenommen.

Die Kostenschätzung wurde anhand von Erfahrungswerten nach bestem Gewissen berechnet, ist aber als +-50% Schätzung zu verstehen. Kleinere Arbeiten ziehen des Öfteren eine Installationspauschale mit sich. Deswegen wäre es sinnvoll, die Umsetzung der Massnahmen zu koordinieren und als Paket umzusetzen.

## Inhaltsverzeichnis Massnahmenblätter

1. Massnahmenblätter Handlungsfeld Fusswege und Schulwege Gefahrenstellen (MFV).....	2-26
2. Massnahmenblätter Handlungsfeld Netzlücken Velo (NLV) .....	27-36
3. Massnahmenblätter Handlungsfeld Regionale Vernetzung Velo (RVV) .....	37-42
4. Massnahmenblätter Handlungsfeld HUB (HUB) .....	43-47
5. Massnahmenblätter Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Öffentlicher Verkehr (ÖV) .....	48-56
6. Massnahmenblätter Handlungsfeld Parkplatzbewirtschaftung (PPM) .....	57-63
7. Massnahmenblätter Allgemeine Massnahmen Handlungsfeld Fusswege und Schulwege SWS .....	64-67
8. Massnahmenblätter Handlungsfelder Zugang zum öffentlichen Raum (ZÖR) und Aktivitäten abseits der Strasse (FAA).....	68-75

# 1. Massnahmenblätter Handlungsfeld Fusswege und Schulwege Gefahrenstellen (MFV)



**Gefahrenstellen**

**MFV.1**

Unübersichtliche Kurve Mühlestrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**  
608.2/18

**Art der Massnahme**

Markierung  
Temporeduktion

**Verknüpfte Massnahmen**

FAA.31

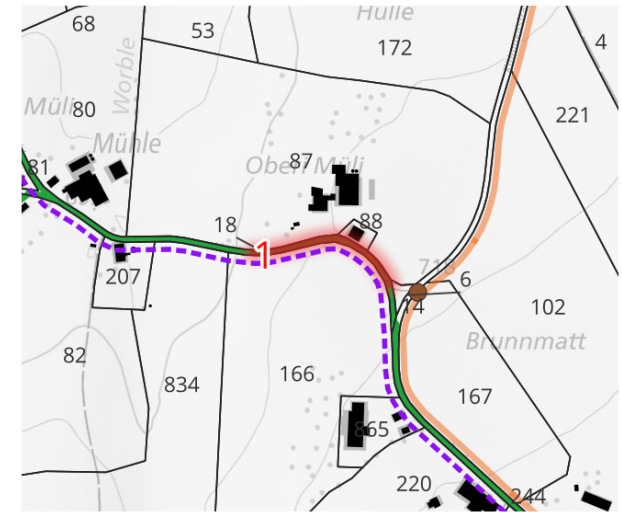
**IST-Situation**

Es handelt sich um eine unübersichtliche Stelle, welche dazu noch schmal ist und am Hang liegt. Die Sicherheit für die FussgängerInnen und Velofahrende Personen und SchülerInnen ist heute zu wenig gegeben. Es führt zudem auch ein Wanderweg an dieser Stelle vorbei, wodurch die Koexistenz gesichert sein muss.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Die Gefahrenstelle soll zur Erhöhung der Sicherheit vor und nach der Stelle gekennzeichnet werden. Dies mit der folgenden Signalisation und Markierung. Die Signalisationstafel «Achtung Gegenverkehr» mit der Ergänzung Velo und Fussgänger, muss maximal 50m vor und nach der Gefahrenstelle montiert werden.

Die taktile Markierung lenkt bei allen Verkehrsteilnehmenden die Aufmerksamkeit auf die Gefahrenstelle. Optional kann jeweils vor den Rüttelstreifen ein Piktogramm angebracht werden.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Auf Gemeindestrassen ist die Gemeinde die zuständige Behörde.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

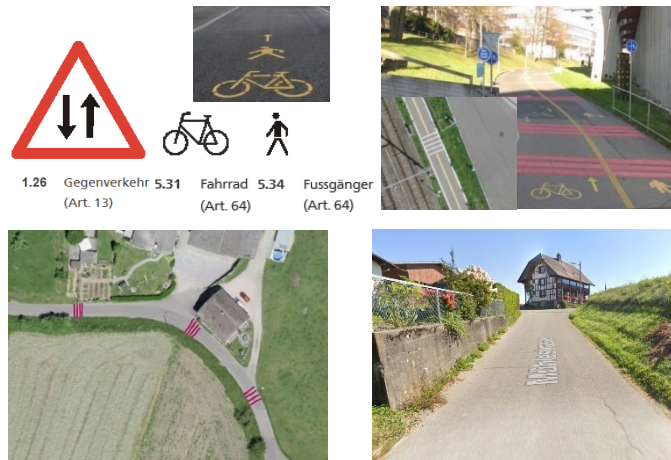
Wahlweise 2 x Velopiktogramm à CHF 300.00  
2 x Signalisationstafel à CHF 1'000.-  
Taktile (mehrlagige) Markierung: 3 x CHF 800.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)





**Gefahrenstellen**

**MFV.2**

Unübersichtliche Kurve Eingang / Ausgang Schlosswil Thalstrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**  
608.2/16

**Art der Massnahme**  
Markierung Trottoir

**Verknüpfte Massnahmen**

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - ⊢⊢ nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

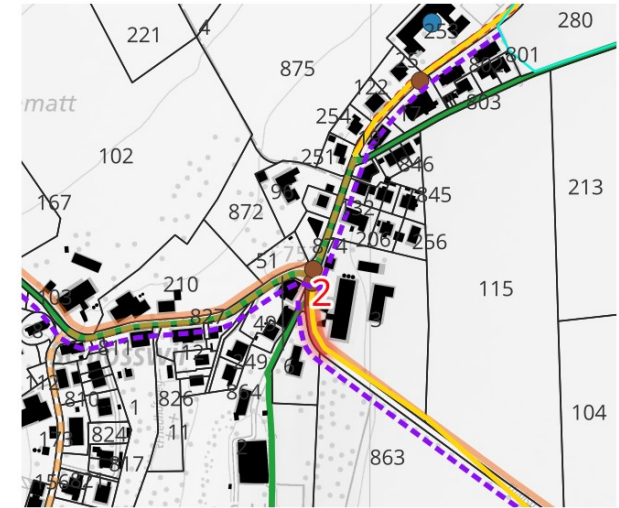
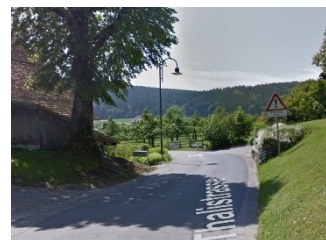


**IST-Situation**

Es handelt sich um eine unübersichtliche Kurve in der 30er-Zone. Signalisation Achtung Schulweg existiert bereits reicht aber nicht aus.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Entlang der Gefahrenstelle soll zur Erhöhung der Sicherheit ein Trottoir markiert werden. Dies gibt den FussgängerInnen eine klare Verkehrsfläche.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Auf Gemeindestrassen ist die Gemeinde die zuständige Behörde.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Markierung 10.-/m.  
Rund CHF 1700.00

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.3, MFV.4**

Unübersichtliche Stellen Thalstrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**  
608.2/6

**Art der Massnahme**

Markierung  
Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

**IST-Situation**

Es handelt sich um zwei unübersichtliche Stellen. Der Kanton hat 2023 eine flächige gelbe Markierung entlang der Fahrbahn angebracht. Dies führe aber zu nicht genügender Besserung der Situation.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Die bereits umgesetzte Massnahme soll noch weiter getetet werden. Falls dies nicht genügt, wäre eine weitere Massnahme das Anbringen von Signalisationstafeln sowie Piktogrammen am Boden.

Die Signalisationstafel «Achtung Gegenverkehr» mit der Ergänzung Velo und Fussgänger, muss maximal 50m vor und nach der Gefahrenstelle montiert werden.

Weiter könnte eine taktile Markierung angebracht werden. Diese lenkt bei allen Verkehrsteilnehmenden die Aufmerksamkeit auf die Gefahrenstelle.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Keine Kosten für die Gemeinde, da es sich um eine Kantonsstrasse handelt.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)





**Gefahrenstellen**

**MFV.5**

Querung Mirchelstrasse / Bahnhofstrasse / Gewerbegasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/3; 608.1/45

**Art der Massnahme**

Markierung  
Überfahrbares Trottoir erstellen  
Tempo 30 einführen

**Verknüpfte Massnahmen**

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - ⚡ nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

Heute befindet sich die Fussgängerquerung auf der Mirchelstrasse unterhalb der Einmündung der Gewerbegasse. Für viele Verkehrsteilnehmende ist der Umweg zu gross und die Mirchelstrasse wird entlang der Bahnhofstrasse gequert.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Der Fussgängerstreifen soll aufgehoben werden, dafür soll ein überfahrbares Trottoir entlang der Bahnhofstrasse erstellt und entsprechend gekennzeichnet werden. Im gleichen Zug kann auf der Gewerbegasse Tempo 30 eingeführt werden, wie auf den anderen Gemeindestrassen.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Demarkierung des heutigen FGS liegt auf Gemeindeboden, die Ausgestaltung des überfahrbaren Trottoirs liegt beim Kanton.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Demarkierung FGS rund CHF 600.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.6**

Hauptquerung SchülerInnen  
Bernstrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**  
608.1/2

**Art der Massnahme**  
Velofurt  
Versetzen FGS

**Verknüpfte Massnahmen**  
MIV-O-19 (RGSK/AP)

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - ⊕⊕ nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

Die heutige Querung liegt unterhalb der Parallelstrassen Viehmarktstrasse und Schulgasse. Die Querung ist die zentrale Querung für die Verbindung der beiden Schulhäuser Rosig und Alpenweg. Zudem gibt es heute keine Velofurt für die einfachere Querung mit dem Velo.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Die Fussgängerquerung soll so weit wie möglich auf der Bernstrasse nach Norden verschoben werden und mit einer Velofurt ergänzt werden damit die Querung für die SchülerInnen erleichtert wird. Idealerweise wird die Schulgasse als Ausnahme der 30er Zone nur noch für Zubringer geöffnet. Der weiter im Norden liegende FGS bei der Papeterie soll dafür gänzlich aufgehoben werden.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

An der Sitzung mit dem Kanton vom 9.4.2023 wurde der Gemeinde mitgeteilt, dass Änderungen an Strassenquerungen unabhängig der Sanierung Ortsdurchfahrt umgesetzt werden.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.7**

Neue Strassenquerung Bahnhofstrasse Trogmattweg / Poststutz

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/3; 608.1/1059; 608.1/34

**Art der Massnahme**

Versetzen FGS  
Velofurt

**Verknüpfte Massnahmen**

MIV-O-19 (RGSK/AP); NLV.27

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

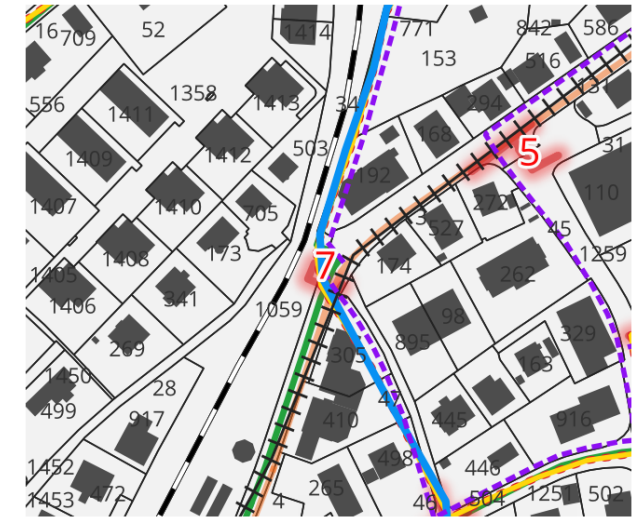


**IST-Situation**

Es gibt heute keine Velofurt für die Querung der Bahnhofstrasse. Heute gibt es eine flächige Markierung, welche die Aufmerksamkeit der Autofahrenden erhöhen soll. Die Führung ist aber zu wenig klar und mit der regionalen Velo-Verbindung vom Bahnweg zum Poststutz Richtung Konolfingen benötigt es hier einen Ausbau. Auch die Führung für FussgängerInnen hin zum Bahnhof ist ungenügend.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Erstellen Velofurt und flächige Markierung zwischen dem Bahnübergang und der Bahnhofstrasse. Führung FussgängerInnen zum Bahnhof klar markieren. Ein- und Ausfahrt MIV Poststutz klären und anpassen.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

An der Sitzung mit dem Kanton vom 9.4.2023 wurde der Gemeinde mitgeteilt, dass Änderungen an Strassenquerungen unabhängig der Sanierung Ortsdurchfahrt umgesetzt werden.

Weiter ist die BLS Eigentümerin der anschliessenden Parzelle und die Gemeinde Eigentümerin vom Bahnweg.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Gefahrenstellen**

**MFV.8**

Unfallschwerpunkt Gerbergasse / Dorfstrasse / Gewerbegasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/43; 608.1/171; 608.1/54; 608.1/195; 608.1/2

**Art der Massnahme**

Markierung Trottoir Einbahnregime

**Verknüpfte Massnahmen**

MIV-O-19 (RGSK/AP)

**IST-Situation**

Gefährliche Ein- und Ausfahrt bei Coop, sowie der Einfahrt auf die Dorfstrasse.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Trottoir- sowie Fussgängermarkierung als Ausnahme in Zone 30 auf linker Seite der Gerbergasse (Trennung von Verkehrsregimen, da unübersichtlich und Unfallschwerpunkt), zudem einführen Einbahnregime. Alternativ Schulweg sperren aufgrund Anlieferung Coop, wenn die Massnahmen nicht ausreichen.

Um die Wegführung entlang der Dorfstrasse bis zum FGS zu erleichtern, könnte dort noch eine flächige Markierung angebracht werden.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Gemeinde hat auch bei den privaten Parzellen ein Wegrecht und kann die Massnahme umsetzen.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Markierung CHF 10.-/m

Trottoirmarkierung über ca. 60m rund CHF 1'700.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
- erarbeitete Veloführung lokal
- Gefahrenstelle
- Bestehende Alltagsrouten
- - - Bestehende Freizeitrouten
- Wanderwege
- H+ nicht empfohlene Schulwege
- - - Schulwege

Landeskarte 1:10'000 (grau)



**Gefahrenstellen****MFV.9**

BehiG-konforme Strassenquerung

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

608.1/2; 608.1/48

**Art der Massnahme**

Randstein abschleifen  
Markierung

**Verknüpfte Massnahmen****Legende Karte**

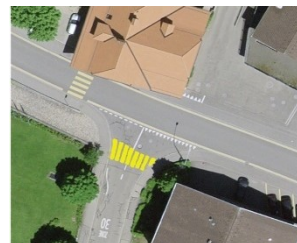
- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - H+ nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

**IST-Situation**

Es handelt sich um die Strassenquerung über den Stockhornweg unmittelbar bei der Einmündung in die Dorfstrasse. Die Querung liegt am Hang und beim Übergang auf das Trottoir gibt es jeweils einen Absatz. Hier ist die sichere Querung für Kinderwagen und Hilfsmitteln erschwert., welche dazu noch schmal ist. Die Sicherheit für die Fussgänger ist heute zu wenig vorhanden. Es führt zudem auch ein Wanderweg an dieser Stelle vorbei.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Durch das Absenken der Bordsteinkante kann ein sicheres Queren gewährleistet werden. Damit wird auch das Trottoir genutzt und nicht über die Strasseneinfahrt abgekürzt. Eventuell muss der FGS auf der linken Seite etwas mehr Richtung Strasse ummarkiert werden, da ein Senklochdeckel den Übergang erschwert.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Ein Abschnitt der Querung liegt auf der Gemeindeparzelle, ein weiterer auf der Strassenparzelle des Kantons.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Abschleifen Bordstein à CHF 350.-/m: ca. CHF 1'050.-  
Markierung FGS ca. CHF 200.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.10**

Kreuzung Fliederweg / Erlessenweg / Amselweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/26; 608.1/413; 608.1/49; 608.1/1302

**Art der Massnahme**

Markierung  
Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

SWS.39; SWS.40; SWS.41

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - - - nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

Bei der Kreuzung Fliederweg / Erlessenweg / Amselweg kommen drei Quartierstrassen (Tempo 30) zusammen. Dort fühlen sich gerade die Kindergartenkinder unsicher und wissen nicht, wo sie die Strasse queren sollen. Bei der Einmündung vom Fliederweg in den Erlessenweg ist zudem die Sichtbermen aufgrund einer Hecke nicht gegeben.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Die Situation kann mit einfachen Markierungen am Boden, sowie der Beschilderung vor der Gefahrenstelle entschärft werden. Bei der Einmündung Fliederweg in den Erlessenweg wird eine Trottoirmarkierung empfohlen, um den FussgängerInnen einen sicheren Raum zu geben.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Kontrolle Grenzabstand und Höhe private Hecke auf 608.1/413

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Markierungsarbeiten rund CHF 500.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Gefahrenstellen**

**MFV.11**

Querungshilfe Thunstrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/1348; 608.1/3; 608.1/529

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme  
Erstellen Trottoir und Furt

**Verknüpfte Massnahmen**

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
- erarbeitete Veloführung lokal
- Gefahrenstelle
- Bestehende Alltagsrouten
- Bestehende Freizeitrouten
- Wanderwege
- H+ nicht empfohlene Schulwege
- Schulwege

Landeskarte 1:10`000 (grau)



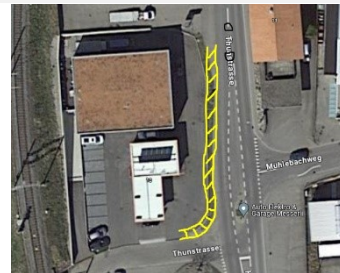
**IST-Situation**

Die Querung der Hauptstrasse zwischen dem Mühlebachweg und der Thunstrasse ist erschwert, da es kein Fussgängerstreifen und anschliessend kein Trottoir gibt.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Seitens Kantons braucht es laut VSS Norm 40 241 während den 5 meistbegangenen Stunden mindestens 100 querende Fussgänger. Dies kann an dieser Stelle nicht erreicht werden. Auch das Anbringen einer Furt ist schwierig, da die Abzweige -Beziehungen erschwert werden.

