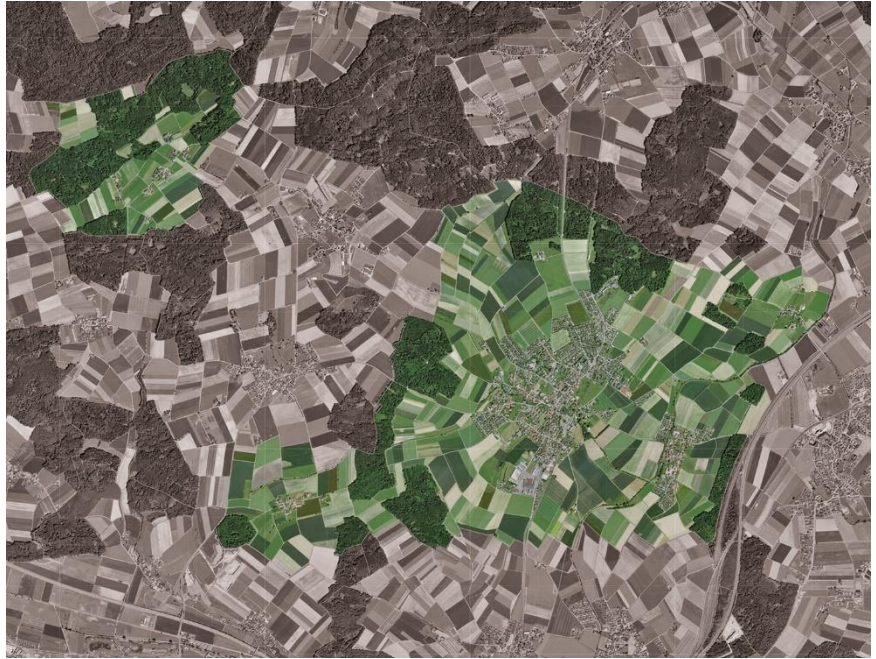


# Verkehrskonzept Jegenstorf

Bericht

Gemeinde Jegenstorf

20. Oktober 2025





## **Bearbeitung**

Stefan Manser  
dipl. Ing. FH Raumplanung  
Manuela Fontanive  
BSc FHO in Raumplanung

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

## **Begleitung**

Karin Scheidegger  
Leiterin Tiefbau  
Fabian Scheidegger  
Bauverwalter  
Peter Kropf  
Gemeinderat / Vizepräsident  
Bruno Jordi  
Vertreter Kommission Tiefbau und Betriebe

## **Auftraggeber**

Einwohnergemeinde Jegenstorf  
Bernstrasse 13  
3303 Jegenstorf

Titelbild: Luftbild Gemeinde Jegenstorf (eingefärbt) und Umgebung (schwarz-weiss; Grundlage: Swisstopo)



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Analyse</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Zielbilder</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>Schwachstellen</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Objektblätter / Massnahmen</b>	<b>15</b>
	<b>Anhang</b>	<b>37</b>
	Plan 01: Ist-Zustand Öffentlicher Verkehr	37
	Plan 02: Ist-Zustand Fuss- und Veloverkehr	37
	Plan 03: Ist-Zustand Motorisierter Individualverkehr	37
	Plan 04: Zielbild Fussverkehr	37
	Plan 05: Zielbild Veloverkehr	37
	Plan 06: Zielbild Motorisierter Individualverkehr	37
	Plan 07: Schwachstellen	37

# Vorwort Gemeinderat

Der Gemeinderat Jegenstorf genehmigte das vorliegende Verkehrskonzept an der Sitzung vom 20. Oktober 2025.

Das vorliegende Verkehrskonzept strebt eine sichere, effiziente und nachhaltige Mobilität an. Das Ziel der vorgeschlagenen Massnahmen ist es, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und gleichzeitig einen reibungslosen Verkehrsfluss zu ermöglichen.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Bestandesanalyse und der Zielbilder wurden als Schwachstellen erfasst und in Kategorien nach Defiziten eingeteilt sowie mit Prioritäten versehen. Die vorgeschlagenen Lösungsansätze sind auf ihre Machbarkeit und Wirkung vertieft zu prüfen.

Der Gemeinderat erachtet die Iffwilstrasse als eines der zentralen Anliegen. Ihm ist aber auch bewusst, dass ein erfolgsversprechendes Umsetzen ein grosser Eingriff in die bestehende Strasseninfrastruktur bedeutet und hohe finanzielle Investitionen mit sich bringen würde. Es ist zu prüfen, welche Massnahmen ohne grosse Aufwendungen und Einschränkungen umgesetzt werden können.

Die Einführung von Zonen mit Tempo 30 im Ortsteil Scheunen ist aus Sicht des Gemeinderates nicht zweckmässig.

Bei den Schwachstellen auf den Kantonsstrassen ist die Gemeinde in hohem Mass auf den Staat angewiesen. Auch wenn deren Behebung, aus welchen Gründen auch immer, als nicht realistisch erscheint, ist es wichtig, diese zu benennen und zu deponieren.

In einem nächsten Schritt werden die fachlichen Empfehlungen aus dem Verkehrskonzept 2025 nach Prioritäten auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft.

Der Gemeinderat bedankt sich beim Elternrat für seinen Input zur Schulwegsicherheit.

---

# 1 Ausgangslage

## Aufgabenstellung

Die Gemeinde Jegenstorf verfügt über rechtskräftige Verkehrsrichtpläne für das alte Gemeindegebiet von Jegenstorf vom November 2011 und für Münchringen vom Dezember 2021. Diese beschränken sich auf eine Festlegung der Strassenkategorien.

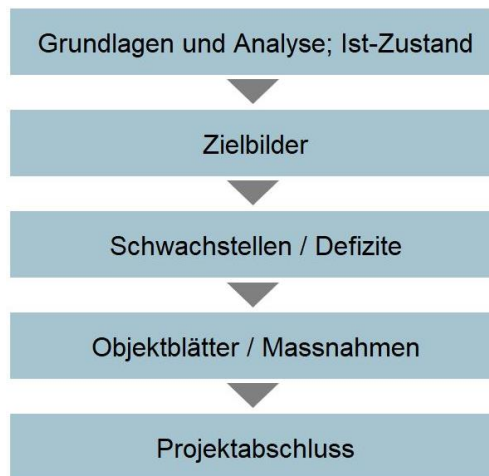
Mit dem vorliegenden Verkehrskonzept analysiert die Gemeinde die Verkehrssituation in der Gemeinde, ergründet die Schwachstellen des Verkehrs und legt sich auf Basis der Erkenntnisse ein gesamtheitliches Konzept für die künftige kommunale Verkehrsplanung zurecht. Das Verkehrskonzept deckt erstmals das ganze aktuelle Gemeindegebiet inklusive Scheunen ab.

## Inhalte und Aufbau dieses Konzeptpapiers

Das Konzept behandelt mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentlichen Autoparkierung alle Verkehrsthemen mit Ausnahme des öffentlichen Verkehrs, der lediglich berücksichtigt wird. Dieser wird auf regionaler Stufe geplant. Das vorliegende Konzept umfasst einen erläuternden Kurzbericht, diverse Kartendarstellungen sowie die Objektblätter, in welchen die angestrebten Lösungsansätze zur Behebung der Schwachstellen beschrieben werden.

## Vorgehen

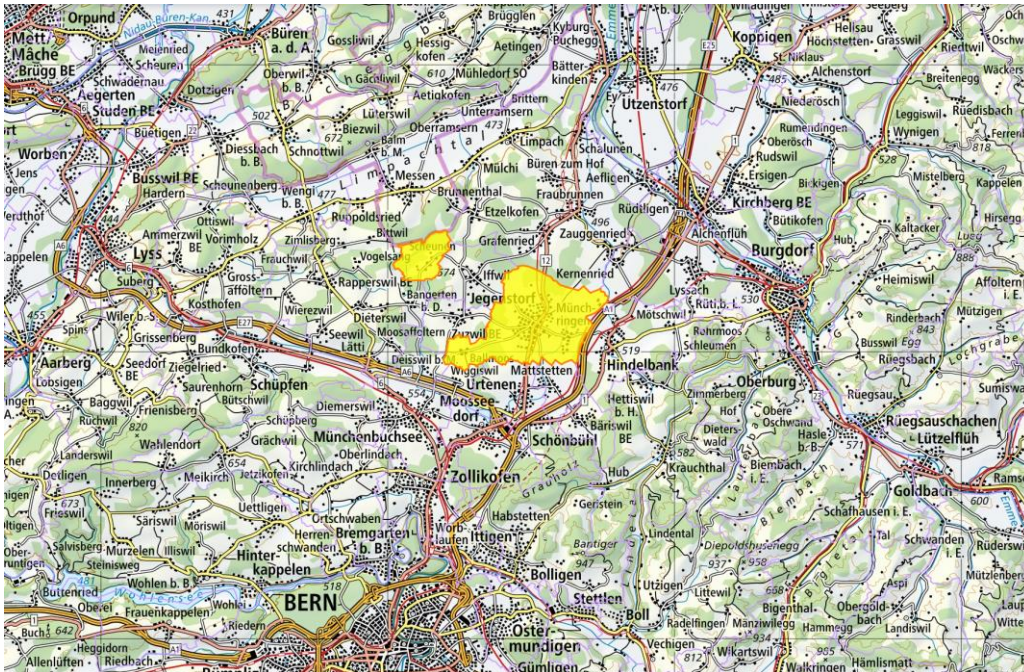
Die Erarbeitung des Verkehrskonzepts wurde im Frühsommer 2022 gestartet und im Winter 2023 abgeschlossen. Es wurden fünf Arbeitsschritte bearbeitet:



Übersicht Arbeitsphasen

## 2 Analyse

### Gemeinde Jegenstorf



Lage Jegenstorf im Norden der Agglomeration Bern (Quelle: Swisstopo)

Die Gemeinde Jegenstorf liegt rund 10 km Luftlinie nördlich von Bern. Sie erstreckt sich über 13,5 km<sup>2</sup>. Jegenstorf ist einerseits ein ländliches Regionalzentrum und andererseits ein beliebter Wohnort in der Agglomeration Bern. Derzeit leben rund 5'800 Menschen in der Gemeinde, und 1'850 Menschen arbeiten dort. Mehr als 5'000 Menschen leben innerhalb der Ortschaft Jegenstorf. Die übrigen Einwohner:innen verteilen sich auf die Ortschaften Münchringen, Holzmühle, Ballmoos und Scheunen (Exklave), welche seit den Fusionen von 2010 und 2014 zur Gemeinde gehören.

### Vorgehensweise Analyse

An einer Begehung vor Ort und bei einer ersten Besprechung, wurden die relevanten Problemanalysen der Gemeinde erfasst (neuralgische Stellen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Verträglichkeits- oder Nutzungskonflikte, Parkplätze usw.). Aus allen Grundlagen und Analysen entstanden drei Bestandeskarten (Ist-Zustand).

→ Karten Ist-Zustand im Anhang

### Öffentlicher Verkehr

Jegenstorf ist mit dem RE Bern – Solothurn und der S8 (Bern – Bätterkingen) erschlossen. Die Buslinie 871 fährt im Halbstundentakt Richtung Waltwil / Balm im Limpachtal. Das Kerngebiet um den Bahnhof Jegenstorf erreicht die zweitbeste Güteklasse B. Die meisten Ortsteile von Jegenstorf erreichen mindestens Güteklasse D. Die restlichen Ortsteile von Jegenstorf und alle übrigen Ortschaften (Münchringen, Scheunen, Ballmoos, Holzmühle) verfügen über keine Haltestelle und gelten als nicht mit ÖV erschlossen. Die Beschäftigtenzahl im Gewerbegebiet im Süden von Jegenstorf steigt an. In diesem Zusammenhang werden auch Möglichkeiten einer Erschliessung dieses Gebiets mit

öffentlichen Verkehrsmitteln andiskutiert. Die zukünftige ÖV-Erschliessung steht noch nicht fest.

### **Fuss- und Veloverkehr**

Die beliebte Velo-Freizeitroute 34 (Alter Bernerweg, Estavayer-le-Lac - Baden) verläuft durch Münchringen. Die Mattstettenstrasse und der Holzmühleweg fungieren als Zubringer von / nach Jegenstorf, ohne dass sie entsprechend signalisiert sind. Das Alltagsroutennetz entspricht dem Sachplan Veloverkehr des Kanton Bern. Die Velo-Alltags-hauptverbindungen führen mehrheitlich über die Kantonsstrassen. Gemäss Sachplan Veloverkehr verläuft auf der Bernstrasse (Kantonsstrasse) ein Korridor zur Prüfung der zukünftigen Vorrangroute. Alltagsrouten (Basisnetz) führen radial über die Verbindungsstrassen Iffwil- und Zuzwilstrasse in Richtung der Nachbardörfer. Die Strecke Iffwil – Jegenstorf ist eine wichtige Schulwegroute. Sämtliche Strassen auf dem Gemeindegebiet können potenzielle Schulwege darstellen. Zudem werden alle Alltagsrouten im bebauten Gebiet von Schüler:innen befahren. Eine weitere solche Route führt entlang der Bahnlinie von Jegenstorf nach Grafenried.

Verschiedene Wanderwegrouten führen durch die Gemeinde. Sie verbinden über landschaftlich ansprechende Routen abseits der stark befahrenen Verkehrswege Jegenstorf mit den zugehörigen Ortschaften Ballmoss, Münchringen und Scheunen sowie mit umliegenden Dörfern und Gemeinden.

### **Umfrage Elternrat**

Die Schulwegsicherheit ist ein prioritäres Thema des Elternrats Jegenstorf. Im Sommer 2022 hat der Elternrat eine Online-Umfrage bei Schüler:innen und Eltern zum Thema «Heikle oder gefährliche Stellen auf dem Schulweg» gestartet. Mittels eines Online-Tools konnten alle interessierten Schüler:innen / Eltern Gefahrenstellen vermerken und kommentieren. Insgesamt wurden 88 Gefahrenstellen identifiziert. Die Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit des Elternrats hat aufgrund der Rückmeldungen folgende fünf Gefahrenstellen als die gefährlichsten qualifiziert: Neuholzweg/Sägetstrasse (Schwachstelle (SW) 31), Kreuzung Bernstrasse/Mattstettenstrasse (SW 37), Kurve Zuzwilstrasse/Hubelweg (SW 59), Kirche-Bäckerei-Kreisel (ohne Nummer), Schloss-Kreuzung (SW 58).

### **MIV**

Durch Jegenstorf zieht sich die Staatsstrasse 12 (Fribourg – Bern – Solothurn; Kantonsstrasse der Kategorie B) mit einer Belastung von rund > 10'000 DTV (Kant. Messung 2024, Höhe Solothurnstrasse 14a in Urtenen-Schönbühl) südlich des Dorfkerns und 5'500 DTV (Kant. Messung 2022, Höhe Bernstrasse/Hambüelwald in Grafenried) nördlich. Durch die Ortschaften Scheunen und Münchringen führen Kantonsstrassen der Kategorie C. Alle übrigen Strassen sind Gemeindestrassen. Der nächste Autobahnanschluss liegt rund 4 km entfernt in Schönbühl.

Das Gemeindestrassennetz wird in Hierarchiestufen aufgeteilt. Neben Kantonsstrassen wird in der Karte zwischen Gemeindestrassen mit Sammel- oder Verbindungsfunktion und ohne solche Funktionen unterschieden. Zudem wurde das heutige Geschwindigkeitsregime analysiert.

Die öffentlichen Parkplätze auf Gemeindeboden und wichtige öffentlich genutzte Parkplätze auf Privatgrund wurden ebenfalls erfasst. Die Auswahl entspricht der separaten Liste im Parkplatzkonzept von 13. Juni 2003.

### **Richtplan Verkehr Jegenstorf und Münchringen**

Im Zusammenhang mit der Gesamtrevision Ortsplanung 2010 wurde für den Ortsteil Jegenstorf ein Verkehrsrichtplan durch den Gemeinderat erlassen. In einem Massnahmeblatt wurden für die Kantons- und Gemeindestrassen 10 Massnahmen definiert. Die

genaue Beschreibung der einzelnen Massnahmen ist dem gültigen Verkehrsrichtplan mit Massnahmeblättern zu entnehmen. 3 von 10 Massnahmen sind erledigt. Alle anderen wurden an die Hand genommen, bleiben aber Aufgaben der Behörden.