Es könnte eine Trottoirmarkierung angebracht werden und etwas weiter Richtung Grosshöchstetten Bahnhof eine Furt als Übergangshilfe. Dies bedarf aber eine Dienstbarkeit sowie bauliche Anpassungen am betroffenen Grundstück.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Erstellung Furt liegt beim Kanton. Dienstbarkeit und bauliche Massnahmen müssen zwischen Gemeinde und Grundeigentümer von 608.1/1348 geregelt werden.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Trottoir erstellen (bei Dienstbarkeitsvertrag) rund 40m à 750.-: CHF 30'000.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.12**

Unübersichtliche Kurve Mühlestrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/26

**Art der Massnahme**

Markierung (Piktogramme)  
Signal Achtung Gegenverkehr

**Verknüpfte Massnahmen**

**IST-Situation**

Die Gefahrenstelle ist bereits in der 30er Zone, aber es gibt Schleichverkehr zu den Stosszeiten sowie viele Velofahrende und FussgängerInnen welche die Verbindung nutzen. Ist allgemein eine unangenehme Stelle für FussgängerInnen, weil es eng ist und für Velofahrende kann es gefährlich sein wenn sie mit Tempo den Mühlebachweg hinunterfahren.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Die Markierung mit Piktogrammen direkt auf der Strasse soll auf die Velofahrenden und FussgängerInnen aufmerksam machen.  
Die Signalisationstafel «Achtung Gegenverkehr» mit der Ergänzung Velo und Fussgänger, muss maximal 50m vor und nach der Gefahrenstelle montiert werden  
Um die Massnahmen zu verstärken, könnte das Tempo vor und während der kritischen Stelle auch durch eine taktile Markierung oder alternativ durch Fahrbahnschwellen gesenkt werden.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

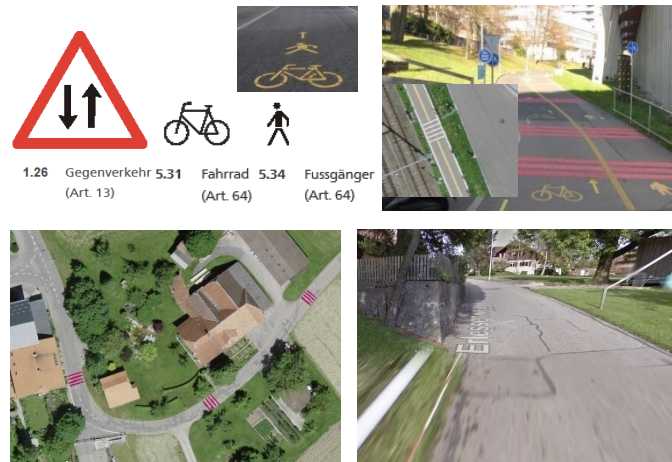
2 x Piktogramme à CHF 300.-  
2 x Signalisationstafel à CHF 1'000.-  
Taktile (mehrlagige) Markierung: 3 x CHF 800.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**Gefahrenstellen**

**MFV.13**

Schmales Trottoir Thunstrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/3; 608.1/436 608.1/519

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme  
Verbreiterung Trottoir  
Bepflanzung

**Verknüpfte Massnahmen**

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - ⚡ nicht empfohlene Schulwege
  - ⚡ Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

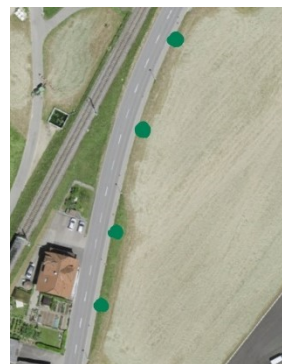


**IST-Situation**

Das bestehende Trottoir ist heute sehr schmal und die subjektive Sicherheit ist auf dieser Strecke zu wenig gegeben.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Als einzige weiche Massnahme können entlang der Strecke Bäume gepflanzt werden und die Beleuchtung entsprechend angepasst werden.  
Weiter kann das Trottoir baulich verbreitert werden. Dies muss beim Kanton beantragt werden, da dieser Strasseneigentümer ist. Kostenpunkt hierfür wäre bei rund CHF 120'000.- (ohne Landerwerb).



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Bepflanzung könnte durch die Gemeinde übernommen werden. Die Trottoirverbreiterung liegt beim Kanton.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Bäume entlang der Gefahrenstelle pflanzen à CHF 1'000.- bis CHF 5'000.- je Baum

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.14**

Unübersichtliche Stelle für Velofahrende Eichiweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**  
608.1/27

**Art der Massnahme**

Markierung  
Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

**IST-Situation**

Es handelt sich um eine unübersichtliche Stelle, welche dazu noch schmal ist. Die Sicherheit für die Velofahrenden und FussgängerInnen ist heute zu wenig vorhanden. Es führt zudem auch ein Wanderweg an dieser Stelle vorbei.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Die Gefahrenstelle soll zur Erhöhung der Sicherheit vor und nach der Stelle gekennzeichnet werden. Dies mit der folgenden Signaletik und Markierung.

Die Signalisationstafel «Achtung Gegenverkehr» mit der Ergänzung Velo und Fussgänger, muss maximal 50m vor und nach der Gefahrenstelle montiert werden  
Zudem soll das Signal «Ende Tempo 30» in Richtung Mirchel fahrend nach die kritische Stelle versetzt werden. Auch in der Gegenrichtung soll die Tempo 30 Zone bereits vor der Stelle beginnen.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

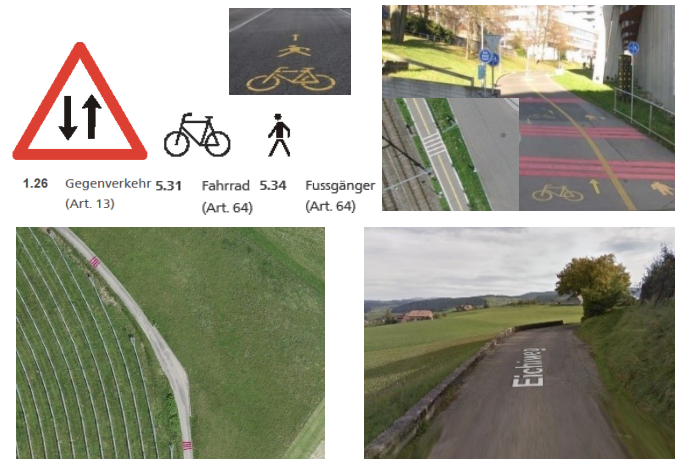
2 x Velopiktogramm à CHF 300.00  
2 x Signalisationstafel à CHF 1'000.-  
Versetzen Tempo 30 Tafel rund CHF 1'000.- Arbeitskosten  
Taktile (mehrlagige) Markierung 2 x CHF 800.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



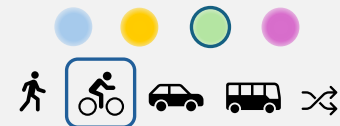


**Gefahrenstellen**

**MFV.15**

Fahrverbot Bernstrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**  
608.1/298

**Art der Massnahme**

Aufheben Fahrverbot  
Markierung  
Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - H+ nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

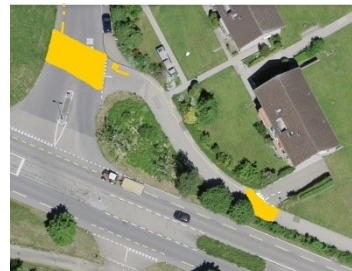


**IST-Situation**

Auf diesem Abschnitt gilt heute ein Fahrverbot. Der Weg ist zudem auf privatem Grund. Der Kanton möchte die Linienführung der Veloverbindung Worb – Grosshöchstetten über diesen Abschnitt führen, auch für die SchülerInnen wäre dies eine sichere Verbindung.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Aufheben des Fahrverbotes mittels einer Dienstbarkeit mit den Grundeigentümern der betroffenen Parzelle. Bei der Ausfahrt der Tiefgarage soll zudem mittels Markierung und Signalisation auf den Veloverkehr aufmerksam gemacht werden. Die Vortrittsregelung zugunsten des Veloverkehrs ausgestalten.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Der Kanton beantragt die Massnahme, die Gemeinde ist betr. Grundeigentümer involviert.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Noch unklar

Flächige Markierung rund CHF 10'000.-

Signalisation rund 1'000.-

Alternativ oder ergänzend flächige Markierung Velopiktos à CHF 300.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Gefahrenstellen**

**MFV.16**

Unübersichtliche Einmündung Moosweg auf Mirchelstrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/993; 608.1/1028;  
608.1/1027; 608.1/45

**Art der Massnahme**

Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

**IST-Situation**

Diese Stelle wird von Personen genutzt, welche aus der Badi kommen und dann die Querstrasse nutzen, um ins Quartier zu gelangen. Es gibt bereits Schranken zur Temporeduktion, aber es ist weiterhin gefährlich.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Vor der Einmündung kann zu den bestehenden Schranken zusätzlich eine Signalisationstafel «Achtung querende Velos» angebracht werden. Geeignet hierfür wäre auf Höhe Parzellengrenze 608.1/1027 und 608.1/1146. Ergänzend könnte auch noch das Trottoir vor der Einmündung flächig markiert werden.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Einmündungsbereich liegt auf privater Parzelle.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

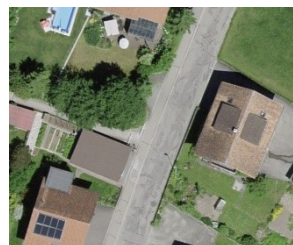
1 x Signalisationstafel à CHF 1'000.-  
Evtl. flächige Markierung: rund CHF 200.-  
Installationspauschale: CHF 300.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - H+ nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**Gefahrenstellen**

**MFV.17**

Fussgängerquerung Dorfstrasse  
Höhe Coop

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/2, 608.1/117

**Art der Massnahme**

Markierung  
Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

MIV-O-19 (RGSK/AP); MFV.19

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

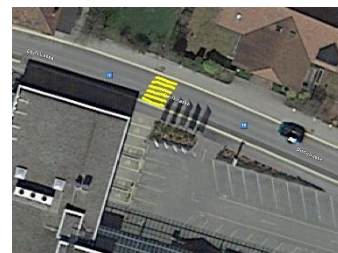


**IST-Situation**

Die Fussgängerführung zum Coop ist nicht klar geregelt. Es würde viel Sicherheit bedeuten, wenn die Fusswege dort klar signalisiert/markiert werden. Hier gibt es auch den Zusammenhang mit der Gefahrenstelle 19, wenn dort ein Übergang realisiert werden könnte.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Zusätzlicher FGS auf der Höhe Eingang Coop erstellen. Damit würden weniger Fussgänger die Ein- und Ausfahrt vom Coop belasten.  
Auf der Parzelle Coop geeignete Markierung (z.B. Markierung Trottoir) zur Wegleitung Fussgänger vom Eingang zum neuen Fussgängerübergang sowie entlang der Parkfelder zum Eingang.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Kosten trägt der Kanton.

Markierung FGS, wenn möglich mit Ausgestaltung einfacher (geklebter) Mittelinsel inkl. Inselfosten und Signalisation.  
Markierung Fussgängerbereich auf Parzelle Coop

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.18**

Schulwegführung Eymatt - Mühlebachweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**  
608.2/18

**Art der Massnahme**

Prüfen Fusswegverbindung

**Verknüpfte Massnahmen**

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - - - nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

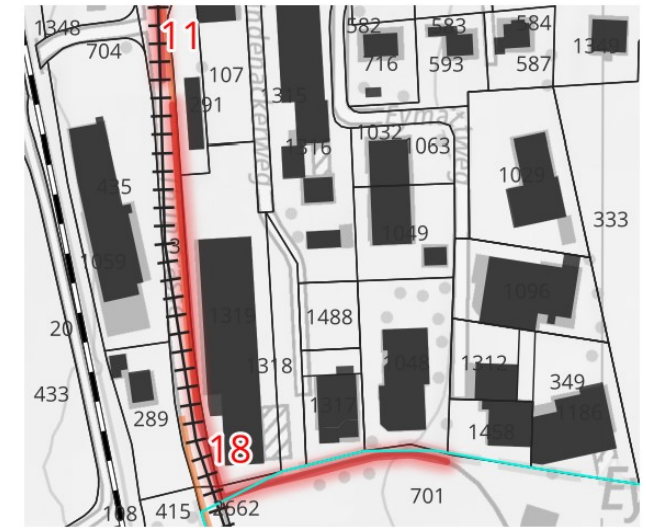


**IST-Situation**

Es gibt an der Hauptstrasse kein Trottoir. Die Führung könnte durch das Areal laufen.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Wenn die Nachfrage und das Potenzial vorhanden ist, könnte ein Fussweg mittels eines Wegrechts und einfacher Markierung durch das Areal geführt werden.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Prüfen Potenzial mit den Betroffenen 1 Sitzung und Vorbereitung: CHF 1'000.- bis CHF 2'000.-  
 Klären Wegrecht  
 Einfache Markierungsarbeiten z.B. Füsse

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Gefahrenstellen**

**MFV.19**

Verkehrsführung Coopzufahrt

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/171

**Art der Massnahme**

Markierung

**Verknüpfte Massnahmen**

MFV.17

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

Bei der Einfahrt in die Coop-Einstellhalle fahren die zwei rechts liegenden Anstösser auch heraus (sie haben eine Dienstbarkeit) dies ist für viele unklar. Zusammenhang mit anderer Lenkung FussgängerInnen zum Coop (Massnahme MFV.17)

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Zusätzlicher FGS (Nr. MFV.17) sowie Markierung auf Boden "Kein Vortritt" für die Ausfahrt der Anstossenden auf Dorfstrasse ergänzen. Eventuell optische Trennung zwischen Cooeinfahrt und Ausfahrt Anstossende mittels Mittellinienmarkierung. Signalisation von Einbahnstrasse verschieben von der Einfahrt zum oberirdischen Parkplatz zur Einstellhalleneinfahrt.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Dienstbarkeit Coop zuhanden Gemeinde?

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Markierungsarbeiten ca. CHF 1'000.-  
 Verschieben Signalisation Einbahnstrasse rund CHF 1'000.-  
 Installationspauschale à CHF 500.-

**Priorisierung**

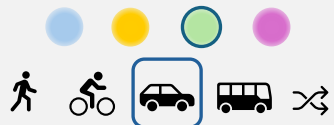
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.20**

Zelgweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/16

**Art der Massnahme**

Schwelle zur  
Temporeduktion

**Verknüpfte Massnahmen**

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

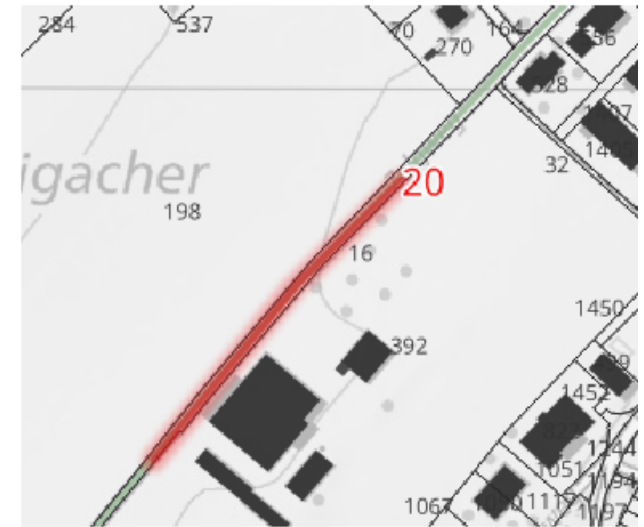


**IST-Situation**

Der Zelgweg ist bis zum Dorfeingang übersichtlich und gerade. Dadurch wird dort das vorgeschriebene Tempo oft überschritten. Gerade beim Dorfeingang führt das zu gefährlichen Situationen entlang des Hofes auf Parzelle 608.1/392

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Durch das Bauen einer Vertiefung in der Strasse muss das Tempo deutlich reduziert werden und führt so zu einer sicheren Dorfeinfahrt und entlang des Hofes.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Erstellen Vertiefung in der Strasse sowie Einbringen Belag oder schräge Randsteine rund CHF 4'000.-  
Markierung vor und nach Gefahrenstelle rund CHF 500.-  
Signalisationstafeln 2 x à CHF 1'000.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Gefahrenstellen**

**MFV.21**

Stolperfallen ungenügende Beleuchtung Schöneggweg - Thalibühlweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/847; 608.1/18

**Art der Massnahme**

Beleuchtung kontrollieren und ergänzen

**Verknüpfte Massnahmen**

Regionale Veloverbindung zwischen NLV.22 und NLV.27; MFV.56

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
- erarbeitete Veloführung lokal
- Gefahrenstelle
- Bestehende Alltagsrouten
- Bestehende Freizeitrouten
- Wanderwege
- nicht empfohlene Schulwege
- - - Schulwege

Landeskarte 1:10'000 (grau)