---

Nr.	Titel	Beschrieb	Bis wann	Stand der Umsetzung
1	Gebiet mit Tempo-30-Zonen	Einführung Tempo 30-Zone auf klar definierten Strassenabschnitten prüfen und umsetzen.	Kurz- bis mittelfristig (1-10 Jahr)	Umgesetzt bis auf den Chrützeichweg / Sägetstrasse.
2	Achse Bernstrasse – Solothurnstrasse	Strasse durchs Zentrum gestalterisch aufwerten.	Langfristig (>10 Jahr)	Lead Kanton. Teilweise umgesetzt. Laufende Überprüfung in Zusammenhang mit anstehenden Projekten
3	Verbesserung der Verkehrsknoten	Verbessern von definierten Knoten in Bezug auf Sicherheit.	Mittel- bis langfristig (5 - >10 Jahr)	Knoten Kirche und Iffwilstrasse umgesetzt. Weitere Knoten in Überprüfung oder Planung.
4	Verkehrssicherheit	Erhöhung Sicherheit zwischen Knoten Käsi und Kirchgasse.	Kurz- bis mittelfristig (1-10 Jahr)	Die definierten Massnahmen sind grundsätzlich umgesetzt. Situation wird laufend überprüft.
5	Verbesserung PP Angebot Zentrum	Gezielte Verbesserung beim PP Angebot	Mittel- bis langfristig (5 - >10 Jahr)	Das Angebot ist immer noch sehr knapp. Zurzeit wird ein Parkplatzkonzept erarbeitet.
6	Aufwertung Ortsverbindung Gemeinde	Aufwertung der Gemeindeverbindungsstrassen.	Langfristig (>10 Jahr)	Sanierung/Umgestaltung der Gemeindestrasse abschnittsweise in Planung.
7	Aufwertung Ortsverbindung Kanton	Aufwertung der Kantonsstrasse (Münchringerstr.).	Langfristig (>10 Jahr)	Im Ortsteil Münchringen umgesetzt. Laufende Überprüfung in Zusammenhang mit anstehenden Projekten
8	Ergänzung Fuss- und Radwegnetz	Definierte Netzlücken schliessen. Bahnquerung Solecht prüfen.	Definierte Netzlücken schliessen. Bahnquerung Solecht prüfen.	Umgesetzt.
9	Park+Ride, Bike+Ride	Bestehende Angebot periodisch überprüfen.	Kurz- bis langfristig (1 - >10 Jahr)	Laufender Austausch
10	Einheitliche Signaletik	Signalisationskonzept in Zusammenhang mit Tempo 30.	Kurz- bis langfristig (1 - >10 Jahr)	Umgesetzt

Mit der aktuellen Teilortsplanungsrevision wurde auch für den Ortsteil Münchringen ein Richtplan Verkehr genehmigt. Es wurden keine Massnahmen definiert.

### 3 Zielbilder

→ Karten Zielbild Fussverkehr, Veloverkehr, MIV im Anhang

Auf der Basis des Bestands (vgl. Karten Ist-Zustand), der Beurteilung durch Metron und des Austauschs mit der Gemeinde entstand ein flächendeckendes Zielbild, das mit drei thematischen Netzkarten dargestellt wird. Die Netzkarten bieten der Gemeindeverwaltung eine Übersicht über die wesentlichen konzeptionellen Anforderungen im Strassen- und Wegenetz der Gemeinde, so dass die Stellenwerte der jeweiligen Verkehrsarten (Fussverkehr, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr) je nach Strassenabschnitt eingeschätzt werden können. Die Zielbilder sind zudem Grundlage für die Bestimmung von Schwachstellen.

### **Fussverkehr**

Zusätzlich zum Wanderwegnetz im Ist-Zustandsplan werden im Zielbild Fussverkehr die Haupttrouten für die Erschliessung der wichtigsten Zielorte in den Ortschaften Jegenstorf und Münchringen dargestellt<sup>1</sup>. Die heutigen Schwachstellen des Fussverkehrs sind in der Schwachstellenkarte ersichtlich. Der Fussverkehr soll auf den bezeichneten Routen Haupterschliessung in wesensgerechter Qualität geführt werden. Schwachstellen sollen prioritär behoben werden.

### **Schulwege**

Die Schulwegsicherheit ist ein wichtiges Anliegen der Einwohnergemeinde und des Kantons. Deshalb sind die wichtigsten Schulwege in den Zielbildern Fuss- und Veloverkehr abgebildet. Darin werden die wichtigsten Schulwege ausser- und innerorts aufgezeigt. Die Schulwegrouten sollen bezüglich Verkehrssicherheit prioritär behandelt werden.

Alle vier Jahre werden die wichtigen Schulwege entlang und quer zu den Kantonsstrassen durch das Tiefbauamt des Kantons Bern erhoben. Bei künftigen Planungen und konkreten kantonalen Projekten bildet dieses Wissen eine wichtige Grundlage zur Berücksichtigung der Schulwegsicherheit.

### **Veloverkehr**

Als Ergänzung zu den Routen gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr werden im Zielbild Veloverkehr kommunale Ergänzungsrouten aufgezeigt. Diese decken die wichtigen Verbindungsrouten innerhalb des Gemeindegebiets ab: Einerseits die wichtigen Verbindungen zu Nachbarorten, andererseits ein Veloring für tangentielle Beziehungen. Der Veloverkehr soll auf den im Netzplan hervorgehobenen Routen in wesensgerechter Qualität geführt werden. Schwachstellen sollen prioritär behoben werden.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Das Zielbild Motorisierter Individualverkehr zeigt insbesondere das angestrebte Geschwindigkeitsregime für die Zukunft auf. Im Zielbild des motorisierten Individualverkehrs ist ersichtlich, dass die Innerortsbereiche in Zukunft fast vollständig verkehrsberuhigt werden sollen. In der Differenz zum Ist-Zustand ergibt sich der Anpassungsbedarf: Auf vier kommunalen Strassenabschnitten soll Tempo 30 ergänzt werden. Durch die Verkehrsberuhigung soll die Verkehrssicherheit erhöht und insgesamt die Netzlogik gestärkt werden. Strassen, welche heute schon den Charakter einer Tempo-30-Zone haben, sollen umsignalisiert werden. Quartierstrassen ohne Tempo 30 sollen in die umliegenden Tempo-30-Zonen integriert werden. Ferner sollen einzelne Abschnitte von Kantonsstrassen neu in Tempo 30 überführt werden. Diese befinden sich im Zentrum von Jegenstorf und in Scheunen. Neue Begegnungszonen stehen nicht im Fokus.

Weiter sind die Kantonsstrassen und die kommunalen Verbindungsstrassen hervorgehoben. Die restlichen Strassen sind Gemeindestrassen ohne Verbindungsfunktion, welche der lokalen Erschliessung von Wohn- und Arbeitsgebieten dienen.

<sup>1</sup> Bei der Bestimmung der Haupttrouten für den Fussverkehr wurde auch die Fussverkehrspotenzialanalyse berücksichtigt, welche im Rahmen des Forschungsprojekts «SVI 2019/007, Methoden zur analytischen Ermittlung von streckenbezogenen Fussverkehrsmengen» durch Metron entwickelt wurde. Das Fussverkehrspotenzial wird in diesem GIS-basierten Tool primär aufgrund der Beschäftigten- und Einwohnerdichte bestimmt. Die entsprechenden Belastungspläne sind im Metron-Webportal «[map.metron.ch/theme/Fussverkehrsmengen](http://map.metron.ch/theme/Fussverkehrsmengen)» öffentlich einsehbar.

## 4 Schwachstellen





→ Schwachstellenkarte

Die Schwachstellen wurden mit Nummern bezeichnet und in einer Schwachstellenkarte dargestellt. Die Nummern korrespondieren mit nachfolgender Tabelle:



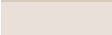
### Legende

OB Objektblatt

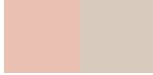


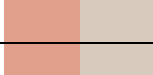
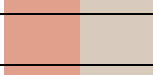
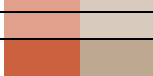
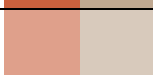



#### Kategorisierung Defizite

	allgemeines Defizit / Kommunikationsbedarf
	mittleres Komfortdefizit
	mittleres Sicherheitsdefizit / hohes Komfortdefizit
	dringendes Sicherheitsdefizit

#### Kategorisierung Prioritäten

	Priorität 1; kurzfristig
	Priorität 2; mittelfristig
	Priorität 3; längerfristig
00	Keine Massnahmen vorgesehen