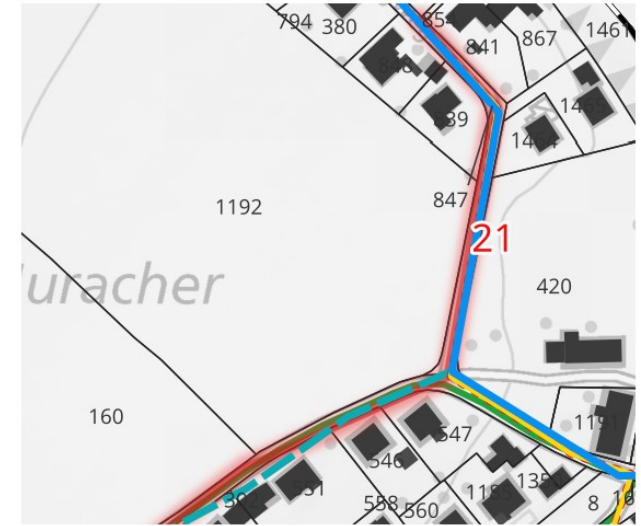


**IST-Situation**

Beleuchtung: Schöneggweg-Thalibühlweg ist teils ungenügend beleuchtet. Dies wurde in der Umfrage beim Alterstreff diskutiert. Zudem wird der Weg nach der Öffnung des Schöneggweges mehr von Velofahrenden genutzt.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Beleuchtung und Bodenbeschaffenheit kontrollieren und wo nötig anpassen. Allenfalls weitere Massnahmen erforderlich wenn vermehrte Nutzung als Veloverbindung.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

2-3 zusätzliche Beleuchtungen. Kosten pro Kandelaber inkl. Fundament rund CHF 2'600.-  
 Betroffene Stelle Rund 120m. Laufmeter Kabelverlegung à CHF 615.-  
 Total, bei neuer Beleuchtung: CHF 80'000.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.42**

Unübersichtliche Kreuzung Mös-  
schbergweg / Hasliweg / Egli-  
sporweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/21; 608.1/1250; 608.1/22

**Art der Massnahme**

Markierung  
Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

M4 Komm. Richtplan Fuss- und  
Veloverkehr; SWS.39; SWS.40;  
SWS.41

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

Der Kreuzungsbereich Mös-  
schbergweg – Hasliweg – Egli-  
sporweg ist nicht klar gekennzeich-  
net. Gerade bei Verkehr vom  
Mös-  
schbergweg kommend gibt es kritische Situationen.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Eine klare Markierung mit Querungshilfe für die FussgängerInnen ist anzustreben. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der regionalen Veloroute wird auch eine klare Markierung und/oder eine Velobevorzung anzustreben sein, deshalb ist hier die Absprache mit dem Kanton zu empfehlen. Zudem kann auf dem Mös-  
schbergweg und auf Neuhaus-  
weg die Signalisation «Achtung querende Velofahrende» angebracht werden.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

2 x Signalisation à CHF 1'000.-  
Flächige taktile Markierung ca. CHF 8'000.-  
Gelbe Markierung ca. CHF 600.-  
100% Kostenübernahme Velomassnahmen Kanton ist in Ab-  
klärung.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.43**

Kreuzung Kirche Alpenweg - Kirchgasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/24; 608.1/25

**Art der Massnahme**

Markierung

**Verknüpfte Massnahmen**

M4 Komm. Richtplan Fuss- und Veloverkehr; SWS.39; SWS.40; SWS.41

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - ++ nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

Heute herrscht auf Grund der Tempo 30 Zone Rechtsvortritt.

Die vom Schulhaus dem Alpenweg entlanggehenden Kinder müssen an der Kreuzung das Trottoir verlassen. Fortlaufend gibt es keine logische Strassenseite da links ein Parkplatz ist und rechts direkt ein Gebäude.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Einfache Markierung mit «Füsschen».

Im Rahmen der Umsetzung der regionalen Veloroute wird das Verkehrsregime an der diskutierten Kreuzung neu angeschaut werden. Eine zusätzlich klarere Führung für FussgängerInnen ist absehbar.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Einfache Markierungen rund CHF 300.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

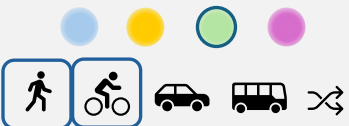


**Gefahrenstellen**

**MFV.56**

Unübersichtliche Kurve Thalibühlweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/18; 608.1/547

**Art der Massnahme**

Markierung  
Signalisation  
Temporeduktion

**Verknüpfte Massnahmen**

MFV.21 (Beleuchtung)

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - - - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - - - nicht empfohlene Schulwege
  - - - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

Die Kurve auf dem Thalibühlweg Richtung Dorfzentrum sowie die Kreuzung bei der Einmündung vom Zelgweg ist unübersichtlich und Velofahrende können durch den Höhenunterschied ein hohes Tempo entwickeln.

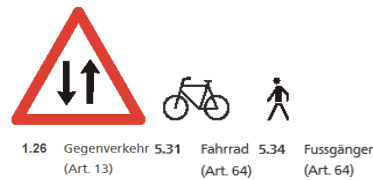
**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Die Velofahrenden sollen früh genug auf die Kreuzung aufmerksam gemacht werden. Mit einer Signalisation «Achtung Gegenverkehr» können auch die Autofahrenden von unten her kommend gewarnt werden.

Als Temporeduzierende Massnahme wären taktile Markierungen geeignet.

Damit die Sicht gewährleistet ist, muss die Höhe der Hecke (608.1/547) und der Abstand zur Strasse geprüft werden.

Bei der Einmündung Zelgweg müsste mit baulichen Massnahmen sichergestellt werden, dass keine rückwärtsfahrenden Fahrzeuge auf den Thalibühlweg gelangen.



1.26 Gegenverkehr 5.31 Fahrrad 5.34 Fussgänger (Art. 13) (Art. 64) (Art. 64)



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Anwohnenden haben der Gemeinde unterbreitet, für die Umsetzung der Massnahmen finanzielle Unterstützung zu bieten.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

2 x Signalisationstafeln à CHF 1'000.-  
Taktile (mehrlagige) Markierung 3 x CHF 1'100.-  
Randsteine zur Sicherheit bei den Parkplätzen rund CHF 2'000.- inkl. Arbeitskosten

**Priorisierung**

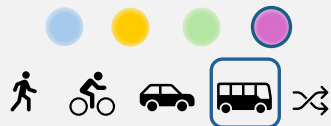
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Gefahrenstellen**

**MFV.70**

Unterstand Schulbushaltestelle Gwatt

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.2/16, 608.2/5

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme

**Verknüpfte Massnahmen**

**Legende Karte**

- erarbeitete Veloführung regional
  - erarbeitete Veloführung lokal
  - Gefahrenstelle
  - Bestehende Alltagsrouten
  - Bestehende Freizeitrouten
  - Wanderwege
  - H+ nicht empfohlene Schulwege
  - Schulwege
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

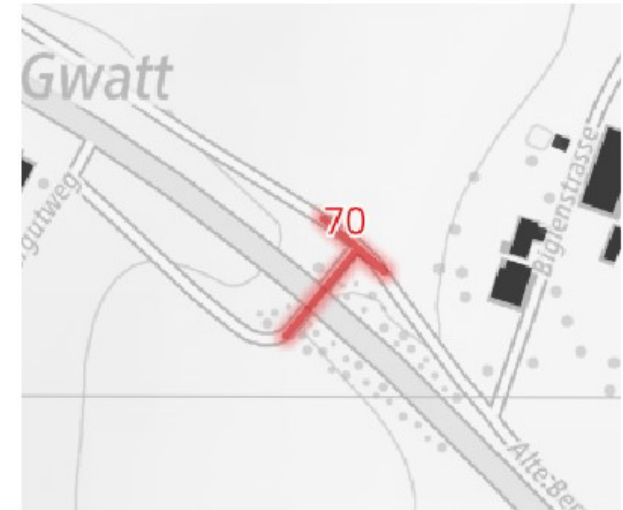
Bei der Haltestelle Schlosswil Unterführung hält auch der Schulbus.

Für die wartenden Kinder gibt es keinen Unterstand, der zeigt, wo sie warten sollen und sie vor der Witterung schützt. Auch für die weiteren Busfahrgäste ist die Situation in Fahrtrichtung Grosshöchstetten unübersichtlich.

\$

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Für die SchülerInnen und anderen Fahrgäste soll ein Unterstand die heutige Haltestelle in Fahrtrichtung Grosshöchstetten ergänzen.



Karte Gefahrenstelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Private EigentümerInnen sind bereit, den Unterstand mitzufinanzieren. Die betroffene Parzelle gehört dem Kanton. Die Gemeinde übernimmt den Lead und ist für die Beleuchtung zuständig.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Rund CHF 10'000.- bis CHF 20'000.- pro Unterstand inklusive Montage und Fundament.

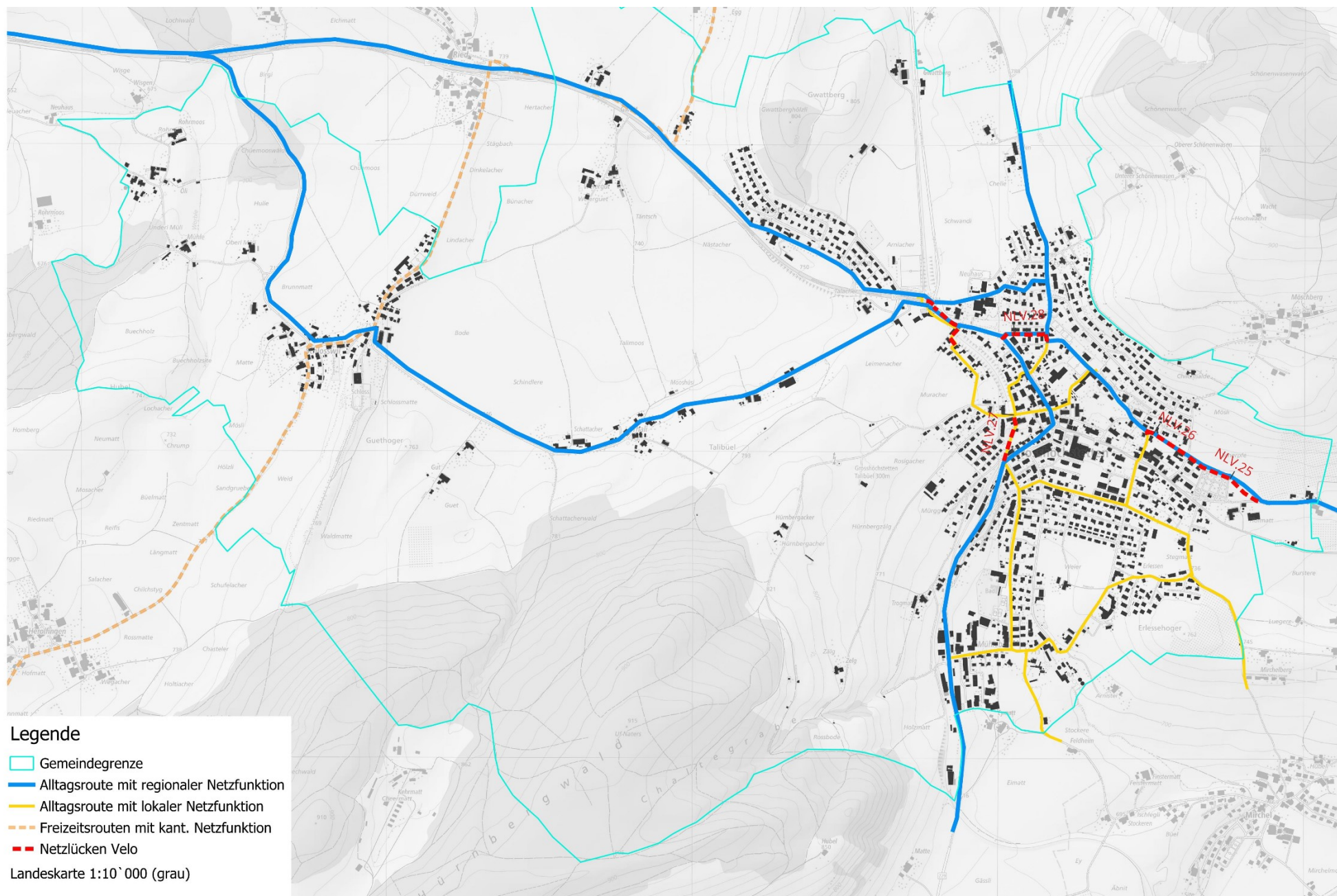
Eventuell Installation Beleuchtung 1 Kandelaber à CHF 2'600.- und CHF 650.- pro Laufmeter Kabelverlegung

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



## 2. Massnahmenblätter Handlungsfeld Netzlücken Velo (NLV)



**Netzlücken Velo**

**NLV.22**

Netzlücke Schöneggweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/323

**Art der Massnahme**

Signalisation  
Markierung

**Verknüpfte Massnahmen**

NLV.23; NLV.24

**Legende**

- Veloführung mit regionalem Charakter
  - Veloführung mit lokalem Charakter
  - - - Bestehende Freizeitrouten
  - - - Netzlücken
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

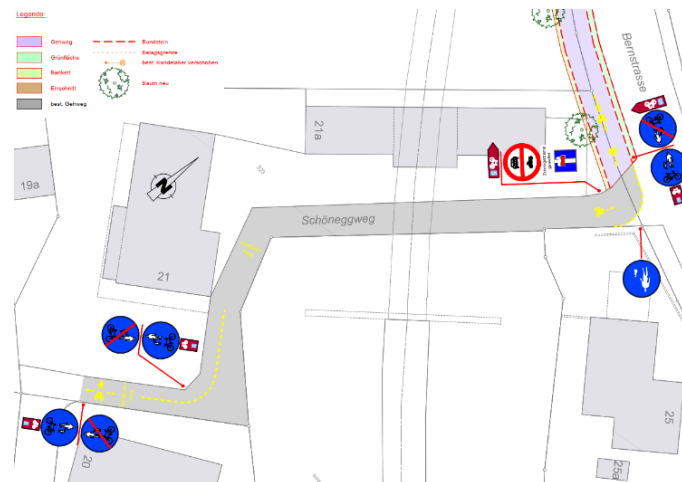


**IST-Situation**

Der vorhandene Weg ist ein privater Durchgang, welcher zur Schliessung einer vorhandenen Netzlücke der Velonetzplanung dienen kann.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Der Weg soll für den Veloverkehr geöffnet werden. Zudem muss der Weg markiert und signalisiert werden.



Karte Netzlücke

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

- 4 x Signalisationstafel à CHF 1'000.-
- 4 x Piktogramme à CHF 300.-
- Markierungsarbeiten rund CHF 800.-
- Baukosten rund CHF 1'200.-
- Reserve und MwSt. rund CHF 1'700.-

**Priorisierung**

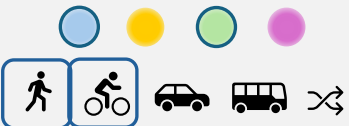
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Netzlücken Velo**

**NLV.23**

Netzlücke Bernstrasse

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/2

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme  
Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

NLV.22, NLV.24

**IST-Situation**

Es besteht eine Netzlücke zwischen dem Felderkreisel und dem Schöneggweg. Bereits heute fahren SchülerInnen auf dem Trottoir oder müssen in Fahrtrichtung Felderkreisel die Kantonsstrasse überqueren.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

A: Der vorhandene Gehweg soll so weit verbreitert werden, dass ein Zweirichtungsradweg als Verbindung zwischen dem Felderkreisel und dem Schöneggweg erstellt werden kann.  
B: Das bestehende Trottoir soll für velofahrende SchülerInnen befahrbar sein. Dies kann mittels Signalisation (Velo erlaubt/aufgehoben) und für die Sichtbarkeit mit taktile Markierung erreicht werden.



Karte Netzlücke

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Es betrifft die Kantonsstrasse

**Kosten**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

A: Total bauliche Massnahme: CHF 177'300.-

B: 2 x Signalisationstafel à CHF 1'000.-

4 x Piktogramme 2 x Velo und 2 x Fussgänger à CHF 300.-

Taktile Markierung 2 x CHF 800.-

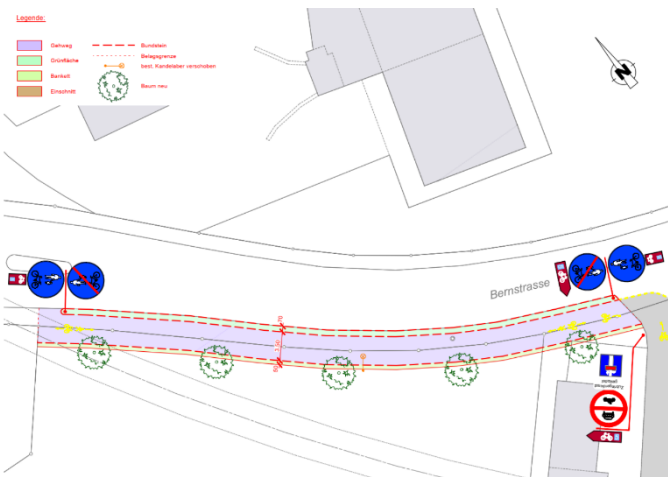
**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Legende**

- Veloführung mit regionalem Charakter
- Veloführung mit lokalem Charakter
- - - Bestehende Freizeitrouten
- - - Netzlücken

Landeskarte 1:10'000 (grau)





**Netzlücken Velo****NLV.24**

Velomassnahmen Felderkreisel

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

608.1/2

**Art der Massnahme**

3 x Velofurt

Überfahrbares Trottoir

Markierung und Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

NLV.22, NLV.23

**Legende**

— Veloführung mit regionalem Charakter

— Veloführung mit lokalem Charakter

--- Bestehende Freizeitrouten

- - - Netzlücken

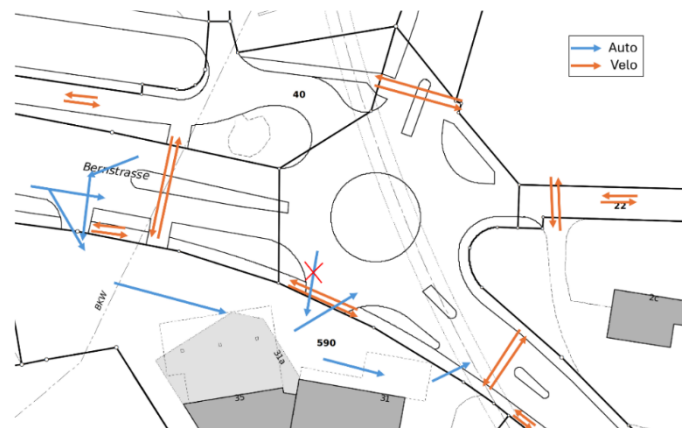
Landeskarte 1:10'000 (grau)

**IST-Situation**

Der Felderkreisel ist heute nicht velofreundlich ausgestaltet. Die SchülerInnen fühlen sich im Verkehrsraum unsicher und verschiedene Ein- und Ausfahrten machen den Kreisel zu einem Hotspot von Verkehrsunfällen.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Gemäss Skizze, Umgestaltung Velofurten und klares Verkehrsregime bei den Ein- und Ausfahrten zur Coop Tankstelle, sowie entsprechende Markierung und Erhöhung der Zufahrten.