Nr.	Thema	Defizite	Kat. Defizit	Prioritäten	OB
1	MIV	teilweise hohe Fahrgeschwindigkeiten im Übergangsbereich ausserorts / innerorts; fehlende Pförtnerwirkung			A
2	MIV / FV	Grundstückzu- / Ausfahrten direkt auf die Strasse bei schlechten Sichtverhältnissen; keine Längsverbindung Fussverkehr oder seitliche Sicherheitszone			A
3	MIV	teilweise hohe Fahrgeschwindigkeiten im Übergangsbereich ausserorts / innerorts; fehlende Pförtnerwirkung			B
4	MIV / FV	Elterntaxi			-
5	MIV	Schleichverkehrsrute; direkteste Verbindung nach Zauggenried; nicht asphaltiert, Tempo 80			-
11	PP	Regime und Parkkartenvergabe für öffentliche Parkplätze generell zu überprüfen			C
21	VV	Wunsch nach Veloweg für Schüler:innen aus Iffwil / Scheunen			D
22	VV	Velolinksabbieger mit ungenügender Sichtweite; Kantonsstrasse, Schlossmauer.			E
23	VV	Anschluss neue Veloalltagsroute an Kantonsstrasse			-
31	FV	Unmut aufgrund entferntem Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zone und Schulnähe			F
32	FV	Schulwegsicherheit nicht gewährleistet; Verbindungsstrasse Gemeinde Tempo 50, direkt vor Schulhaus; Iffwilstrasse			G
33	FV	Fehlende Separierung Fussverkehr			-(G)
34	FV	Fehlende Separierung Fussverkehr; Verbindung Naherholungsgebiet/Quartier; momentan informeller Trampelpfad			B
35	FV	Fehlende Separierung Fussverkehr; viel ruhender Verkehr und Manöver durch RBS-Parkplatz			H
36	FV	Fehlender Anschluss Landi an Bernstrasse; Trottoir endet vor dem Knotenbereich; Übergang zu Trottoir Bernstrasse fehlt			I
37	FV	Genereller Klärungsbedarf: Wie geht die Gemeinde mit Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen um?			F
38	FV	Schulwegsicherheit mit Längsstreifen für Fussgänger über Knoten Mattstetten-/Bernstrasse nicht gegeben			J

41	ÖV	Grosse Anzahl bestehende und geplante Arbeitsplätze mit schlechter ÖV-Erschliessung; Ortsbus?, Rundkurs?, Haltestelle RBS?, Kosten-Nutzen		-
51	Alle	Nutzungskonflikt Bahnhofsumfeld; kein Trottoir, Konflikt FV/VV/MIV/Wartende Pendler, Wartende Fahrzeuge Bahnübergang, ÖV, wenig Platz		H
52	Alle	Schulwegsicherheit; Verkehrsberuhigung erwünscht im Hinblick auf Überbauung angrenzende Wiese (Parz. 1957)		G
53	Alle	Tempo 50 in Strassenraum mit Tempo-30-Charakter; Klärungsbedarf Kohärenz der Geschwindigkeitsregime, Schulwegsicherheit; Siedlungsverträglichkeit		G
54	Alle	Tempo 50 bei teilweise fehlender Separierung Fuss- und Veloverkehr, Schulwegsicherheit; Siedlungsverträglichkeit		G
55	Alle	Tempo 50 in schmalen Strassen; fehlende Separierung Fuss- und Veloverkehr; Siedlungsverträglichkeit		G
56	Alle	Fehlende Separierung Veloverkehr; Siedlungsverträglichkeit		G
57	Alle	Tempo 80 bei fehlender Separierung Fuss- und Veloverkehr		-
58	Alle	Sichtweiten Brügackerstrasse/Münchringenstrasse sind mit Tempo 50 nicht eingehalten (Schulwegdefizit)		E
59	Alle	Vortrittsmissachtungen und Konflikte auf dem Längsstreifen für Fussgänger, Fussgängerlängsstreifen in Knoten entspricht nicht der eidgenössischen Signalisationsverordnung		J

## 5 Objektblätter / Massnahmen

### → Objektblätter

Für verschiedene Themen wurden Objektblätter erstellt, welche der Dokumentation des Problembeschriebs, der Lösungsansätze / Massnahmen, deren Abstimmungsbedarf und Zuständigkeiten dienen. Schwachstellen, welche ähnliche Probleme oder Defizite aufweisen, sind in einem Objektblatt zusammengefasst. Es entstanden acht verschiedene Objektblätter.

Für folgende Schwachstellen wurde kein separates Objektblatt erstellt:

Nr.	Schwachstelle	Beschrieb
4	Elterntaxi Schulhaus Gyrisberg	Dass Eltern ihre Kinder teilweise mit dem Auto bis zur Schule bringen bzw. abholen («Elterntaxi»), ist aus verschiedenen Gründen unerwünscht. Aus pädagogischer und gesundheitlicher Sicht wird argumentiert, dass die eigenständige Mobilität, die Kommunikation und die Bewegung der Kinder durch dieses Verhalten eingeschränkt wird. Aus der Perspektive der Verkehrssicherheit gefährden die Fahrmanöver der Elterntaxis am Schulstandort die Sicherheit aller anderen Schulkinder. Im Fall Gyrisberg wird dieser Aspekt nicht sehr problematisch eingeschätzt. Die Platz- und Sichtverhältnisse sind gut, und es handelt sich um Oberstufenschüler:innen. Deshalb wird von der Gemeinde kein Massnahmenbedarf gesehen.
5	Riedweg: Schleichverkehrsrouten Richtung Zauggenried	Die Gemeinde strebt keine Anpassung an: weder infrastrukturell noch verkehrsregulatorischer Natur. Sie stimmt sich mit der Gemeinde Fraubrunnen ab.
23	Anschluss neue Veloalltagsroute an Solothurnstrasse	Die Knotenumgestaltung liegt in der Zuständigkeit des Kantons. Eine Umsetzung ist in Planung.
41	Bernfeld: Grosse Anzahl bestehender und geplanter Arbeitsplätze mit schlechter ÖV-Erschliessung	Zuständig für die Überprüfung des ÖV-Angebots ist die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM). Die Problematik würde sich durch eine Verschiebung des Bahnhofs Jegenstorf Richtung Norden noch akzentuieren. Denkbare Lösungsansätze sind: – eine neue Haltestelle S8 – eine neue Buslinie (z.B. Shuttle von Bhf. Jegenstorf ins Bernfeld, Buslinie zwischen Bhf. Jegenstorf und Bhf. Urtenen oder Schönbühl)
57	Holzmühleweg: mangelnde Koexistenz der Verkehrsarten	Auf dem Holzmühleweg, ausserhalb des Siedlungsgebiets gibt es keine separierten Flächen für den Fussverkehr bei Tempo 80. Die Strasse ist schmal, und die Sichtverhältnisse sind mehrheitlich gut (Kuppe auf halber Strecke). Ein Ausbau der Strasse mit separierten Fussverkehrsflächen wird als unverhältnismässig beurteilt (Landbedarf, Kosten). Eine Wiederholung der Bodenwelle ist nicht erwünscht, da die Strasse durch Landwirtschaftsfahrzeuge benützt wird. Denkbar ist eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60.



## A Eingang Dorf Iffwilstrasse

Hauptverkehrsart: MIV / FV

Schwachstellen: 1, 2

Drittprojekt: Nein

### Beschrieb

Auf der Iffwilstrasse werden teilweise hohe Fahrgeschwindigkeiten im Übergangsbereich ausserorts / innerorts beobachtet. Im gleichen Strassenstück führen die Grundstückzu- und ausfahrten sowie die Hauszugänge zu Fuss direkt auf die Fahrbahn. Die Sichtweiten auf den rollenden Verkehr sind nicht gegeben. Zudem fehlt eine Längsverbindung für den Fussverkehr oder eine seitliche Sicherheitszone. In den letzten 10 Jahren gab es keinen gemeldeten Unfall (Stand 2023), welche diese Defizite betreffen.

Kat. Defizit

Hohes Sicherheitsdefizit / hohes Komfortdefizit

### Ist-Zustand



Zu- und Ausfahrt Iffwilstrasse 46a



Zu- und Wegfahrten in Richtung Iffwil

### Massnahme

#### Lösungsansatz 1: Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h

Tempo 30 könnte den Problemdruck deutlich entschärfen. Das Regime würde Fehlverhalten eher verzeihen. Im Fall eines Unfalls wäre mit deutlich weniger schweren Unfallfolgen zu rechnen. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist allerdings wegen der räumlichen Umgebung schwierig um- und durchzusetzen. Die Problematik der mangelnden Sichtweiten besteht ausschliesslich auf der bebauten Seite. Auf der südlichen Strassenseite befinden sich Landwirtschaftsflächen. Der Abschnitt bildet den Übergang zu einer Ausserortsstrecke. Die Bebauung auf der Nordseite grenzt sich zur Strasse hin ab. Es besteht kein Querungsbedürfnis. Zudem können die Sichtweiten ohne bauliche Massnahmen auch bei Tempo 30 nicht eingehalten werden. Im Zukunftsbild ist keine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit in diesem Abschnitt geplant.

#### Lösungsansatz 2: Verschiebung der Strasse mit Landerwerb auf der Südseite

Mit einer Verschiebung der Strasse Richtung Süden können die Sichtverhältnisse verbessert werden und gleichzeitig könnte damit auf bebauten Nordseite ein neuer Streifen geschaffen werden, der für die Anschlüsse für den Fussverkehr dient.

Ein Trottoir auf der Südseite der Iffwilstrasse wäre baulich einfacher realisierbar als auf der Nordseite, würde das Defizit der Sichtweiten auf die Strasse aber nicht lösen. Die vertiefte erste Betrachtung zeigt, dass eine Einhaltung der Sichtweiten gemäss der VSS-Norm 40 273a allein mit strassenseitigen Massnahmen ausserordentlich aufwändig zu erreichen ist. Die leichte Kurve im betroffenen Streckenabschnitt verschärft die Situation.