Karte Netzlücke

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Velofurten sind Sache vom Kanton, die Massnahmen angrenzend am Kreisel betreffen Kanton und Private sowie der Lead bei der Gemeinde.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Überfahrbares Trottoir und Furten -> Kanton

Markierung und Signalisation auf privatem Grundstück rund CHF 6'000.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Netzlücken Velo**

**NLV.25**

Neubau Veloweg Lenzligenweg - Lärchenweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/337; 608.1/374;  
608.1/90; 608.1/1211

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme

**Verknüpfte Massnahmen**

NLV.26; NLV.30

**Legende**

- Veloführung mit regionalem Charakter
- Veloführung mit lokalem Charakter
- - - Bestehende Freizeitrouten
- - - Netzlücken
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

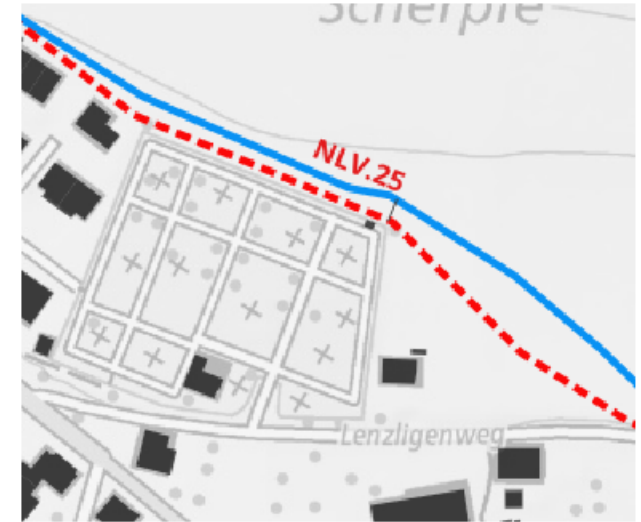


**IST-Situation**

Heute gibt es keine Verbindung zwischen dem Lärchenweg und dem Lenzligenweg. Die Veloverbindung Zäziwil - Biglen führt gezwungenermassen über die Kantonsstrasse und durch das Dorfzentrum, ohne entsprechende Velomassnahmen.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Die Verbindung schafft eine attraktive Linienführung für die Velofahrenden zwischen Zäziwil und Biglen abseits der Kantonsstrasse. Auch für die Anbindung an die BLS-Linie in Zäziwil ergibt sich so eine sehr attraktive Möglichkeit für Grosshöchstetten. Der Kanton hat die Kantonsstrasse im Sachplan Veloverkehr als zu ersetzender Abschnitt aufgenommen. Damit gilt die beschriebene Massnahme als Ersatzmassnahme abseits der Kantonsstrasse und wird zu 100% vom Kanton finanziert.



Karte Netzlücke

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Kosten trägt der Kanton, der Lead ist bei der Gemeinde.

**Kosten**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Total: CHF 557'600.- Kostenübernahme durch den Kanton, für die Gemeinde fallen die Kosten der Massnahmen für den Fussverkehr an.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Netzlücken Velo**

NLV.26

Anpassungen Lärchenweg

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/1033; 608.1/176;  
608.1/514; 608.1/307;  
608.1/1248

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme

**Verknüpfte Massnahmen**

NLV.25, NLV.30

**IST-Situation**

Der Lärchenweg entspricht heute nicht der nötigen Breite für einen Zweirichtungsradweg.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Verbreiterung des Lärchenweges auf der südlichen Seite auf eine anzustrebende Breite von 3.5m. Der Kanton hat die naheliegende Kantonsstrasse im Sachplan Veloverkehr als zu ersetzender Abschnitt aufgenommen. Damit gilt die beschriebene Massnahme als Ersatzmassnahme abseits der Kantonsstrasse und wird zu 100% vom Kanton finanziert.



Karte Netzlücke

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Kosten trägt der Kanton, der Lead liegt bei der Gemeinde.

**Kosten**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

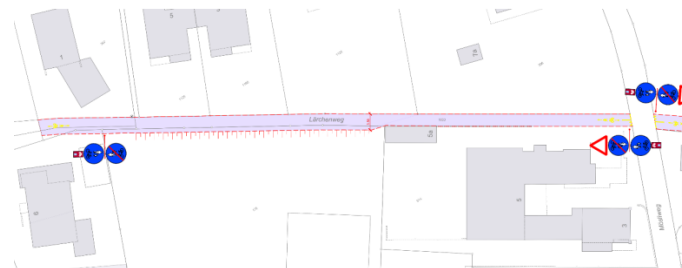
Total: CHF 145'800.- Kostenübernahme durch den Kanton, für die Gemeinde fallen die Kosten der Massnahmen für den Fussverkehr an.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Legende**

- Veloführung mit regionalem Charakter
- Veloführung mit lokalem Charakter
- - - Bestehende Freizeitrouten
- - - Netzlücken
- Landeskarte 1:10`000 (grau)



**Netzlücken Velo****NLV.27**

Ausbau Bahnweg

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

608.1/153; 608.1/1360;  
608.1/34; 608.1/192;  
608.1/1059

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme  
Signalisation, Markierung  
Sicherheitsbügel

**Verknüpfte Massnahmen****Legende**

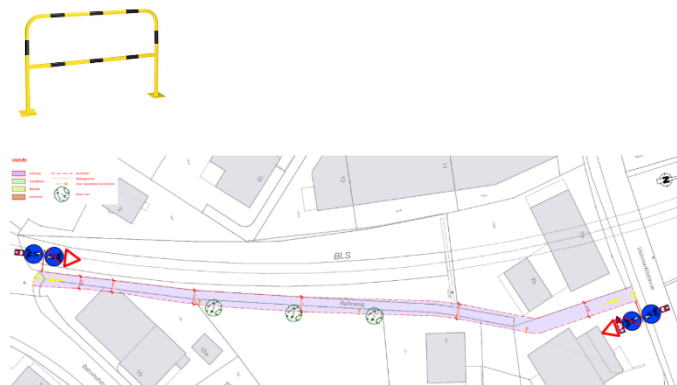
- Veloführung mit regionalem Charakter
  - Veloführung mit lokalem Charakter
  - - - Bestehende Freizeitrouten
  - - - Netzlücken
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

**IST-Situation**

Der Bahnweg ist heute für den Veloverkehr gesperrt da er zu wenig breit ist. Bereits heute ist der Weg aber eine sehr wichtige Verbindung zum Bahnhof.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

A: Verbreiterung des Bahnweges auf 3.5m. Damit ist eine Koexistenz mit dem bereits vorhandenen Wanderweg, den FussgängerInnen und den Velofahrenden möglich.  
B: Öffnung des Bahnweges für den Veloverkehr, Massnahmen zur Temporeduktion sowie Markierung zur Erhöhung der Sicherheit.



Karte Netzlücke

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

A: Total Baukosten Verbreiterung rund CHF 238'000.-  
B: 2 x Signalisationstafel à CHF 1'000.-  
Sicherheitsbügel 2 x à CHF 1'000.-  
Aufhebung und Ersatz der Parkplätze  
Taktile Markierung 1 x rund CHF 1'000.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Netzlücken Velo**

**NLV.28**

Buchenweg N5 Anschlusslösung

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/1328

**Art der Massnahme**

Markierung, Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

NLV.29

**IST-Situation**

Quartierstrasse mit Anbindung an Kantonsstrasse mit einseitiger Velostreifen-Markierung.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Um die regionale Veloverbindung zwischen Zäziwil und Biglen an die Route Richtung Worb anbinden zu können, braucht es auf dem Buchenweg entsprechende Massnahmen. Einbahnregime, mit Velo in beide Richtungen sind notwendig. Eventuell Aufhebung Längsparkplätze. Da es sich um die Anbindung an die Ersatzmassnahme abseits der Kantonsstrasse handelt, sollten die Massnahmen ebenfalls vom Kanton übernommen werden.



Karte Netzlücke

**Legende**

- Veloführung mit regionalem Charakter
  - Veloführung mit lokalem Charakter
  - - - Bestehende Freizeitrouten
  - - - Netzlücken
- Landeskarte 1:10'000 (grau)



**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Mit Kostenbeteiligung Kanton.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Markierungs- und Signalisationskosten, evtl. Aufhebung Längsparkfelder

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Netzlücken Velo**

**NLV.29**

Buchenweg/Eglisporweg/Alpenweg N5 Anschlusslösung

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/21; 608.1/24

**Art der Massnahme**

Markierung, Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

NLV.28

**Legende**

- Veloführung mit regionalem Charakter
- Veloführung mit lokalem Charakter
- - - Bestehende Freizeitrouten
- - - Netzlücken

Landeskarte 1:10'000 (grau)



**IST-Situation**

Es handelt sich um eine unübersichtliche Kreuzung.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Einbahnregime auf Eglisporweg, beidseitig für Velofahrende, Einfahrt mit Spiegeln sicher gestalten, Signalisation und Markierung.



Karte Netzlücke

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Mit Kostenbeteiligung Kanton.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Markierungs- und Signalisationskosten

**Priorisierung**

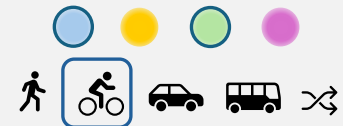
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Netzlücken Velo**

**NLV.30**

Kirchstutz/Lärchenweg N5 Anschlusslösung

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

608.1/1248; 608.1/25

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme, Markierung, Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

NLV.26, NLV.25

**Legende**

- Veloführung mit regionalem Charakter
  - Veloführung mit lokalem Charakter
  - - - Bestehende Freizeitrouten
  - - - Netzlücken
- Landeskarte 1:10'000 (grau)

**IST-Situation**

Bei der Haltestelle Schlosswil Unterführung hält auch der Schulbus.

Für die wartenden Kinder gibt es keinen Unterstand, der zeigt, wo sie warten sollen.

**Massnahmenbeschrieb / Ziel**

Für die SchülerInnen und anderen Fahrgäste soll ein Unterstand die heutige Haltestelle ergänzen.



Karte Netzlücke

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Mit Kostenbeteiligung Kanton.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Verbreitern Einfahrt auf Kirchstutz, Anbringen Spiegel und entsprechende Markierung und Signalisation.

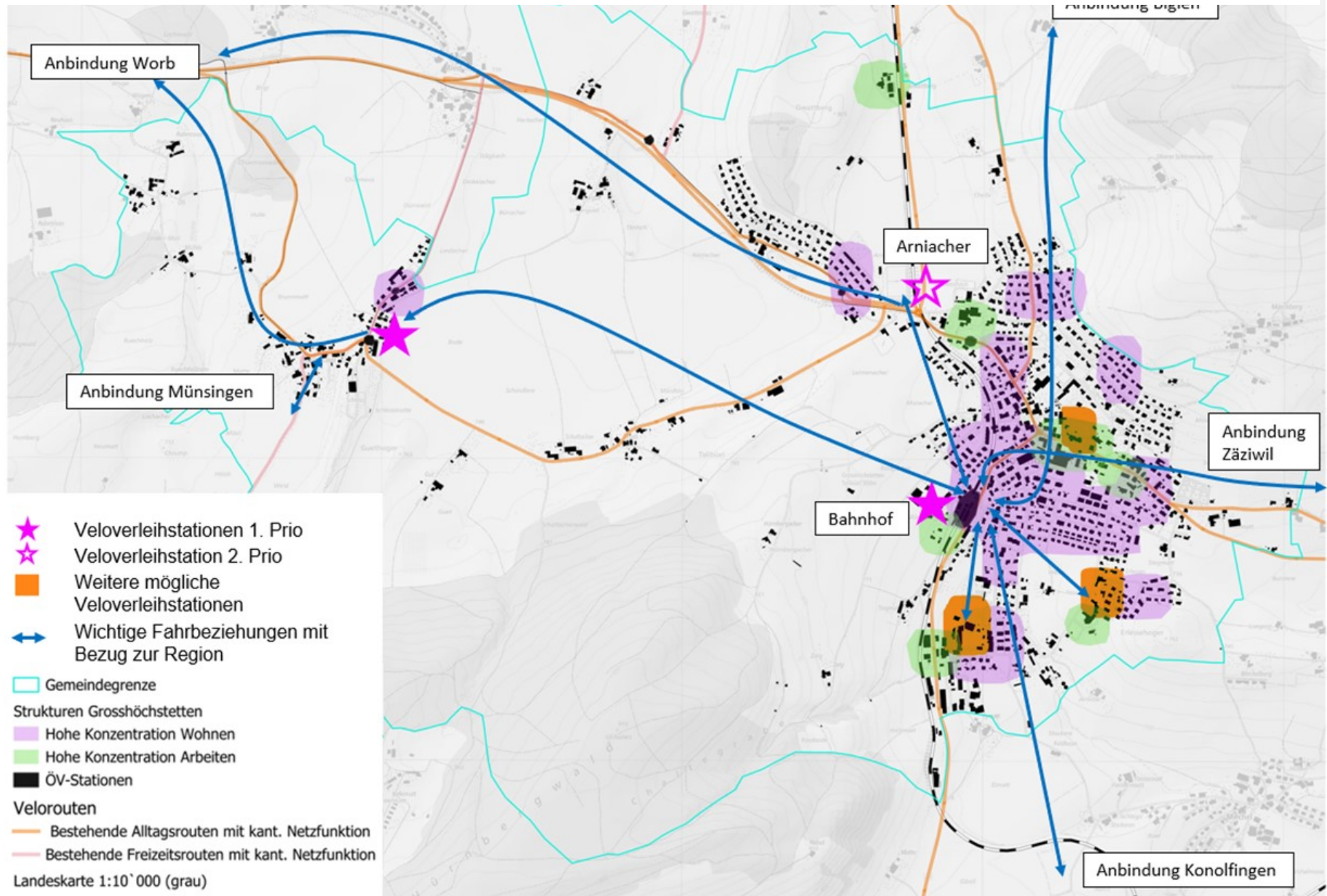
**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------





### 3. Massnahmenblätter Handlungsfeld Regionale Vernetzung Velo (RVV)

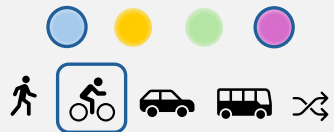


## Regionale Velovernetzung

### RVV.44

E-Velo Ausleihstationen

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Siehe Karte regionaler Veloverleih

Prio 1:

Grosshöchstetten Bahnhof  
Schlosswil

Prio 2:

Arniacher

### Art der Massnahme

Bauliche Massnahme

### Verknüpfte Massnahmen

RVV.45, RVV.46, RVV.47, RVV.48

### IST-Situation

Heute gibt es in Grosshöchstetten keine Veloausleihstationen.

Fahrten innerhalb der Gemeinde werden heute mit dem eigenen Velo oder mit dem MIV zurückgelegt.

Grössere Distanzen werden, wenn kein ÖV-Anschluss besteht, hauptsächlich mit dem MIV zurückgelegt.

Eine Ergänzung zum ÖV-Angebot gibt es keine und die Nutzung anderer Veloverleihe in anderen Gemeinden kann nicht genutzt werden, da es keine Rückgabestation in Grosshöchstetten gibt.

### Massnahmenbeschreibung

Errichten von Ausleihstationen an den definierten Standorten. Auf Grund der Topografie eignen sich E-Bikes. Eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden ist zentral sowie das Ergänzen der Stationen mit einer kleinen Servicestation und weiteren Veloabstellplätzen für den Umstieg vom privaten Velo auf ein E-Bike.

Vorgeschlagene Routen von A nach B könnten auf einer Infotafel vorhanden und via QR-Code einfach auf dem Smartphone abrufbar sein.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Es sollen mehr Fahrten mit dem Velo getätigt werden.

Die Stationen sollen auch als Ergänzung zum ÖV dienen, damit bei fehlenden Anschlüssen eine Reise trotz dem nicht mit dem MIV zurückgelegt wird.

Fahrten zwischen den Ortsteilen Schlosswil und Grosshöchstetten sollen durch einen Veloverleih eher mit dem Velo zurückgelegt werden.



Beispielbild Veloausleihstation

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Für die Umsetzung wird die Zusammenarbeit von mehreren Gemeinden und einer Trägerschaft (Z.B. Publibike) empfohlen.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Rund CHF 1000.- pro Abstellplatz

Rund CHF 500.- pro Servicestation

Anschaffung E-Bikes (durch Trägerschaft)

### Priorisierung

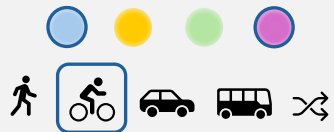
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

## Regionale Velovernetzung

RVV.45

E-Velo Testfahrten

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Ausgangspunkt bei Vorhandenen Ausleihstationen, Abfahren von wichtigen Verbindungen

### Art der Massnahme

Sensibilisierung

### Verknüpfte Massnahmen

RVV:44, RVV.46, RVV.47, RVV.48

### IST-Situation

Heute gibt es in Grosshöchstetten keine Möglichkeit, E-Bikes an einer Ausleihstation zu mieten.

Bei Einführung eines neuen Angebotes sind viele Personen zurückhaltend und setzen eher auf Bestehendes.

### Massnahmenbeschreibung

Damit die Bevölkerung auf das neue Angebot aufmerksam gemacht wird, braucht es immer wieder Anlässe, an welchen ohne Kostenfolge das Angebot getestet werden kann. Diese Anlässe sollten mindestens jährlich stattfinden mit einem kurzen Input zum Hintergrund der Einführung des Angebotes sowie das Aufzeigen der Möglichkeiten der Nutzung.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Abbauen der Hemmschwelle, die zukünftig vorhandenen E-Bikes zu nutzen.

Aufzeigen der Möglichkeiten wie die Nutzung als Ergänzung zum ÖV zwischen den wichtigen Knotenpunkten Worb, Kollnifingen, Zäziwil und evtl. sogar Münsingen.



Beispielbild Testfahrten

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Mit der Trägerschaft gemeinsame Organisation des Anlasses.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Rund CHF 3000.- pro Anlass

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

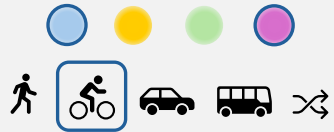


## Regionale Velovernetzung

RVV.46

E-Velo Kommunikation

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Gemeindeübergreifend  
Online

### Art der Massnahme

Sensibilisierung,  
Kommunikation

### Verknüpfte Massnahmen

RVV:44, RVV.45, RVV.47, RVV.48

### IST-Situation

Heute gibt es in Grosshöchstetten keine Möglichkeit, E-Bikes an einer Ausleihstation zu mieten.

Bei Neueinführung muss mit einer regelmässigen Kommunikation auf das Angebot aufmerksam gemacht werden.

### Massnahmenbeschrieb

Erstellen und Verbreiten eines Flyers mit konkreten Angaben zum Angebot.

Berichterstattung von Nutzenden, um die Bekanntheit zu vergrössern. Aufzeigen von Kombinierbarkeit Velo-ÖV PW-Velo usw.

Verlinken der Internetseite des Anbieters auf der Gemeindegewebsite.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Es soll auf das Angebot aufmerksam gemacht werden. Erfahrungen aus der Bevölkerung sollen weitere Personen ermutigen, das Angebot zu nutzen und davon profitieren zu können.



Beispielbild Kommunikation

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Zusammenarbeit mit lokalen Zeitschriften und Personen aus der Bevölkerung.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Einmalige Erstellung Flyer  
Druckkosten

### Priorisierung

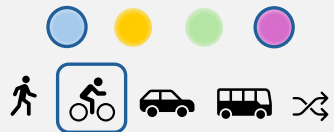
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

## Regionale Velovernetzung

### RVV.47

E-Velo Anreize schaffen

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Direkt am Standort  
Online

### Art der Massnahme

Kommunikation  
Infotafeln

### Verknüpfte Massnahmen

RVV:44, RVV.45, RVV.46, RVV.48

### IST-Situation

Heute gibt es in Grosshöchstetten keine Möglichkeit, E-Bikes an einer Ausleihstation zu mieten.

Es gibt also noch keine Möglichkeit, ein attraktives Angebot anzubieten.

### Massnahmenbeschreibung

Lösen des E-Bikes über das gleiche App wie das ÖV-Ticket gelöst wird.

Eine interessante Variante Anreize zu schaffen, wäre auch, Kombiangebote anzubieten. Damit kann man, wenn man z.B. den ÖV nutzt, anschliessend auch ein E-Bike mieten.

Von der Gemeinde aus könnten z.B. Testabos günstiger vergeben werden, um das Angebot anzukurbeln.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Vorteile der Nutzung erkennen.

Nutzung ohne grossen Aufwand ist sehr attraktiv. Dadurch werden auch die Kosten (Vergleiche SBB App) weniger hervorgehoben.



Beispielbild Infotafel

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

Teilweise Abhängigkeiten mit Entwicklungsstand ÖV-Ticketing

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton /Region	Private / Weitere
----------	----------------	-------------------

Gemeinde mit Trägerschaft und evtl. Gespräche mit der RKBM

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Infotafel mit Montage rund CHF 2000.-

Vergabe von Vergünstigten Abos

Kosten Gemeinde je nach Vergünstigung sehr individuell, aber < CHF 5000.-

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

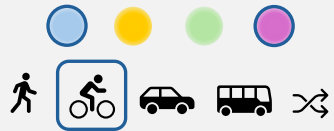


## Regionale Velovernetzung

### RVV.48

E-Velo Zusammenarbeit Unternehmen

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Bei grösseren Unternehmen

### Art der Massnahme

Leitfaden  
Kommunikation  
Sponsoring

### Verknüpfte Massnahmen

RVV:44, RVV.45, RVV.46, RVV.47

### IST-Situation

Einzelne Unternehmen stellen ihren Mitarbeitenden Velos zur Verfügung, um die Strecke zwischen Bahnhof und Arbeitsort zurückzulegen.  
Ein organisiertes Angebot gibt es aber nicht.

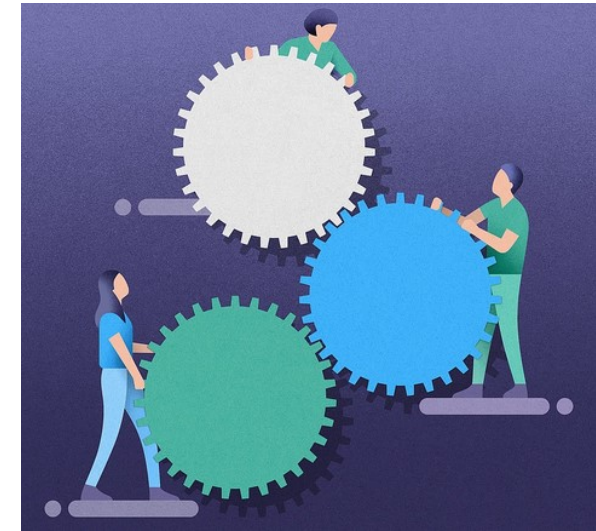
### Massnahmenbeschreibung

Zentrale Player sind die Unternehmen. Können diese motiviert werden, ihre Arbeitnehmende zu sensibilisieren und mit verschiedenen Massnahmen motivieren, vermehrt die kombinierte Mobilität zu nutzen, kann das Netz der Stationen verdichtet werden.

Unternehmen können z.B. ein oder mehrere Velos sponsern und erhalten dadurch eine Anzahl Abos günstiger oder ähnliches.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Verlagern von MIV-Fahrten auf den ÖV und Velo.  
Gerade zu Stosszeiten würde dies für Grosshöchstetten eine Entlastung des Verkehrs bedeuten.  
Ausweitung der Ausleihstationen.



Beispielbild Zusammenarbeit

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

Der Prozess dauert je nach Unternehmen unterschiedlich lang.

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Gemeinde erarbeitet einen Leitfaden, die Unternehmen setzen diesen mit Unterstützung um.

### Kosten für die Gemeinde

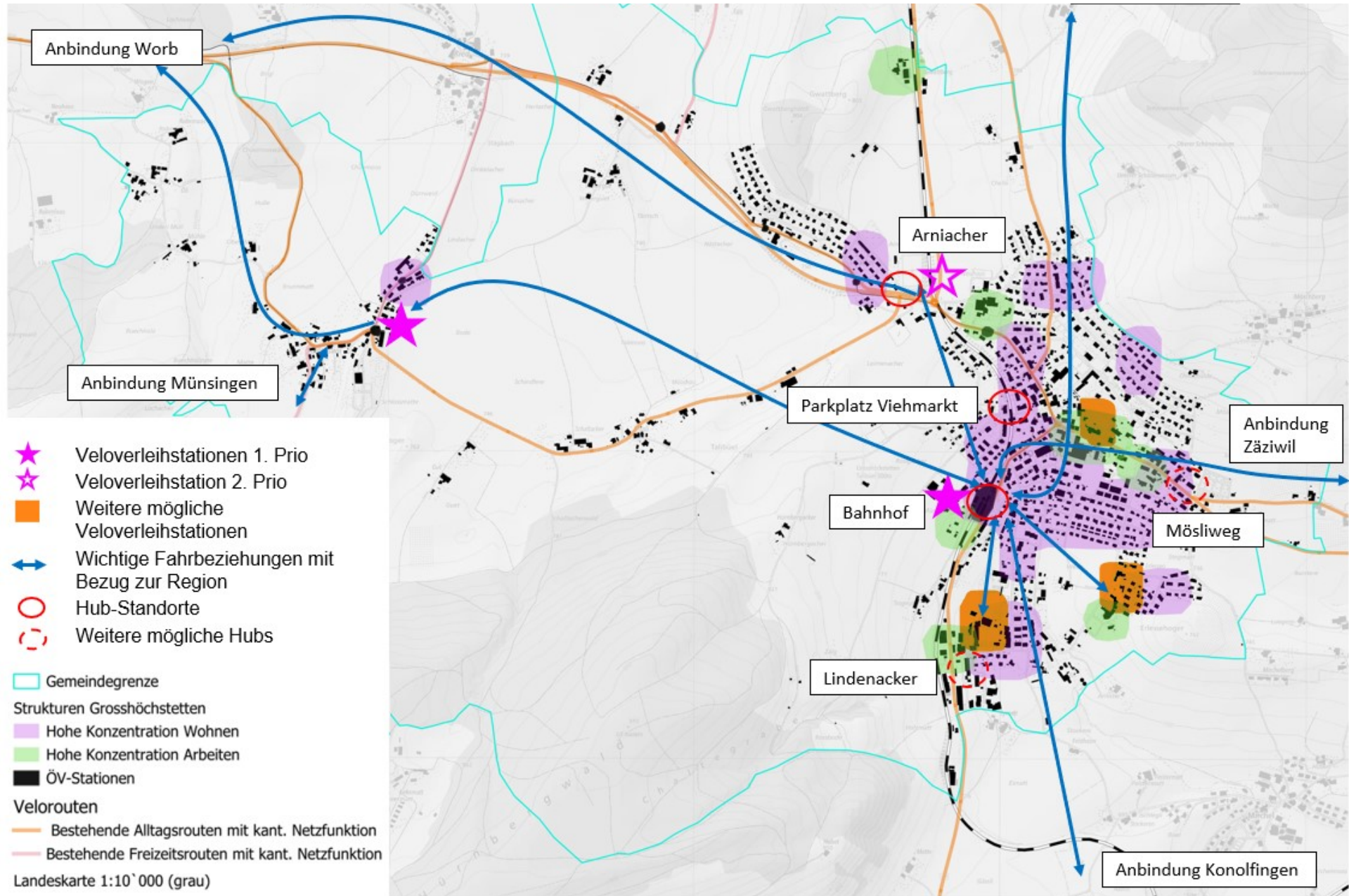
Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Erarbeitung Leitfaden CHF 3000.- bis CHF 6000.-  
Infoanlass mit Unternehmen rund CHF 3000.-, je nach Aufwand.

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

#### 4. Massnahmenblätter Handlungsfeld HUB (HUB)



**Hubs****HUB.58**

Veloabstellplätze für Pendler

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

Siehe Karte Hubs

Prio 1: Bahnhof, Arniacher,

Viehmarktplatz

Reserve: Lindenacker, Mösliweg

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme

**Verknüpfte Massnahmen**

HUB.54; HUB.53; RVV.44

**IST-Situation**

Bisher gibt es Veloabstellplätze am Bahnhof Grosshöchstetten. Diese sollen im Zusammenhang mit der RGSK-Massnahme ÖV-Ort.6.5 ausgebaut werden.

An den anderen Standorten gibt es bisher noch keine Abstellplätze.

**Massnahmenbeschreibung**

Veloabstellplätze an den HUB-Standorten ermöglichen einen Umstieg auf ein dort deponiertes Velo für die PendlerInnen.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Es sollen weniger MIV-Fahrten gemacht werden.

Daraus resultieren weniger Verkehr und mehr Personen, welche den ÖV nutzen.



Beispielbild Veloabstellplatz

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Rund CHF 1000.- pro Abstellplatz

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



## Regionale Velovernetzung

### HUB.54

Cargobike anschaffen

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Siehe Karte Hubs  
Bahnhof und Viehmarkt

### Art der Massnahme

Transportmöglichkeit schaffen

### Verknüpfte Massnahmen

HUB.58; HUB.55; HUB.53;  
RVV.44



### IST-Situation

Bisher gibt es kein Angebot von Cargo-Bikes in Grosshöchstetten und Gepäck oder Einkäufe werden hauptsächlich mit dem MIV transportiert. Dies generiert viel Verkehr innerhalb der Gemeinde, welcher verlagert werden könnte.

### Massnahmenbeschreibung

Das Vorhandensein eines Cargobikes ermöglicht ein Umsteigen vom MIV auf andere Transportmöglichkeiten für das Transportieren von z.B. Einkäufen.

Das Angebot kann in Zusammenarbeit mit der Massnahme RVV.44 realisiert werden.

Nach dem Anschaffen und Platzieren eines solchen Fahrzeuges geht es darum, das Angebot immer wieder zu kommunizieren und evtl. mit Testfahrten die Bevölkerung zu motivieren, das Angebot zu nutzen

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Entspricht dem Leitsatz, dass kurze Strecken innerhalb der Gemeinde möglichst nicht mit dem MIV zurückgelegt werden. Besonders für das Transportieren von kleineren Gütern eignen sich Cargobikes.



Beispielbild Cargobike

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Hier wäre auch ein Sponsoring durch Private denkbar, welches dafür Aufdrucke am Cargobike machen darf. Eine Zusammenarbeit mit einem gemeinnützigen Verein (HUB.55) ist zu empfehlen.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Anschaffung: CHF 5'000.- bis CHF 8'000,- pro Fahrzeug.

Empfohlen als Start sind 2-3 Fahrzeuge.

Unterhalt: Zusammenarbeit mit Massnahme HUB.55 empfohlen.

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

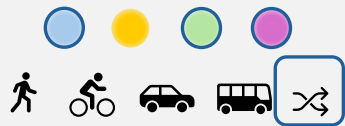


## Regionale Velovernetzung

### HUB.53

Bekanntheit HUB fördern

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Gemeindeübergreifend und an definierten Standorten.

### Art der Massnahme

Leitfaden  
Kommunikation  
Anreize Schaffen

### Verknüpfte Massnahmen

HUB.54; HUB.55; HUB.58;  
Handlungsfeld PP-Management



### IST-Situation

Die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität (ausserhalb der Kombination Velo – Zug) nutzen heute nur wenige, da diese noch nicht etabliert ist.

In Grosshöchstetten gibt es geeignete Standorte, um die kombinierte Mobilität zu fördern.

### Massnahmenbeschreibung

Unterschiedliche Massnahmenansätze.

Erarbeiten Leitfaden zur Kommunikation sowie für die Zusammenarbeit mit den Unternehmen.

Infoanlass vor Ort zur Mitgestaltung Hub.

Platzieren Infotafeln mit Möglichkeiten zur kombinierten Mobilität an den dafür vorgesehenen Standorten.

Je nach Ausarbeitung PP-Management, Versuchsbetrieb mit vergünstigten Tageskarten auf dem Parkplatz Arniacher für PendlerInnen.

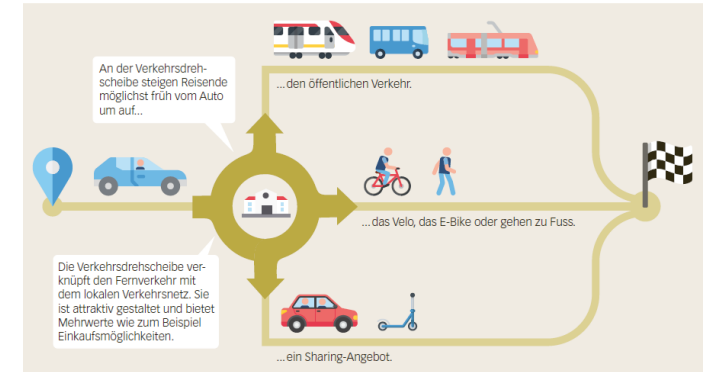
Sensibilisierung zum Carsharing und Ridepooling.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Unnötige Fahrten sollen reduziert werden.

Ein Umdenken soll angeregt und langfristig implementiert werden.

Hierbei sind auch die Unternehmen gefragt.



Beispielbild Carsharing

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Gemeinde hat den Lead. Zusammenarbeit mit Vereinen, Schulen und vor allem Unternehmen ist gefragt.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Erarbeitung Leitfaden CHF 3'000.- bis 6'000.-

Organisation Infoanlass rund CHF 3'000.-

Infotafel zusammen mit RVV.44 und HUB.54 (rund CHF 2'000.-)

Kommunikationskosten

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

## Regionale Velovernetzung

### HUB.55

Heimlieferservice

### Strategieansatz (4V)



**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**  
Projekt lancieren

**Verknüpfte Massnahmen**  
HUB.54; HUB.53



### IST-Situation

Heute ist in Grosshöchstetten kein Angebot einer Veloverleihstation vorhanden. Fahrten innerhalb der Gemeinde werden heute mit dem eigenen Velo oder mit dem MIV zurückgelegt. Grössere Distanzen werden, wenn kein ÖV-Anschluss besteht, hauptsächlich mit dem MIV zurückgelegt. Eine Alternative zum ÖV gibt es keine und die Nutzung anderer Veloverleihe in anderen Gemeinden kann nicht genutzt werden, da es keine Rückgabestation in Grosshöchstetten gibt.