Eine grobe Analyse zeigt, dass eine beträchtliche Verschiebung der Strassenachse um mehr als 2.5 m weg von den bebauten Parzellen nötig wäre, um alle Normanforderungen einzuhalten. Die Werte können nur grob beziffert werden, da die Messungen im tief aufgelösten öffentlich zugänglichen Orthofoto erfolgten. Für genauere Ergebnisse müssten Messungen vor Ort gemacht werden. Die AV-Daten sind nicht vollständig (Bäume, Hecken, Mauern).

Gemäss Norm beträgt der Abstand des Beobachtungspunkts vom Fahrbahnrand 3 m. In bestehenden Anlagen kann von 2.5 m ausgegangen werden. Bei Unterschreitung dieses Masses müssen zusätzliche Massnahmen (z.B. Herabsetzung Geschwindigkeit, Signalisation) umgesetzt werden.

Der neue Sicherheitsabstand wird von der Strasse abgesetzt. Er kann als grüner, strassenbegleitender Streifen ausgestaltet werden, der nur von befestigten Ausfahrflächen unterbrochen wird. Um gleichzeitig die Erreichbarkeit der Parzellen zu Fuss zu verbessern, soll das grüne Band oder ein schmaler Streifen innerhalb desselben begehbar sein. Beispielsweise kann ein Schotterrasen eingebaut werden. Allerdings können die erforderlichen Sichtweiten auf diesen Gehweg nicht erfüllt werden.



### Lösungsansatz 3: Massnahmen auf den Privatgrundstücken

Massnahmen seitens der Grundeigentümer können einen Beitrag aber keine vollständige Problemlösung bringen: Zurückschneiden von Pflanzen entlang der Strasse. Noch bessere Sichtverhältnisse können geschaffen werden, indem Mauern, Böschungen, u.ä. welche die Sichtbermen verdecken, punktuell zurückversetzt werden. Die Gemeinde kann diese Prozesse koordinierend und beratend unterstützen. Dieser Lösungsansatz wird in Kombination mit dem Lösungsansatz 1 oder 2 oder als alleinige Massnahme empfohlen.

### Lösungsansatz Spiegel keine Option

Heute gibt es bei zwei Einfahrten Spiegel auf der gegenüberliegenden Seite. Drei weitere Spiegel könnten angebracht werden. Die Lesbarkeit und die Einschätzbarkeit (Abstand, Geschwindigkeit Verkehrsteilnehmende) ist schwierig. Weitere Spiegel anzubringen, wird aus diesem Grund abgelehnt.

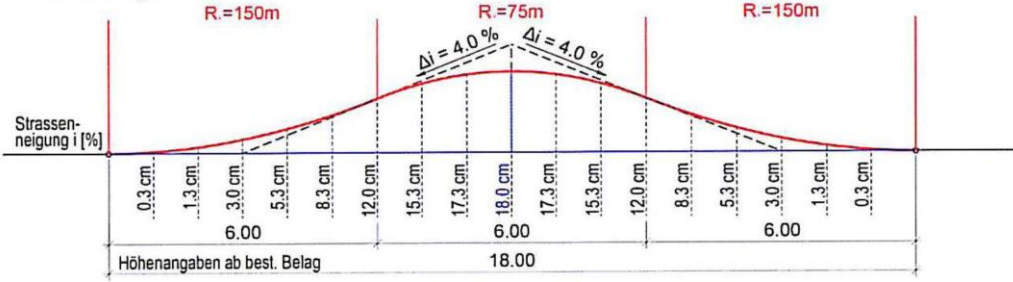
### Lösungsansatz Verkehrsberuhigung ortseinwärts: Pförtnerung Ortseinfahrt

Zur Beruhigung des Verkehrs ortseinwärts wird ein Eingangstor mit Vertikalversatz empfohlen. Um weniger Landerwerb zu generieren, wird eine Lösung mit Horizontalversatz nicht empfohlen. Es gibt zwei verschiedene Ausführungen eines Vertikalversatzes: das Kissen oder die Welle. Für den vorliegenden Fall wird die Welle empfohlen. Ein Nachteil von Vertikalversätzen ist eine erhöhte Lärmemission durch das Rütteln von Lastwagen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen bei der Überfahrt.

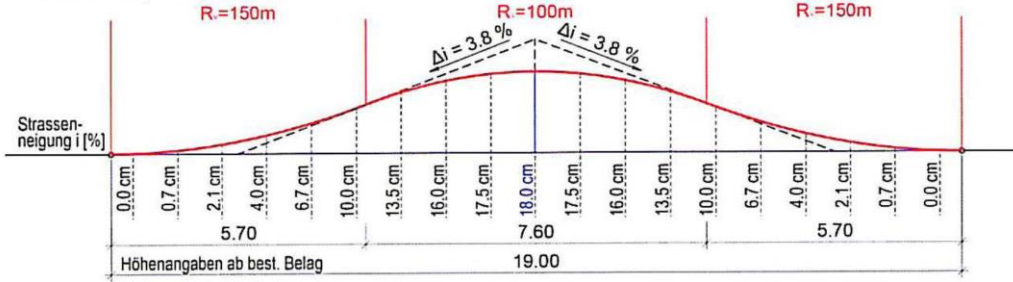
**Neben einem** Horizontal- oder Vertikalversatz gibt es auch die Möglichkeit von optischer Pförtnerung: z.B. eine Torwirkung durch Pflanzung grosskroniger Bäume links und rechts der Ortseinfahrt.

**Längenprofil 10-fach überhöht**

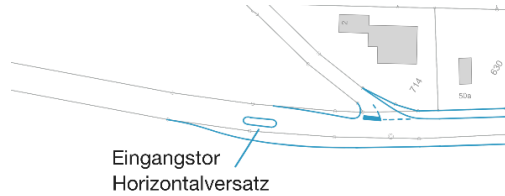
- max. Geschwindigkeit 50 km/h



- max. Geschwindigkeit 60 km/h



Längenprofile für Ausführung Bodenwelle für 50 km/h oder 60 km/h aus der Arbeitshilfe «Bodenwelle», 2.30-05 des kantonalen Tiefbauamts



Beispiel einer Welle im Kanton Bern.

Nicht empfohlen: Ein Horizontalversatz mit beispielsweise einer Mittelinsel ist mit mehr Landerwerb verbunden.



Optische Torwirkung durch Bäume in Kombination mit minimalem Horizontalversatz (Tägertschi; Bildquelle: Google Maps)

**Massnahmenempfehlung**

Die Lösungsansätze sind erste Überlegungen. Es soll ein Projekt aufgelegt werden in dem die genannten Lösungsansätze vertieft überprüft und weitere Ideen entwickelt werden.

Verkehrsberuhigung Ortseingang: Eine Pförtnerung Ortseinfahrt mit einer Bodenwelle und/oder einer optischen Torwirkung wird mittelfristig empfohlen. Längerfristig kann in Abstimmung mit einer Strassenverschiebung ein Horizontalversatz mit Mittelinsel geprüft werden.

Verbesserung Sicht Hauszufahrten: Eine strassenseitige Lösung der Sichtproblematik mit Verschiebung der Strasse Richtung Süden ist teuer, die Einführung von Tempo 30 alleine ungenügend zur Lösung des Defizits. Mit deutlich weniger Aufwand können durch Massnahmen der Anstösser die Sichtnormen zwar nicht vollständig erfüllt, aber die Situation kann zumindest merklich verbessert werden. Eine Prüfung des Lösungsansatzes 3 wird deshalb empfohlen. Letztlich profitieren primär auch sie selbst von der erhöhten Sicherheit. Sie können bei den Zu- und Wegfahrten kurzfristig und wiederkehrend in regelmässigen Abständen Pflanzen zurückschneiden. Baugesuche werden nur bewilligt, wenn diese die geltenden Normen (Sichtweiten) einhalten. Längerfristig ist die Verschiebung der Strasse möglich.

#### Umsetzung

Priorität:	Verkehrsberuhigung Ortseingang: Mittelfristig Verbesserung Sicht Hauszufahrten durch strassenseitige Massnahme: Langfristig
Federführung:	Gemeinde
Koordination / Abstimmung:	Tempo 30 Iffwilstrasse (vgl. Objektblatt E); direktbetroffene Liegenschaften

## B Eingang Dorf Zuzwilstrasse

Hauptverkehrsart: MIV / FV

Schwachstellen: 3, 34

Drittprojekt: Ja

### Beschrieb

Auf der Zuzwilstrasse werden teilweise hohe Fahrgeschwindigkeiten im Übergangsbereich ausserorts / innerorts beobachtet.

Kat. Defizit: mittleres Sicherheitsdefizit / hohes Komfortdefizit

### Ist-Zustand

Zwischen dem Knoten Zuzwilstrasse/Chrützeichweg und dem Nächsterholungsgebiet (Ballmoosbach) fehlt eine separierte Fläche für den Fussverkehr. Ein Trampelpfad entlang der Strasse weist auf ein Gehbedürfnis hin. Um die hohen Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren, fehlt ein Eingangstor.



Ende des bestehenden Trottoirs

### Massnahme

#### Pförtner Ortseingang

Zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten wird (auch im Hinblick auf die beabsichtigte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, rund 150 m weiter ortseinwärts (Schwachstelle 53 & 54, vgl. Objektblatt G)) ein Eingangstor als Verkehrsberuhigungselement empfohlen. Die möglichen Ansätze Horizontalversatz, Vertikalversatz und optische Pförtnerung sind im Objektblatt A beschrieben. Die Querung des Ballmoosbachs ergibt eine natürliche Grundlage für eine optische Pförtnerung.

In Zukunft sollte ab dem Knoten Chrützeichweg / Zuzwilstrasse eine Tempo-30-Zone eingeführt werden (Schwachstelle 53 & 54, vgl. Objektblatt G). Wenn am Ortseingang mit einer Pförtnerung der Verkehr bereits von Tempo 80 auf Tempo 50 abgebremst werden kann, wird die Herabsenkung der Geschwindigkeit am Knoten Chrützeichweg unterstützt.

#### Wegführung Fussverkehr

Verlängerung des bestehenden Trottoirs auf der Nordseite bis zum Ballmoosbach. Die optimale Breite des Trottoirs gemäss Normen wäre 2.00 m. Im Sinne einer Verhältnismässigkeitsabwägung erscheint an dieser Lage am Siedlungsrand eine Fortführung der heutigen Trottoirbreite von 1.50 m vertretbar.

### Umsetzung

Priorität: mittelfristig

Federführung: Gemeinde

Koordination / Abstimmung: Tempo 30 Zuzwilstrasse und Chrützeichweg (vgl. Objektblatt G); direktbetroffene Liegenschaft; Projekt Hochwasserschutz

## C Bewirtschaftung Öffentliche Parkplätze

Hauptverkehrsart: MIV / FV      Schwachstellen:11

Drittprojekt: Nein

### Beschrieb

Vgl. separates Arbeitspapier / Foliensatz Auslegeordnung

Die Gemeinde möchte die Parkierung einheitlich regeln. Insbesondere sollen unterschiedliche Bevorzugungen einzelner Nutzergruppen aufgehoben werden (z.B. Grube / Löwenplatz)

Kat. Defizit:    allgemeines Defizit / Kommunikationsbedarf

### Ist-Zustand

Vgl. separates Arbeitspapier / Foliensatz Auslegeordnung

Die Gemeinde besitzt und betreibt mehrere Parkieranlagen. Diese sind bis dato teilweise mit Nutzungsbeschränkungen zu Gunsten bestimmter Nutzerkreise belegt. Die öffentliche Nutzung, soweit diese zugelassen ist, wird aber nicht bewirtschaftet. Auf den Parkplätzen gibt es unterschiedliche Mängel, welche von Angebotsknappheit bis zu mangelnder Kontrollierbarkeit reichen. Es sind zahlreiche Dauerparkkarten im Umlauf, über deren Status die Gemeinde keine Kontrolle hat.

### Massnahme

Vgl. separates Arbeitspapier / Foliensatz Auslegeordnung

Die Gemeinde Jegenstorf erarbeitet ein Parkierungskonzept. In diesem Rahmen werden namentlich Varianten der Bewirtschaftung geprüft. Als Grundlage für entsprechende Handlungen der Gemeinde wird ein Parkplatzreglement erlassen.

### Umsetzung

Priorität:                      mittelfristig

Federführung:                Gemeinde

Koordination /  
Abstimmung:                 Bewirtschaftungsregime RBS, Coop, Mietverträge

## D Schulweg Iffwil – Jegenstorf

Hauptverkehrsart: Velo                      Schwachstelle: 21

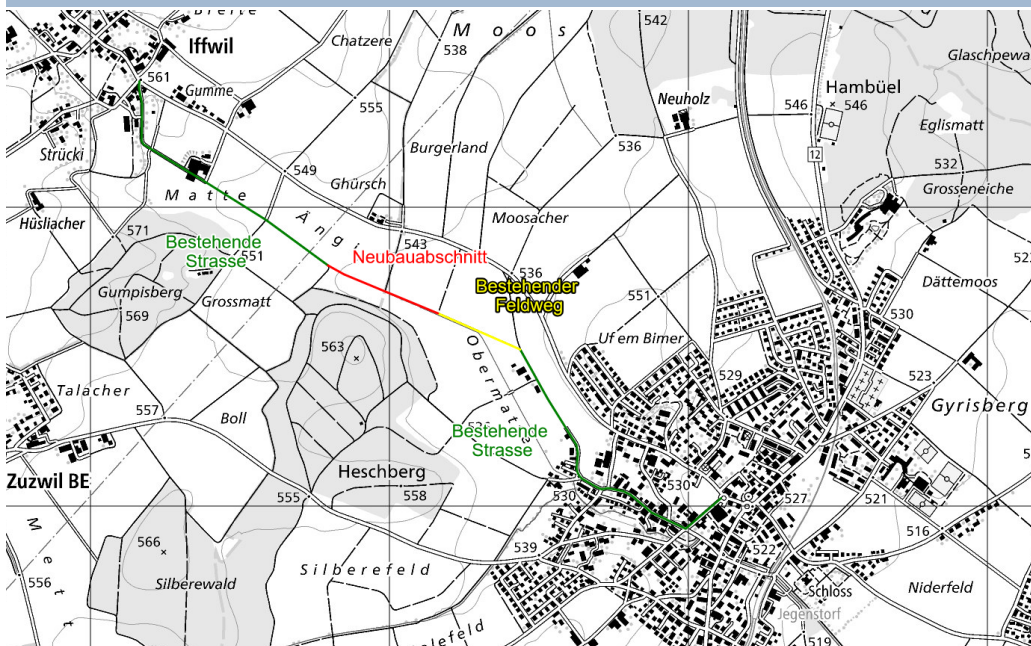
Drittprojekt: Nein

### Beschrieb

Schülerinnen und Schüler aus Iffwil und Scheunen müssen heute mit dem Velo entlang der Iffwilstrasse fahren. Mit einem parallelen Fuss- und Veloweg abseits der Strasse könnte dieses Sicherheitsdefizit behoben werden. Entlang dem Dorfbach kann ein solcher Weg mit verhältnismässig geringem Aufwand und gleichzeitig hoher Attraktivität erstellt werden. Der neue Fuss- und Radweg Richtung Iffwil abseits der Hauptstrasse wird als zweckmässig eingestuft. Der Weg würde nicht nur der Schulwegsicherheit dienen, sondern auch eine attraktive Freizeitverbindung zum Velofahren und Wandern entlang dem Bach schaffen. Die Umsetzbarkeit ist im Zusammenhang mit dem Gewässerschutz zu prüfen.

Kat. Defizit:    allgemeines Defizit / Kommunikationsbedarf

### Ist-Zustand



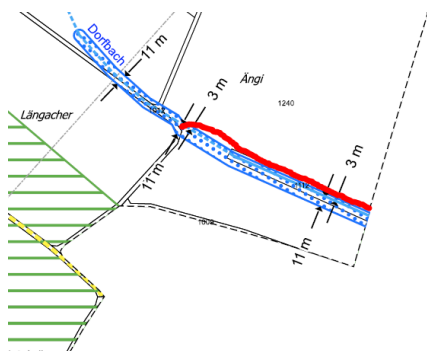
Auf einem Teilabschnitt besteht ein Feldweg. Es wäre zu prüfen, ob dessen Qualität für den Zweck der Schulwegverbindung ausreicht. Ein rund 400 m langer Teilabschnitt, davon ca. die Hälfte in der Nachbargemeinde Iffwil, wäre neu zu bauen.