### Massnahmenbeschreibung

Errichten von Verleihstationen an den definierten Standorten. Auf Grund der Topografie eignen sich E-Bikes. Eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden ist zentral sowie das Ergänzen der Stationen mit einer kleinen Servicestation und weiteren Veloabstellplätzen für den Umstieg vom privaten Velo auf ein E-Bike. Vorgeschlagene Routen von A nach B könnten auf einer Infotafel vorhanden und via QR-Code einfach auf dem Smartphone abrufbar sein.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Es sollen mehr Fahrten mit dem Velo getätigt werden. Die Stationen sollen auch als Ergänzung zum ÖV dienen, damit bei fehlenden Anschlüssen eine Reise trotz dem nicht mit dem MIV zurückgelegt wird. Fahrten zwischen den Ortsteilen Schlosswil und Grosshöchstetten sollen durch einen Veloverleih eher mit dem Velo zurückgelegt werden.



Beispielbild Heimlieferservice

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Eigenständiges Angebot mit Unterstützung der Gemeinde und zukünftig Zusammenarbeit mit weiteren Transportunternehmen.

### Kosten für die Gemeinde

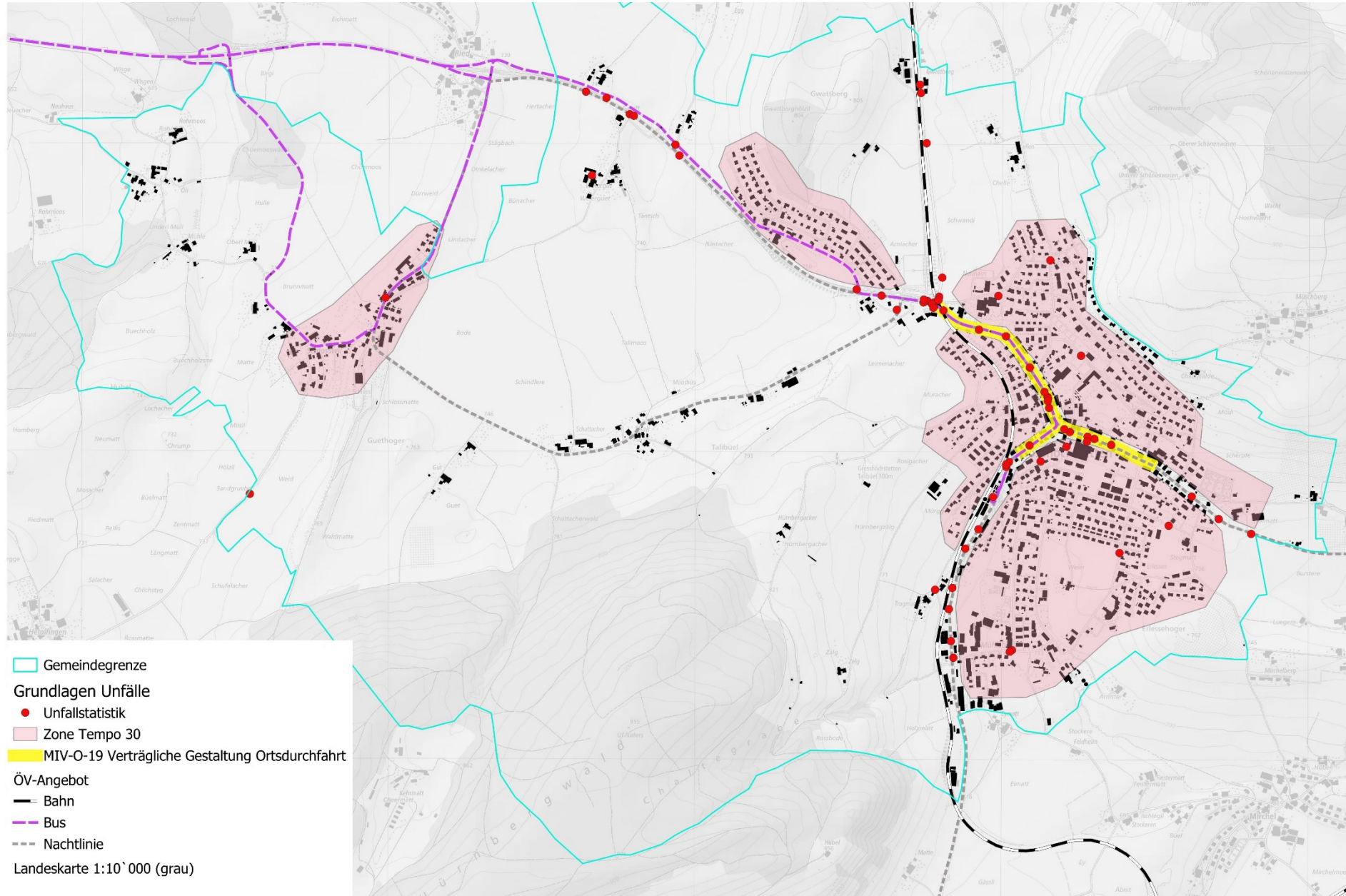
Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Erarbeitung Konzept ca. CHF 15'000.-  
Begleitung Umsetzung  
Kommunikationskosten

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

## 5. Massnahmenblätter Handlungsfelder Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Öffentlicher Verkehr (ÖV)

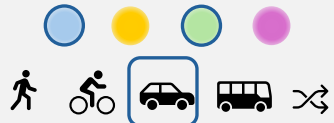




## Motorisierter Individualverkehr MIV.49

E-Ladestationen vernetzen

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Standorte sind zu erarbeiten

### Art der Massnahme

Infoanlass  
Bauliche Massnahme

### Verknüpfte Massnahmen

### IST-Situation

Bisher gibt es bei einzelnen privaten Personen oder Unternehmen E-Ladestationen. Eine Datenbank oder Verortung auf Karten gibt es bisher noch nicht.

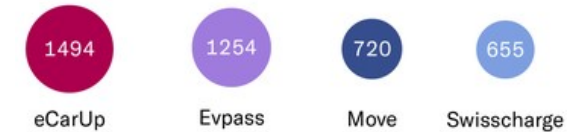
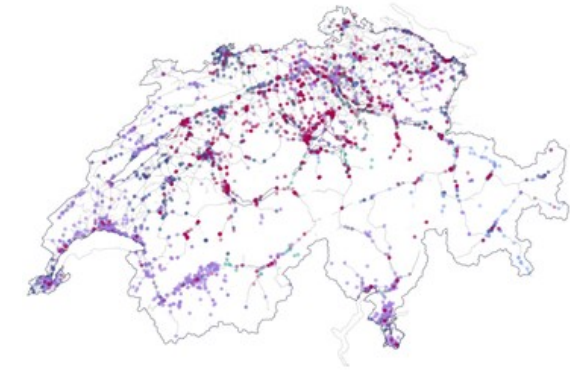
### Massnahmenbeschreibung

An einem Infoanlass können BesitzerInnen von E-Ladestationen weitere Interessierte informieren, eventuell können hier auch Synergien genutzt werden für das Errichten von weiteren Stationen.

Die vorhandenen Stationen könnten auf einer Plattform gesammelt und wie Tankstellen dargestellt werden, damit diese auch genutzt werden können. Evtl. sind auch private Personen interessiert, ihre Ladestation anderen Nutzenden zur Verfügung zu stellen.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Je mehr Stationen vorhanden und vor allem bekannt sind, desto einfacher wird es für weitere Interessierte, die Entscheidung für ein E-Fahrzeug zu treffen



Karte Verteilung E-Ladestationen in der Schweiz

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Gemeinde baut selber eine Ladestation und vernetzt die weiteren.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Organisation Infoanlass rund CHF 3'000.-

Anschluss an Portal sicherstellen z.B. Chargefinder

Ladestationen für Gemeinde prüfen (Kostenpunkt rund CHF 4'000.-)

### Priorisierung

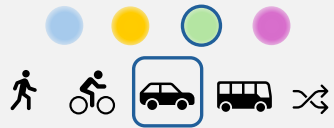
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



## Motorisierter Individualverkehr MIV.51

Variable Temporeduktion

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Perimeter Dorfstrasse – Bernstrasse - Bahnhofstrasse

### Art der Massnahme

Signalisation

### Verknüpfte Massnahmen

MIV-O-19 (RGSK/AP)

### IST-Situation

Bisher gilt in Grosshöchstetten auf der Hauptverkehrsachse Tempo 50. In der Massnahme MIV-O-19 welche im RGSK/AP 2021 aufgenommen wurde, soll eine Temporeduktion auf Tempo 30 diskutiert werden. In letzter Zeit sind die Temporeduktionen auf Tempo 30 aber wieder vermehrt umstritten. Deshalb soll mit Hilfe der Grundlage für Gemeinden (Tempo 30/40 auf Strecken des regionalen Basisstrassennetzes) der RKBM eine angebrachte Lösung für eine flüssige und sichere Ortsdurchfahrt gefunden werden.

### Massnahmenbeschreibung

Der Kanton Bern sucht Pilotversuche für eine variable Temporeduktion zu den Hauptverkehrszeiten. Nach der Besprechung mit dem Kanton vom 9.4.2024 besteht die Möglichkeit das Begehren der Gemeinde beim Kanton einzureichen. Dadurch würde es einen Versuchsbetrieb geben, bei dem unterschiedliche Geschwindigkeitsreduktionen, angepasst auf die Bedürfnisse von Grosshöchstetten getestet werden könnten.

Hierfür müssen vor dem Testbetrieb in Zusammenarbeit Gemeinde – Kanton Wirkungskriterien festgelegt werden.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Sichere und flüssige Ortsdurchfahrt mit möglichst wenig Emissionen. Klarheit über die beste Massnahme zur geringsten Staubbildung zu den Hauptverkehrszeiten.



Beispielbild digitale Tempoanzeige

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Gemeinde stellt den Antrag und unterstützt den Kanton wenn nötig bei der Umsetzung.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Der Kanton ist für die Kantonsstrasse zuständig und trägt somit die Kosten des Versuchsbetriebes.

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

Je früher ein Versuchsbetrieb durchgeführt wird, desto besser kann über die Massnahme im Rahmen der RGSK/AP Massnahme MIV-O-19 befunden werden.

## Motorisierter Individualverkehr MIV.52

Autofreie Tage

### Strategieansatz (4V)



**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**  
Anlass

**Verknüpfte Massnahmen**  
RVV.44, RVV.45, RVV.46,  
RVV.47; RVV.48

### IST-Situation

Für eine Änderung der Mobilitätsgewohnheiten ist ein Umdenken nötig. Dies geschieht auch über das Erleben von neuen Möglichkeiten.

### Massnahmenbeschrieb

MIV-freie Tage sind sehr beliebt und können auch in Grosshöchstetten erfolgreich sein. Das Ziel ist es, dass der Bevölkerung bewusst wird, dass auf viele Fahrten verzichtet werden kann. Gleichzeitig kann an einem solchen Tag auf die weiteren Angebote wie Veloverleih und den ÖV hingewiesen werden.

Ein autofreier Tag sollte mindestens jährlich durchgeführt und wenn möglich in Zusammenarbeit mit den Schulen organisiert werden. So kann das Thema Mobilität auch den SchülerInnen nahegebracht werden, welche die Themen wiederum zuhause ansprechen, da es sich um ein positives Ereignis handelt.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Positive Anreize schaffen, längerfristig mehr auf den MIV zu verzichten.  
Wichtige Transportketten müssen sichergestellt werden (Ambulanz, Milchlastwagen usw.).



Beispielbild Autofreier Tag

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Anlass findet unter anderem auf der Kantonsstrasse statt.  
Anlass in Zusammenarbeit mit SlowUp planen.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Genauere Kosten schwer vorauszusagen, kommt stark auf Ausdehnung und Rahmenprogramm an.  
Konzept für Strassensperrungen.

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Öffentlicher Verkehr**

**MÖV.35**

Mobility on Demand

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**

Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**

Studie  
Versuchsbetrieb

**Verknüpfte Massnahmen**

**IST-Situation**

Im Streusiedlungsgebiet werden die Anforderungen der Angebotsverordnung oft nicht erfüllt, was eine Erschliessung durch den klassischen ÖV nicht möglich macht.

**Massnahmenbeschreibung**

Mit einem flächigen ÖV-Angebot sollen auch heute nicht erschlossene Gebiete einen Anschluss an den klassischen ÖV erhalten. Hierbei kann das ÖV-Angebot auf Abruf bestellt werden. Durch Sammelfahrten und Kombinationen von Transport von SchülerInnen und weiteren Personen kann das Angebot mit einem zusätzlichen Beitrag der Gemeinde finanziert werden.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Wenn ein Mobility On Demand Angebot eingeführt wird, kann damit derjenige Anteil der Bevölkerung mit dem ÖV erschlossen werden, wo heute noch keine ÖV-Erschliessung vorhanden ist und deckt somit ein Grundbedürfnis der Bevölkerung ab.



Beispielbild On Demand

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Der Lead für die Einführung ist bei der RKBM, die Gemeinde trägt einen grossen Teil der Finanzierung (Versuchsbetrieb)

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

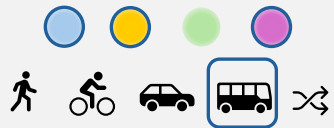
**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Öffentlicher Verkehr****MÖV.36**

Verbindung Konolfingen stärken

**Strategieansatz (4V)**

**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**  
Kommunikation

**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Heute ist das Problem, dass zwar ein dichter Takt Richtung Konolfingen und Bern besteht, aber die Anschlüsse in Konolfingen schlecht funktionieren, da die Priorität auf der Verbindung Langnau Bern liegt.

**Massnahmenbeschreibung**

Nun muss in Konolfingen das Perron nicht mehr gewechselt werden, wodurch die Anschlüsse besser funktionieren. In Zukunft wäre aber wünschenswert, dass die 3. stündliche Verbindung zwischen Thun und Konolfingen auch weiter Richtung Burgdorf geführt werden könnte. Hier kann in den Angebotskonzepten der RKBM darauf aufmerksam gemacht werden.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Dichter Takt Grosshöchstetten – Bern um möglichst viele MIV-Fahrten zu vermeiden.



Verbindung Grosshöchstetten - Konolfingen

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Gemeinde gibt regelmässig den Anstoss an die RKBM, welche das RAK erarbeitet.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Keine Kosten, ausser ÖV-Punkte bei Umsetzung.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

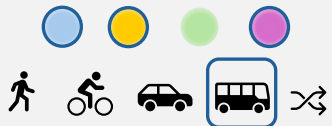


## Öffentlicher Verkehr

### MÖV.37

Busverbindung Grosshöchstetten – Worb stärken

### Strategieansatz (4V)



Betr. Parzellen / Standort  
Gemeindeübergreifend

### Art der Massnahme

Kommunikation  
Studie

### Verknüpfte Massnahmen

### IST-Situation

Um von Grosshöchstetten mit dem ÖV nach Worb oder weiter zu pendeln ist nicht intuitiv, da es zu wenige Verbindungen gibt. Viel eher wird daher der MIV genutzt. Einzelne Kurse nach Worb werden aber bereits heute sehr gut genutzt, andere weniger. Am Abend verkehrt der Bus bisher nur bis nach Grosshöchstetten Talacker und nicht bis zum Bahnhof Grosshöchstetten. Dies wird nun überprüft.

### Massnahmenbeschreibung

Wünschenswert wäre eine Verdichtung der Kurse innerhalb der heutigen Angebotsstufe, oder eine Anpassung vom Fahrplan zu einer Verdichtung bei den Hauptverkehrszeiten.

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Durch dichtere Takte wird der ÖV nachweislich mehr genutzt und führt zu einer Verlagerung des Modalsplits



Postauto Worb - Grosshöchstetten

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Gemeinde gibt regelmässig den Anstoss an die RKBM, welche das RAK erarbeitet.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Keine Initialkosten für die Gemeinde.

### Priorisierung

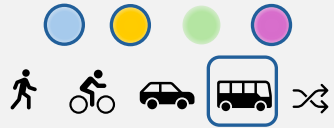
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Öffentlicher Verkehr**

**MÖV.34**

ÖV-Verbindung Zäziwil - Grosshöchstetten

**Strategieansatz (4V)**



**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**  
Studie

**Verknüpfte Massnahmen**  
MÖV.35

**IST-Situation**

Bisher gibt es keine ÖV-Verbindung zwischen Zäziwil und Grosshöchstetten.

**Massnahmenbeschrieb**

Hier soll im Rahmen der On-Demand-Studie geprüft werden, ob es reicht, das Bedürfnis einer ÖV-Verbindung zwischen Zäziwil und Grosshöchstetten abzudecken. Wenn dies nicht der Fall ist, können hier weitere Möglichkeiten einer ÖV-Verbindung geprüft werden. Dies als Rückfallebene zur On-Demand-Studie.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Schliessung einer Lücke im ÖV zu besseren Anbindung an die Bahnlinie Langnau – Bern.



Karte nicht erschlossener Raum zwischen Grosshöchstetten und Zäziwil

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Gemeinde gibt Anstoss, RKBM leitet Studie

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Ein allfälliger Versuchsbetrieb würde Kosten verursachen, die Studie würde durch den Kanton und die RKBM übernommen werden.

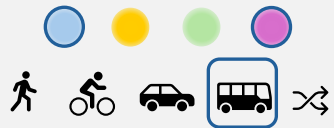
**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Öffentlicher Verkehr****MÖV.38**

Haltestellen BehiG-konform ausgestalten

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

Auf Gemeindegebiet Grosshöchstetten

**Art der Massnahme**

Bauliche Massnahme

**Verknüpfte Massnahmen**

ZÖR.66

**IST-Situation**

Diverse Stationen in der Gemeinde Grosshöchstetten sind noch nicht BehiG-konform ausgestaltet und haben so einen Ersatztransport zur Folge, welcher die Gemeinde übernehmen müsste. Gerade am Bahnhof und bei den Haltebuchten an der Bernstrasse wäre eine Umsetzung angebracht. Bei den weiteren Haltestellen müsste die Verhältnismässigkeit überprüft werden.

**Massnahmenbeschrieb**

Die zentralen Haltestellen sollen BehiG-konform angepasst werden. Bei anstehenden Sanierungen der Strassen werden auch weitere Stationen angepasst.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Der öffentliche Raum in Grosshöchstetten soll barrierefrei sein. Dementsprechend soll auch der Zugang zum ÖV barrierefrei möglich sein.