### Massnahme

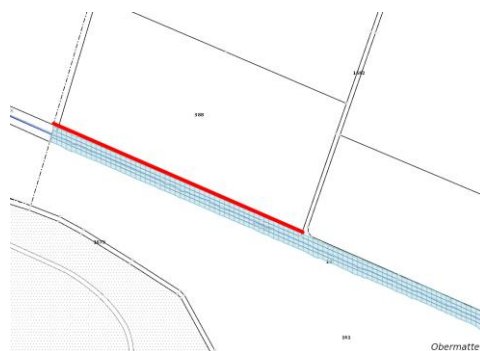
Die durchgehende Wegverbindung bedingt einen Neubauabschnitt von ca. 400 m Länge, davon je die Hälfte in den Gemeinden Jegenstorf bzw. Iffwil. Für den Abschnitt innerhalb der Gemeinde Jegenstorf ist auf dem Dorfbach ein genehmigter Gewässerraum festgesetzt. Dieser ist symmetrisch und rund 11 m breit. Der bestehende Feldweg liegt mehrheitlich innerhalb dieses Gewässerraums. In der Gemeinde Iffwil liegt ein Zonenplan Landschaft und Gewässerraum als Genehmigungsfassung vor. Darin ist entlang des Dorfbaches ein asymmetrischer Gewässerraum vorgesehen, welcher den bestehenden Feldweg ausspart. Im westlichsten Teilabschnitt von ca. 80 m verläuft der Bach unterirdisch.

Innerhalb des Gewässerraums darf grundsätzlich nichts gebaut werden, ausser bei öffentlichem Interesse und Standortgebundenheit. Ein öffentliches Interesse ist beim Veloweg (Schulwegsicherheit) gegeben. Die Standortgebundenheit ist zu prüfen. Ein unversiegelter Weg innerhalb des Gewässerraums ist ökologisch nicht unverträglich als Ackerfläche (Bestand). Jedoch wäre ein Weg mit Asphaltbelag innerhalb des Gewässerraums voraussichtlich nicht bewilligungsfähig.

Unter der Annahme eines 3.0 m breiten Wegs auf einer Länge von 400 m würden für die Umsetzung 1'200 m<sup>2</sup> Ackerland benötigt, davon die Hälfte in der Gemeinde Jegenstorf. Falls ein gleich breiter Weg ausserhalb des Gewässerraums realisiert würde, gingen in Jegenstorf ungefähr 1'200 m<sup>2</sup> Fläche Ackerland verloren. In Iffwil würde aufgrund des asymmetrischen Gewässerraums nicht mehr Fläche verloren gehen.



Abschnitt Gemeinde Iffwil



Abschnitt Gemeinde Jegenstorf

Im kantonalen Sachplan Veloverkehr ist die Verbindung nicht aufgeführt.

Umsetzung	
Priorität:	mittelfristig
Federführung:	Gemeinde
Koordination / Abstimmung:	Gemeinde Iffwil, Kanton (AGR / LANAT)

## E Velolinksabbieger Münchringenstrasse

Hauptverkehrsart: VV / Alle      Schwachstellen: 22, 58

Drittprojekt: Nein

### Beschrieb

Die Schlossmauer versperrt auf der Münchringenstrasse für Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Münchringen die Sicht auf links in den Holzmühleweg abbiegende Fahrzeuge, namentlich auch Velos. Die Anhaltesichtweite bei Tempo 50 ist nicht gegeben. Es gibt keinen gemeldeten Abbiegeunfall im Zusammenhang mit diesem Defizit. Polizeilich registriert ist nur ein Einbiegeunfall mit Leichtverletzten und Fahrradbeteiligung.

Durch die Kurvenlage der Münchringenstrasse ist der Knoten Brüggackerstrasse/Münchringenstrasse unübersichtlich. Die Sichtweiten mit Tempo 50 werden nicht eingehalten. Davon betroffen sind die wartenden Fussgänger:innen am Fussgängerstreifen sowie die Velofahrenden und der motorisierte Verkehr. Dieser Knoten ist Teil der Schulwege. Es gehört zur kommunalen Ergänzungsrouten des Veloverkehrs und ist eine Hauptverbindung des Fussverkehrs. 2015 gab es einen Unfall mit Leichtverletzten durch Überqueren der Fahrbahn.

Kat. Defizit:    dringendes Sicherheitsdefizit

### Ist-Zustand



Einmündung Brüggackerstrasse: Haifischzähne befinden sich hinter der Pflasterung.



Abbieger Holzmühleweg: Kurvenlage entlang der Schlossmauer

### Massnahme

#### Prüfung Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit dem Kanton

Mit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h könnten die Defizite behoben werden. Die effektive Sichtweite beträgt ca. 35 m. Die erforderliche Anhaltesichtweite bei Tempo 50 ist gemäss Norm 50 m. Bei Tempo 30 verkürzt sich die erforderliche Anhaltesichtweite um die Hälfte auf 25 m.

Beim Knoten Münchringenstrasse/Holzmühleweg entschärfen Alternativen wie ein Abbiegestreifen mittig oder ein indirekter Linksabbieger die Situation nicht oder sind innerhalb der Strassenparzelle nicht machbar. Die Fahrbahn müsste näher zur Mauer verschoben werden. Ein direkter Fahrfluss für den MIV ist nicht mehr gegeben.

Als erster Schritt, bis die Höchstgeschwindigkeit auf der Kantonsstrasse ändert, kann die Gemeinde die Haifischzähne an der Brüggackerstrasse nach vorne, auf die Pflasterung verschieben, so dass eine Trottoirüberfahrt von 2.0 m übrig bleibt. Dies verbessert die Sichtweiten deutlich, löst das Problem jedoch nicht vollständig.

### Umsetzung

Priorität:                      kurzfristig

Federführung:                Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK III

---

Koordination / -  
Abstimmung:

## F FGS in Tempo 30 Zone

Hauptverkehrsart: FV

Schwachstellen: 31, 37

Drittprojekt: Nein

### Beschrieb

Die Gemeinde Jegenstorf benötigt eine Stossrichtung für Fussgängerstreifen (FGS) in Tempo-30-Zonen und ein Argumentarium, das ihr bei der Begründung und der Planung hilft.

### Rechtsgrundlage und Auslegung

Die rechtliche Grundlage stellt Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen dar: *«Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.»*

Die Formulierung *«namentlich»* zeigt, dass es sich nicht um eine abschliessende Auflistung handelt. Im Parlament gab es mehrere Vorstösse betreffend dieser Regelung. Auf eine Anfrage von Nationalrätin Christine Keller hat der Bundesrat den Verzicht auf FGS weiter präzisiert: *«Der Verzicht auf das Anbringen von FGS auf verkehrsberuhigten Strassen ist nur dort empfehlenswert, wo keine besonderen Schutzbedürfnisse für Fussgänger:innen bestehen. Besondere Schutzbedürfnisse können insbesondere im Bereich von Schulhäusern oder Altersheimen vorhanden sein oder dort, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist.»* Auf eine Anfrage von Nationalrätin Margret Kiener Nellen wurde geantwortet: *«FGS können in Tempo-30-Zonen aber dort angebracht werden, wo ein besonderes Bedürfnis nachgewiesen ist. Dies kann in der Nähe von Schulen, Heimen, aber auch bei grossen Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des ÖV der Fall sein.»*

Daraus kann geschlossen werden, dass ein *erhebliches* Verkehrsaufkommen (MIV) sowie ein *grosses* Fussgängeraufkommen als hinreichende Gründe zur Anordnung eines FGS herangezogen werden können. Die genauen Anforderungen für den DTV und die Fussgänger:innenfrequenzen sind in der VSS Norm 40 241 aufgeführt.

Gemäss dem Kreisoberingenieur Roger Schibler vom OIK IV (Jegenstorf gehört zum OIK III) bezieht sich die genannte Verordnung nur auf siedlungsorientierte und nicht auf verkehrsorientierte Strassen. Dies aus folgender Herleitung: *«Art. 1 der Verordnung nennt den Regelungsgegenstand, aus dem sich der Geltungsbereich ergibt. Demnach regelt die Verordnung die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Dabei wird in einer Klammer auf die Art. 2a und 22a Signalisationsverordnung (SSV) verwiesen. Art 22a betrifft aber nur die Signalisierung einer Tempo-30-Zone in Quartieren oder Siedlungsbereichen, also auf siedlungsorientierten Strassen. Auf den ausnahmsweisen Einbezug verkehrsorientierter Strassen in Tempo-30-Zonen in Art. 2a Abs. 6 in der SSV wird nicht verwiesen.»*

### Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten Strassen

Gemäss der Arbeitshilfe *«Tempo-30-Zone und Begegnungszone»* des TBA Kanton Bern gilt folgende Differenzierung nach Strassentypen:

Nach Art. 1 Abs 9 SSV sind **verkehrsorientierte Strassen** primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz. Der Velos, Mofas und der Fussverkehr werden, soweit möglich, getrennt geführt oder zumindest geregelt. **Nicht verkehrsorientierte Strassen** sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmenden für die Erschliessung zur Verfügung stehen. Nebst dem Fahren kann die Fahrbahn auch zum Anhalten, Wenden und zum Güterumschlag genutzt werden. Für den Veloverkehr ist im Allgemeinen keine besondere Regelung notwendig. Die Strassen sind so gestaltet, dass sie mit kleinen Geschwindigkeiten befahren werden. Gegebenenfalls sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zweckmässig. Alle Verkehrsteilnehmende sollen aufgrund der Gestaltung erkennen, dass es sich um eine nicht verkehrsorientierte Strasse handelt.