Beispielbild BehiG-konforme Haltestelle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Parzelleneigentümer sind für die Umsetzung zuständig. Am Bahnhof: BLS, Bernstrasse: Kanton. Bei weiteren Haltestellen muss die Verhältnismässigkeit überprüft werden.

**Kosten für die Gemeinde**

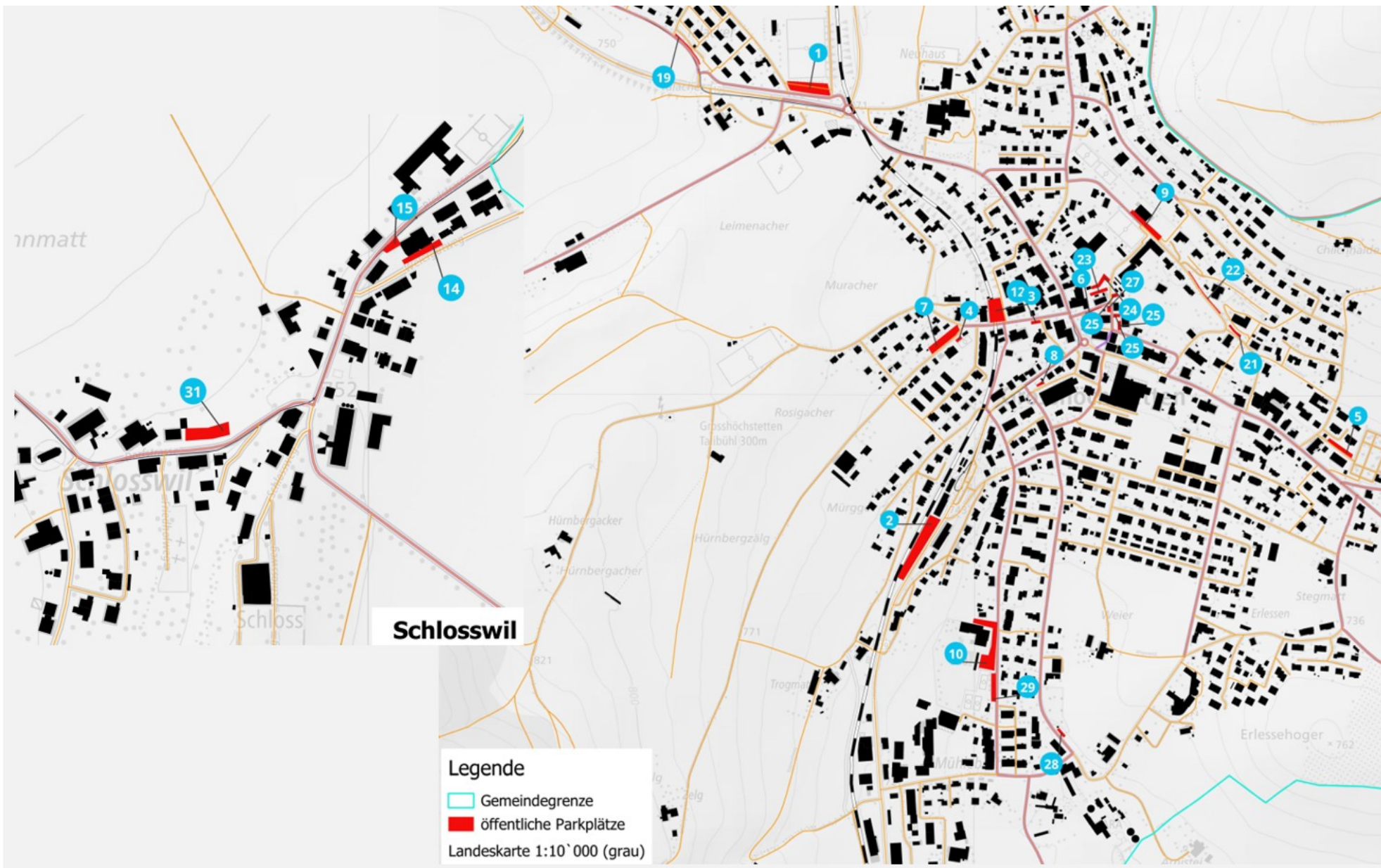
Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



## 6. Massnahmenblätter Handlungsfeld Parkplatzbewirtschaftung (PPM)





**PP-Bewirtschaftung****PPM.60**

Markierung der Parkplätze

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

An den definierten Parkplätzen.  
Siehe Karte PP-Bewirtschaftung

**Art der Massnahme**

Markierung

**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Bisher gibt es unterschiedliche Markierungen der Parkplätze innerhalb der Gemeinde Grosshöchstetten.

**Massnahmenbeschreibung**

Alle Parkfelder werden neu weiss markiert und entsprechend bewirtschaftet.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Die Parkplatzbewirtschaftung soll auf dem gesamten Gemeindegebiet einheitlich sein.



Beispielbild PP-Markierung

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

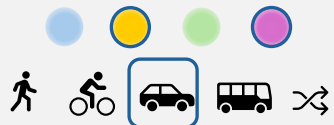
Demarkierungsarbeiten pro PP rund CHF 150.-  
Markierungsarbeiten pro PP rund CHF 150.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**PP-Bewirtschaftung****PPM.33**

Erarbeitung PP-Reglement

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**

Reglement

**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Heute gibt es keine PP-Bewirtschaftung und dementsprechend noch kein Reglement.

**Massnahmenbeschreibung**

Erarbeitung PP-Reglement.

Viele Informationen können dem Mobilitätskonzept entnommen werden.

Einzelne Themen müssen noch vertieft angeschaut werden, beispielsweise: Anzahl zu vergebende Jahresparkkarten  
Jahresparkkarten für Arbeitnehmende

Vergünstigte Parkkarten für PendlerInnen auf Arniacher-PP  
Konkrete Lösung für Analoges Parken -> z.B. 10er Coupon

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Gibt die Basis für die Kommunikation der Einführung der PP-Bewirtschaftung und gibt klare Rahmenbedingungen vor.

Variante / Zeit	V1 a	V1 b
0.5h	gratis	gratis
1h	1.-	gratis
1.5h	1.50	1.50
2h	2.-	2.-
3h	3.-	3.-
4h	4.-	4.-
5h	5.-	5.-
6-12h	6.-	6.-
12-24h	10.-	10.-

Beispiel Tariffestlegung für Reglement

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Für di

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Rund CHF 6'000.- für die Erarbeitung des Reglements.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

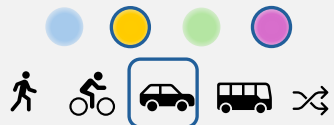
ALPGIS



**PP-Bewirtschaftung**

PPM.61

PP-Beschilderung

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

An den definierten Parkplätzen.  
Siehe Karte PP-Bewirtschaftung

**Art der Massnahme**

Signalisation

**Verknüpfte Massnahmen**

FAA.32; ZÖR.67

**IST-Situation**

Bisher sind unterschiedliche oder gar keine Beschilderungen innerhalb der Gemeinde vorhanden.

**Massnahmenbeschreibung**

Die Parkplätze sollen beschildert und mit einer Infotafel inklusive QR-Code für die Bezahlung versehen werden. Auf der Infotafel sollten die Tarife und eine Kontaktangabe für Fragen aufgeführt sein. Weiter kann auf das Mobilitätskonzept und eine entsprechende News-Seite der Gemeinde hingewiesen werden, um auch den MIV-Nutzenden weitere Möglichkeiten zur Parkierung oder zu anderen Mobilitätsformen aufzuzeigen. Liegt der Parkplatz in der Nähe eines Sportplatzes / Wanderweges, ÖV-Haltestelle oder anderen Aktivitäten, kann dies ebenfalls via QR-Code und kurzer Beschreibung auf der Infotafel platziert werden. Auch über den Zugang zu öffentlichen Toiletten könnte informiert werden.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Jeder Parkplatz hat somit eine Art HUB-Charakter und trägt viel zur Vernetzung der Aktivitäten innerhalb der Gemeinde bei.



Beispielbild Beschilderung PP-Bewirtschaftung

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Erarbeiten Inhalt Infotafel rund CHF 3'000.-  
Pro Infotafel inkl. Fundament rund CHF 2'000.-

**Priorisierung**

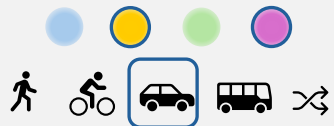
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

ALPGIS



**PP-Bewirtschaftung****PPM.62**

Infoanlass zur PP-Bewirtschaftung

**Strategieansatz (4V)**

**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**  
Infoanlass

**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Bisher gibt es keine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in Grosshöchstetten.

**Massnahmenbeschrieb**

Da die Einführung einer flächendeckenden Bewirtschaftung neu ist und zudem die Bezahlung via App geschehen soll, ist es sehr wichtig, dass die Bevölkerung die Möglichkeit hat, Fragen zu stellen, die Bedenken zu äussern und allgemein über das Parkplatzmanagement informiert wird.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Der Infoanlass soll zur Akzeptanz der Bewirtschaftung beitragen.



Beispielbild Infoanlass

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Organisation Infoanlass rund CHF 3'000.-

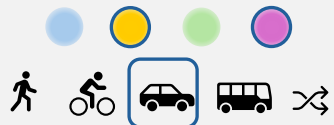
**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**PP-Bewirtschaftung****PPM.63**

Kontrolle Administration und Controlling der Parkfelder

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

Gemeindeübergreifend an den definierten Standorten

**Art der Massnahme**

Kontrolle, Administrationsaufgaben, Controlling

**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Bisher gibt es keine regelmässigen Kontrollen der Parkfelder.

**Massnahmenbeschreibung**

Damit die Bewirtschaftung funktioniert, ist eine regelmässige Kontrolle der Parkfelder zentral. In Grosshöchstetten wird darüber diskutiert, die Kontrollen von denselben Personen durchführen zu lassen, welche auch andere öffentliche Gebäude regelmässig kontrollieren. Dazu kommen Aufgabe wie das Herausgeben von Jahreskarten und das Büssen von nicht korrekt geparkten Fahrzeugen. Als Folgeschritt soll ein regelmässiges Controlling der Einnahmen und Ausgaben gemacht werden. Dies kann nach einer Einführungszeit von 1-2 Jahren auch gegen aussen kommuniziert werden.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Durch die Kontrolle sind die Nutzenden aufmerksam und entrichten die Parkgebühr. Ansonsten kann es schnell passieren, dass man nicht regelmässig bezahlt. Die gewonnen Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung könnten nach Abzug der Kosten der Bewirtschaftung sowie der Instandhaltung der Parkplätze für andere Mobilitätsthemen eingesetzt werden.



Beispielbild Kontrolle

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

Daueraufgabe ab Umsetzung PP-Bewirtschaftung

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Kontrolle Auftrag an Private

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Daueraufgabe, zu bezahlen aus den Einnahmen der PP-Bewirtschaftung.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**PP-Bewirtschaftung****PPM.65**

Bewirtschaftung privater Parkplätze

**Strategieansatz (4V)**

**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**

Leitfaden  
Sensibilisieren

**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Bisher werden nur vereinzelt private Parkplätze bewirtschaftet. Viele Unternehmen stellen ihren Mitarbeitenden die Parkplätze gratis zur Verfügung. Dies schafft keine Anreize, sich über die An- und Rückreise Gedanken zu machen und unterstützt die Nutzung vom MIV statt die Nutzung des ÖVs oder einer kombinierten Mobilität zu fördern.

**Massnahmenbeschreibung**

Es wäre wünschenswert, wenn zukünftig auch die Arbeitgeber von Grosshöchstetten die Parkplätze bewirtschaften und so massgebend zur Mobilitätsänderung von Grosshöchstetten beitragen würden.

Um bereits heute Arbeitgeber auf mögliche Massnahmen hinzuweisen, soll ein regelmässiger Austausch zwischen der Gemeinde und der Unternehmen stattfinden. Eventuell sind einige Unternehmen bereit, an einem Pilotversuch teilzunehmen. Für die Kontaktaufnahme kann auch ein Leitfaden mit den Varianten und der Vorteile für das Unternehmen aber auch für die Mitarbeitenden erarbeitet werden.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Die Bewirtschaftung von privaten Parkplätzen könnte eine grosse Veränderung des Modalsplits in Grosshöchstetten zur Folge haben, da die Mitarbeitenden womöglich alternative Anreiseformen in Betracht ziehen würden, gerade wenn der Arbeitgeber dies finanziell unterstützen würde.



Beispielbild Leitfaden

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Erarbeiten Leitfaden rund CHF 3'000.- bis CHF 6'000.-

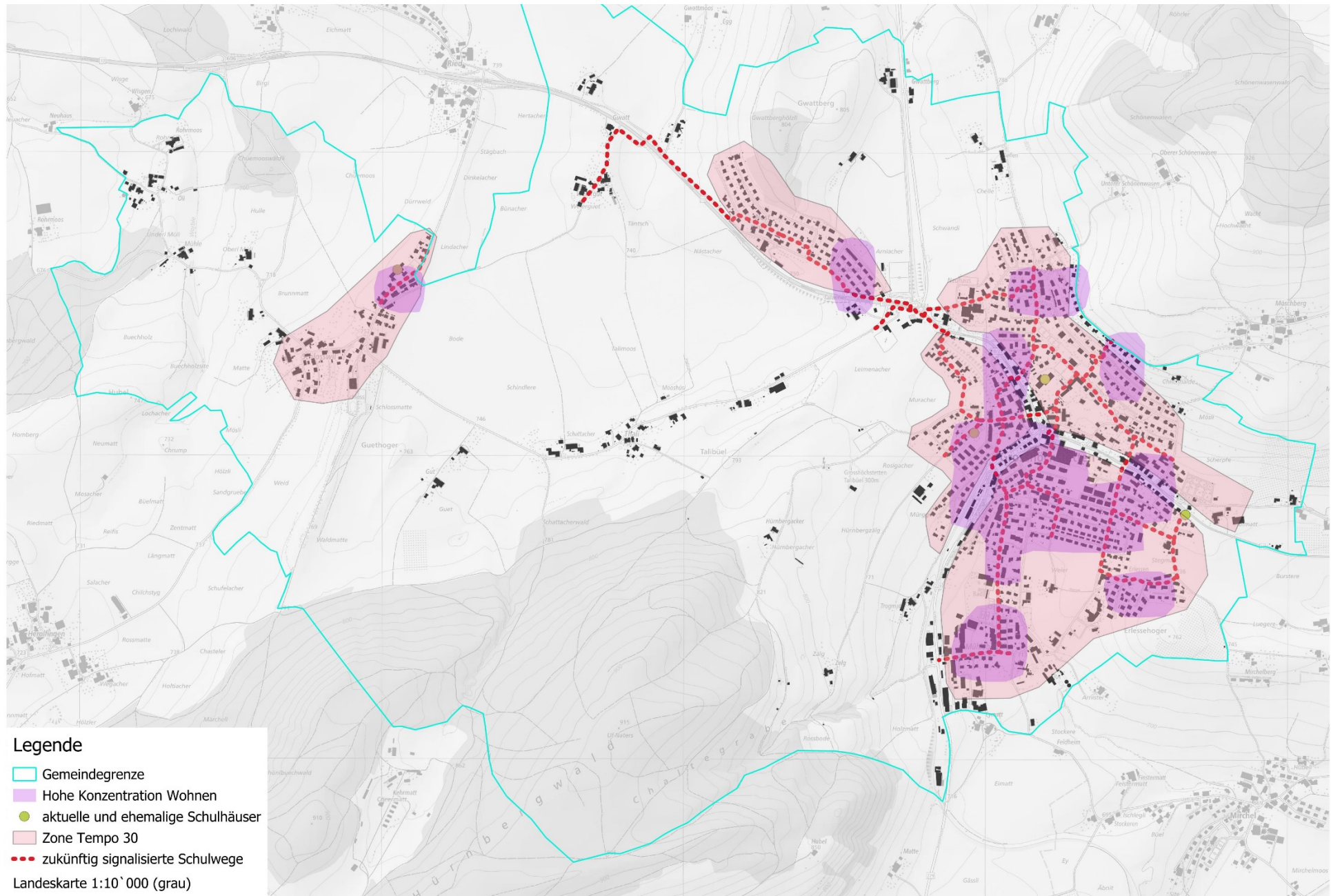
Regelmässiger Kontakt mit den Unternehmen.

Unterstützung aufgleisen Pilotversuch rund CHF 5'000.- bis CHF 10'000.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

## 7. Massnahmenblätter Allgemeine Massnahmen Handlungsfeld Fusswege und Schulwege SWS



## Schulwegsicherheit

### SWS.39

Sensibilisierung Eltern und Anwohnende

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Gemeindeübergreifend, Fokus auf priorisierten Schulwegen

### Art der Massnahme

Leitfaden  
Infoanlass

### Verknüpfte Massnahmen

MFV.6; MFV.8; MFV.10; MFV.42;  
MFV.43; SWS.40; SWS.41

## IST-Situation

Hecken oder unübersichtliche Ausfahrten führen zu Gefahrenstellen auf sonst sicheren Schulwegen. Trotz Privateigentum müssen Strassenabstände und Heckenhöhen eingehalten werden.

Mit einem Leitfaden können sowohl Eltern als auch Anwohnende auf die neu priorisierten Schulwege aufmerksam gemacht werden.

## Massnahmenbeschreibung

Mit einem Leitfaden und oder einem Infoanlass können sowohl Eltern als auch Anwohnende auf die neu priorisierten Schulwege aufmerksam gemacht werden.

Anhand von Beispielen kann aufgezeigt werden, wann Kinder verunsichert werden, oder auf Grund der Körpergrösse die Sicht eingeschränkt ist.

Der Leitfaden soll jährlich mit dem Versand der Stundenpläne an die Eltern verschickt werden, damit der eigene Schulweg über die Hauptschulwege geplant werden kann. Die Anwohnenden sollen ebenfalls regelmässig informiert werden.

## Angestrebte Wirkung / Ziel

Die priorisierten Schulwege sollen sicher passiert werden können und die Akzeptanz soll sowohl bei den Anwohnenden wie auch bei den Eltern erhöht werden.



Symbolbild Leitfaden

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Eine Zusammenarbeit der Gemeinde mit der Schulleitung und dem Elternrat ist zu empfehlen.

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Erarbeitung Leitfaden CHF 1'500.- bis CHF 3'000.-

Infoanlass Organisation und Durchführung CHF 1'000.-

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Schulwegsicherheit****SWS.40**

Gemeinsame Begehung

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

Gemeindeübergreifend, Fokus auf priorisierten Schulwegen

**Art der Massnahme**

Begehung

**Verknüpfte Massnahmen**

MFV.6; MFV.8; MFV.10; MFV.42; MFV.43; SWS.39; SWS.41

**IST-Situation**

Heute gibt es in Grosshöchstetten keine definierten Schulwege und die Kinder werden durch Eltern, Polizisten und LehrerInnen auf die Gefahrenstellen hingewiesen.

**Massnahmenbeschrieb**

Die neu definierten Hauptschulwege sollen regelmässig gemeinsam angeschaut und wenn nötig ergänzt werden. Die soll im Rahmen des Besuchs der Polizei in der Schule aber auch im Rahmen von einer Begehung mit den Eltern geschehen.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Die im Mobilitätskonzept definierten Schulwege sollen sicher ausgestaltet und genutzt werden. Somit werden auch Autofahrende auf den definierten Wegen stärker sensibilisiert.



Symbolbild Schulweg

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Eine Zusammenarbeit der Gemeinde mit der Schulleitung und dem Elternrat ist zu empfehlen.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Anteil Organisation 1. Begehung CHF 1'000.-

Regelmässiges Controlling für weitere Durchführung

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

## Schulwegsicherheit

### SWS.41

Einheitliche Markierung und Signalisation der Schulwege

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

Gemeindeübergreifend, Fokus auf priorisierten Schulwegen

### Art der Massnahme

Gestaltung und Montage Signalisation

### Verknüpfte Massnahmen

MFV.6; MFV.8; MFV.10; MFV.42; MFV.43; SWS.39; SWS.40

## IST-Situation

Heute gibt es in Grosshöchstetten keine definierten Schulwege und die Kinder laufen dort, wo ihre SchulfreundInnen auch laufen, oder wie ihnen die Eltern den Weg gezeigt haben.

## Massnahmenbeschreibung

Durch das Selbergestalten der Signalisationstafeln / Wegweiser ist die Motivation der KindergärtnerInnen und SchülerInnen hoch, die neu definierten Schulwege entlang zu gehen.

Eventuell ist jede Klasse zuständig für eine Signalisationstafel und erneuert diese jedes Jahr wieder.

Auch die weiteren Verkehrsteilnehmenden werden mit einer einheitlichen Signalisation auf die Schulwege aufmerksam gemacht.

## Angestrebte Wirkung / Ziel

Motivation, die definierten Schulwege zu verinnerlichen und zu nutzen. Durch das Gestalten kann das Thema Schulwegsicherheit auch im Unterricht immer aktuell gehalten werden.



Symbolbild Tafel Schulweg

## Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

## Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

## Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Die Hauptaufgabe liegt bei der Schule mit einer Begleitung durch die Gemeinde..

## Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Übernahme Materialkosten für die Signalisation und die Montage. Kostendach mit der Schule definieren.

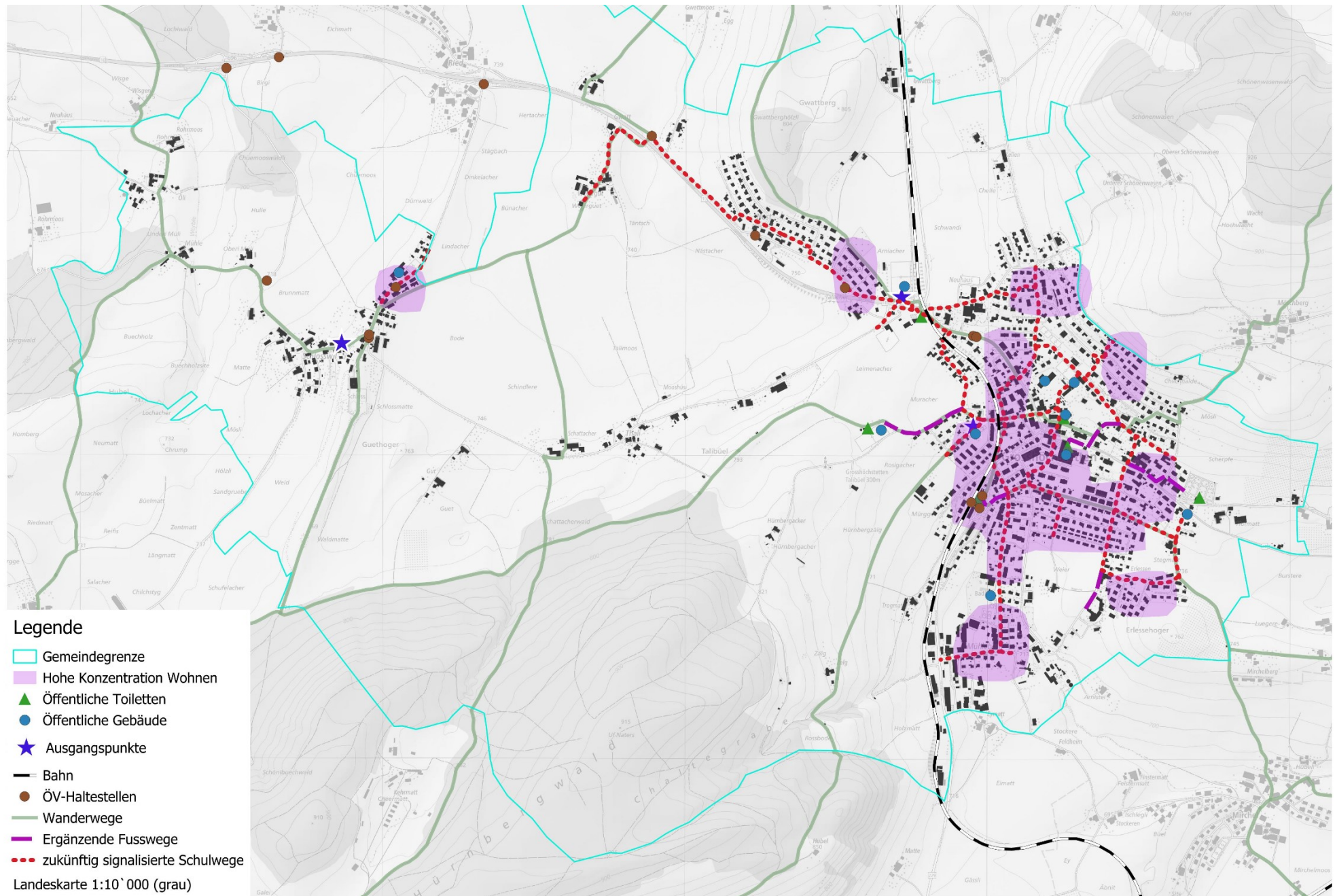
Vorschlag CHF 5'000.-

Markierungskosten entsprechend den Massnahmen

## Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

## 8. Massnahmenblätter Handlungsfelder Zugang zum öffentlichen Raum (ZÖR) und Aktivitäten abseits der Strasse (FAA)





**Zugang öffentlicher Raum****ZÖR.66**

Barrierefreiheit öffentlicher Raum

**Strategieansatz (4V)**

**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**

Sensibilisierung  
Bauliche Massnahme

**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Der öffentliche Raum sowie der Zugang zu öffentlichen Gebäuden ist nicht überall in Grosshöchstetten barrierefrei.

**Massnahmenbeschreibung**

Der öffentliche Raum und der Zugang zu öffentlichen Gebäuden und Plätzen in Grosshöchstetten soll barrierefrei sein. Hier kann im Rahmen einer Information an die Bevölkerung aufgerufen werden, Gefahrenstellen zu melden, oder aber auch bei privaten Installationen/Bauten auf die Barrierefreiheit zu achten. Zudem sollte bei Baugesuchen von Gebäuden und Sanierungen des Strassenraumes immer auf die Barrierefreiheit geachtet werden.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Mindestens die definierten wichtigen Wege sollen in Grosshöchstetten barrierefrei zugänglich sein, damit der öffentliche Raum für alle zugänglich ist.



Symbolbild Ideen sammeln

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

Daueraufgabe

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Aufruf, um Gefahrenstellen zu melden in Gemeindeblatt und online. Rund CHF 500.-  
Je nach umzusetzender Massnahme unterschiedliche Kostenfolge.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

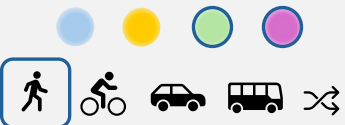


## Zugang öffentlicher Raum

### ZÖR.67

Signalisation und erweitern öffentliche Toiletten

### Strategieansatz (4V)



**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

### Art der Massnahme

Signalisation  
Zusammenarbeit Gastronomie

### Verknüpfte Massnahmen

FAA.32; PPM.61

### IST-Situation

Öffentliche Toiletten sind nicht genügend markiert und zudem gibt es sehr wenige öffentliche Toiletten.

### Massnahmenbeschreibung

Öffentliche Toiletten sollten markiert und barrierefrei zugänglich sein. Diese dürfen dafür auch kostenpflichtig sein, aber können auch von der Gemeinde an wichtigen Standorten wie Sportplätzen, Spielplätzen oder anderen öffentlichen Orten gratis zur Verfügung gestellt werden. Ist an einem solchen Ort keine Sanitäreinrichtung vorhanden, kann via Infotafel und Beschilderung auf die nächstgelegene aufmerksam gemacht werden.

Mit dem Angebot «nette Toilette» können bestehende Toiletten als öffentliche Toiletten genutzt werden und dafür von der Gemeinde finanziell entschädigt werden. Es handelt sich um eine Win-Win-Situation, da die Gastronomie neue Kunden gewinnen und die Gemeinden keine Toiletten bauen müssen

### Angestrebte Wirkung / Ziel

Es soll ein breites Netz an öffentlich zugänglichen Toiletten aufgebaut werden.



Symbolbild Wegweiser Toilette

### Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

Daueraufgabe

### Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

### Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Zusammenarbeit Gemeinde und Gastronomie

### Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Aufbau Zusammenarbeit: CHF 5'000.-

Pro Signalisation rund CHF 500.- wenn möglich mit weiterer Signalisation / Wegweisung zu kombinieren.

Reinigung der Toiletten

Entschädigung Gastronomie je nach Modell.

### Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Regionale Velovernetzung****ZÖR.68**

Inkludierende Markierung

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

Gemeindeübergreifend

**Art der Massnahme**Markierung  
Infotafel**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Heute gibt es lediglich am Bahnhof entsprechende Markierungen.

**Massnahmenbeschrieb**

Barrierefreiheit gilt auch für sehbehinderte Menschen. Hier kann sich die Gemeinde überlegen, ob an wichtigen Stellen entsprechende Markierungen angebracht werden sollen. Zudem könnte an wichtigen Orten eine Infotafel für Sehbehinderte angebracht werden wo wichtige Informationen und Orientierungshilfen der Gemeinde auffindbar sind.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Barrierefreiheit auch für sehbehinderte Menschen.



Symbolbild inkludierende Markierung

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Infotafel rund CHF 3'000.- Erarbeitung und Montage, vorzugsweise am Bahnhof, Ausweitung jederzeit möglich. Entsprechende Markierungsarbeiten bei Fussgängerübergängen Rund CHF 500.- pro Übergang.

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**ALPGIS**

## Zugang öffentlicher Raum

### ZÖR.69

Signalisation barrierefreier Wege und Wegleitung öffentliche Plätze

### Strategieansatz (4V)



**Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend

### Art der Massnahme

Signalisation  
Infotafeln

### Verknüpfte Massnahmen

ZÖR.67; PPM.61

## IST-Situation

Heute sind barrierefreie Wege, öffentliche Plätze und Gebäude nicht speziell signalisiert

## Massnahmenbeschreibung

Da nicht alle Wege barrierefrei ausgestaltet werden können, können einzelne Wege, z.B. zusammen mit den Schulwegen barrierefrei ausgestaltet und dementsprechend signalisiert werden.

Zudem können durch die einheitliche Wegleitung zu öffentlichen Spiel- und Sportplätzen sowie zu öffentlichen Begegnungsplätzen nicht ortskundige Personen besser geleitet werden. Dies kann auch gut mit der Bewirtschaftung der Parkplätze und den Aktivitäten abseits der Strasse zusammen realisiert werden.

## Angestrebte Wirkung / Ziel

Einheitliche Signalisation für die Wegleitung zu öffentlichen Plätzen und Gebäuden.



Beispielbild Signalisation / Wegleitung

## Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

## Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

Entwicklung Konzept mittel, Umsetzung Kurz

## Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

## Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Erarbeiten Konzept Signalisierung und Wegleitung CHF 8'000.-

Anbringen Signalisation und Materialkosten je Signalisation rund CHF 1'000.-

## Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

**Zugang öffentlicher Raum****ZÖR.71**

Beleuchtung öffentlicher Raum

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**  
Gemeindeübergreifend**Art der Massnahme**Kontrolle  
Bauliche Massnahmen**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Regelmässige Kontrolle der vorhandenen Beleuchtung.

**Massnahmenbeschreibung**

Eine regelmässige Kontrolle und wenn nötig Ergänzung der Beleuchtung sorgt für die Erhöhung der sozialen Sicherheit und verringert Stolperfallen. Eine klimafreundliche, Emissionsarme Beleuchtung ist anzustreben. Dies kann z.B. mithilfe von Bewegung sensibilisierten Strassenlaternen erreicht werden.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Es soll auch in der Dunkelheit ein sicherer Raum geschaffen werden. Gerade in den Wintermonaten sind viele PendlerInnen und viele SchülerInnen im Dunkeln unterwegs.



Beispielbild Beleuchtung Strassenquerung

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

Daueraufgabe

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Pro Kandelaber rund CHF 2'600.- inkl. Fundament  
Kabelverlegung pro Laufmeter rund CHF 650.-

**Priorisierung**

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------



**Aktivitäten abseits der Strasse****FAA.31**

Wanderweg Schlosswil - Worb

**Strategieansatz (4V)****Betr. Parzellen / Standort**

Verschiedene Parzellen

**Art der Massnahme**

Umlegung Wanderweg

**Verknüpfte Massnahmen****IST-Situation**

Der Wanderweg führt heute auf Boden der Gemeinde Worb über die Kantonsstrasse und soll verlegt werden.

**Massnahmenbeschreibung**

Der Wanderweg quert heute in der Gemeinde Worb die Kantonstrasse. Die Führung des betroffenen Wanderweges wird durch Schweizmobil und den betroffenen Gemeinden bereits geklärt und wird neu von Richigen über die Brücke nach Stockern - dem Hombergwald entlang und dort dann wieder auf den bestehenden Wanderweg in Schlosswil bei der Mühle führen.

**Angestrebte Wirkung / Ziel**

Durch die Umlegung des Wanderweges soll eine sichere Führung abseits der Kantonstrasse ermöglicht werden.



Prüfraum Wanderwegumlegung

**Umsetzungshorizont**

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

**Umsetzungsdauer**

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

**Zuständigkeit**

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

Gemeinde Münsingen und Worb sind zuständig.

**Kosten für die Gemeinde**

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Keine Kostenfolge

**Priorisierung**

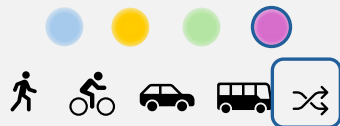
Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------

## Aktivitäten abseits der Strasse

### FAA.32

Infotafel und Signalisation Freizeitanlage Thalibühl

### Strategieansatz (4V)



### Betr. Parzellen / Standort

608.1/8

### Art der Massnahme

Signalisation  
Infotafel

### Verknüpfte Massnahmen

ZÖR.67; PPM.61

## IST-Situation

Heute herrscht ein Fahrverbot, damit das angrenzende Quartier nicht durch zusätzlichen Verkehr belastet wird.

## Massnahmenbeschrieb

Die Besuchenden sollen beim Parkplatz Rosig parkieren und von dort zu Fuss zur Sport- und Freizeitanlage Thalibühl gehen. Hier wäre eine Infotafel im Rahmen der PP-Bewirtschaftung mit einer Wegleitung passend. Ähnliche Infotafel könnten auch an weiteren Ausgangspunkten wie im Arniacher oder in Schlosswil platziert werden mit Informationen zu Wanderungen, Themenwegen, aber auch zu den nächsten sanitären Anlagen.

## Angestrebte Wirkung / Ziel

Sichtbares Konzept betreffend der Erschliessung der Sport- und Freizeitanlage Thalibühl, aber auch für die Erschliessung von Wald und Feld.



Beispielbild Infotafel

## Umsetzungshorizont

Kurz (0-5 Jahre)	Mittel (5-10 Jahre)	Lang (bis 2050)
------------------	---------------------	-----------------

## Umsetzungsdauer

Kurz (Tage)	Mittel (Wochen)	Lang (Monate)
-------------	-----------------	---------------

## Zuständigkeit

Gemeinde	Kanton / Region	Private / Weitere
----------	-----------------	-------------------

## Kosten für die Gemeinde

Tief (bis 10'000)	Mittel (bis 30'000)	Hoch (> 30'000)
-------------------	---------------------	-----------------

Nahezu keine Kosten, wenn Erarbeitung zusammen mit Umsetzung PP-Bewirtschaftung gemacht wird.

Erarbeitung Inhalt Infotafel, plus etwas grössere Infotafel als bei den anderen PP. Rund CHF 2'500.-

## Priorisierung

Tief	Mittel	Hoch
------	--------	------