### Haltung Fussverkehr Schweiz

Der Interessenverband Fussverkehr Schweiz wünscht sich FGS in folgenden Fällen:

- wenn das Verkehrsaufkommen 200 Fahrzeuge in der Spitzenstunde übersteigt
- wenn die Gestaltung der Strasse eine klare Trennung von Fahrbahn und Trottoir aufweist, insbesondere bei breiten Strassen und bei hoher Bedeutung für besondere Benutzergruppen (Kinder unter 7 Jahren, Schulkinder, Betagte, Menschen mit Behinderung)
- Wenn sich die Wunschnlinien des Fussverkehrs auf bestimmte Querungsstellen konzentrieren (dies nicht nur bei Schulen und Heimen)

Kat. Defizit 31: allgemeines Defizit / Kommunikationsbedarf

Kat. Defizit 37: mittleres Sicherheitsdefizit / hohes Komfortdefizit

### Ist-Zustand



FGS in einer siedlungsorientierten Strasse direkt beim Schulhaus Säget.

### Handlungsempfehlungen

#### Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten Strassen für die Gemeinde Jegenstorf

Alle Kantonsstrassen mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt von Scheunen, sind verkehrsorientierte Strassen. Bei den Gemeindestrassen sind alle Strassen ohne Verbindungsfunktion nicht verkehrsorientierte Strasse. Die Strassen mit Verbindungsfunktion sind zu prüfen. Einer ersten Einschätzung sind die einen verkehrsorientierte Strassen (z.B. Iffwilstrasse und Zuzwilstrasse), andere nicht verkehrsorientierte Strassen (z.B. Mattstettenstrasse und Brüggackerstrasse).

#### Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen

Zukünftig sind FGS in Tempo-30-Zonen auf Verbindungsstrassen der Gemeinde und auf Kantonsstrassen in der Gemeinde weiterhin erwünscht. Das betrifft die in der Karte Zielbild Motorisierter Individualverkehr entsprechend bezeichneten Strassen. Aufgrund des hohen Fahrtenaufkommens und der teilweise breiten Querschnitte besteht in diesen Strassen ein Bedürfnis nach vortrittsberechtigten Querungen. Ansonsten kann die Querbarkeit dieser Achsen stark beeinträchtigt sein, ganz besonders für vulnerable Gruppen wie Schulkinder oder Betagte.

#### Tempo 30 auf nicht verkehrsorientierten Strassen

In Tempo-30-Zonen auf Strassen ohne Verbindungsfunktion sind in Übereinstimmung mit oben zitierten Vorgaben in der Regel keine FGS anzuordnen. Ausnahmen sind namentlich im Umfeld von Schulen und Heimen möglich.

Anstelle von FGS können andere Massnahmen angeordnet werden, um Querungen zu unterstützen. Dazu gehören die punktuelle Fahrbahnerhöhung oder die Fahrbahneinengung (Trottoirnasen). Solche baulichen Massnahmen wirken zusätzlich verkehrsberuhigend und bieten daher einen erhöhten Schutz der Verkehrsteilnehmenden. Fahrbahnerhöhungen reduzieren die Höhendifferenz zwischen Trottoir und Fahrbahn, was den Querungskomfort erhöht. Davon profitieren ganz besonders Menschen mit Rollstühlen, Rolatoren und anderen Gehhilfen sowie mit Kinderwagen. Trottoirnasen

verbessern die Sichtverhältnisse und verkürzen gleichzeitig die Querungsdistanz des Fussverkehrs.



Beispiel Querungsstelle mit markierter Trottoirnase



Beispiel Querungsstelle mit Fahrbahnerhöhung

Umsetzung	
Priorität 31:	längerfristig
Priorität 37:	mittelfristig
Federführung:	Gemeinde
Koordination / Abstimmung:	<p>Zu berücksichtigen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Verkehrsmengen (Fahrzeuge und Fussgänger:innen)</li> <li>– das örtliche Geschwindigkeitsverhalten</li> <li>– Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Heime etc. in der Umgebung</li> <li>– Die Wunschlinien im Fussverkehr (FGS sind eher nicht zweckmässig, wenn die Wunschlinien einen Strassenabschnitt mit grosser Streuung queren. Wenn viele Wunschlinien gebündelt bzw. punktuell queren, ist ein FGS eher zu prüfen).</li> </ul>

## G Verkehrsberuhigung

Hauptverkehrsart: Alle

Schwachstellen: 32, 33, 52, 53, 54, 55, 56

Drittprojekt: Nein

### Beschrieb

Die Karte «Zielbild Motorisierter Individualverkehr» gibt eine gesamtheitliche und kohärente Strategie für die räumliche Ausdehnung von Tempo-30-Zonen in der Gemeinde vor. Vergleicht man den Bestand und das Zukunftsbild, wird ersichtlich, dass auf gewissen Strassenabschnitten eine Temporeduktion erfolgen soll. Genauer gesagt auf vier kommunalen Strassenabschnitten: Schwachstellen 32, 52, 53, 54, 55. Ferner sollen einzelne Abschnitte von Kantonstassen neu in Tempo 30 überführt werden: Schwachstellen 22 und 56.

Kat. Defizit:

mittleres Sicherheitsdefizit / hohes Komfortdefizit

### Ist-Zustand



Der bestehende Strassenraum der Iffwilstrasse wird in der Nähe des Ortskerns bzw. der Schule heute schon im Rechtsvortritt geführt. Höchstgeschwindigkeit ist Tempo 50. Schwachstelle 32.



Zuzwilstrasse 40: Auf einem kurzen Abschnitt ist innerhalb der Strassenanlage keine Separierung des Fussverkehrs möglich. Die Netzlücke wiegt bei Tempo 50 schwerer als bei Tempo 30. Schwachstelle 33 und 54.



An der Brüggackerstrasse kommt in Zukunft eine neue Wohnüberbauung. Die Strasse ist sehr gerade. Schwachstelle 52.



Die Ausgestaltung des Chrützeichwegs verfügt bereits heute über verkehrsberuhigende Gestaltungselemente. Schwachstelle 53.

### Massnahme

Die Planung der Verkehrsberuhigung auf den vier kommunalen Strassenabschnitten (32, 52, 53, 54, 55) ist im Rahmen eines separaten Projekts anzugehen. Die fehlende

Längsverbindung des Fussverkehrs bei der Zuzwilstrasse 40 (Schwachstelle 33) kann mit einer Geschwindigkeitsreduktion entschärft werden. Bei der Umsetzung der Tempo-30-Zone soll eine Einengung an dieser Stelle geprüft werden.

Für die Verkehrsberuhigung auf den Kantonsstrassen muss die Gemeinde das Bedürfnis beim Kanton anmelden und begründen. Als Argumente für eine Tempo-30-Zone auf der Bernstrasse (Schwachstelle 56) sind zu nennen: bestehende Defizite in der Veloführung werden entschärft; allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit; Verbesserung der Sichtverhältnisse; Tor am Knoten Chrützeichi / Mattstettenstrasse ist für Verkehrsteilnehmende besser verständlich als an heutiger Lage; die Leistungsfähigkeit bleibt bestehen; Zeitverlust ist sehr gering; Zentrumsfunktion wird gestärkt dank Reduktion der Dominanz des rollenden Verkehrs; Aufenthaltsqualität wird erhöht; Lärmreduktion; erhöhte Wohnqualität; Reduktion der Schadstoffemissionen bzw. Verbesserung der Luftqualität.

Im Ortsteil Scheunen sollen die Abschnitte auf der Gemeindestrassen auf Tempo 30 reduziert werden. Eine Anforderung des Kantons an Tempo-30-Zonen sind beidseitig bebauten Gebiet. Argumente für eine Tempo-30-Zone in Scheunen sind: Erhöhung der Verkehrssicherheit in den schmalen Strassen ohne separierte Flächen für den Fuss- und Veloverkehr; Anpassung des Geschwindigkeitsregimes an die örtlichen Verhältnisse; Schulwegsicherheit; erhöhte Wohnqualität. Dies kann in einem separaten Projekt für die Argumente nach Art. 108 der Signalisationsverordnung, «Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten» genützt werden. Für die Kantonsstrasse sollen weiche Massnahmen entwickelt und mit dem Kanton erarbeitet werden, um die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.

#### Umsetzung

Priorität:	mittelfristig
Federführung:	Gemeinde
Koordination / Abstimmung:	Tiefbauamt des Kantons Bern (OIK III)

## H Bahnhofsumfeld

Hauptverkehrsart: MIV / FV

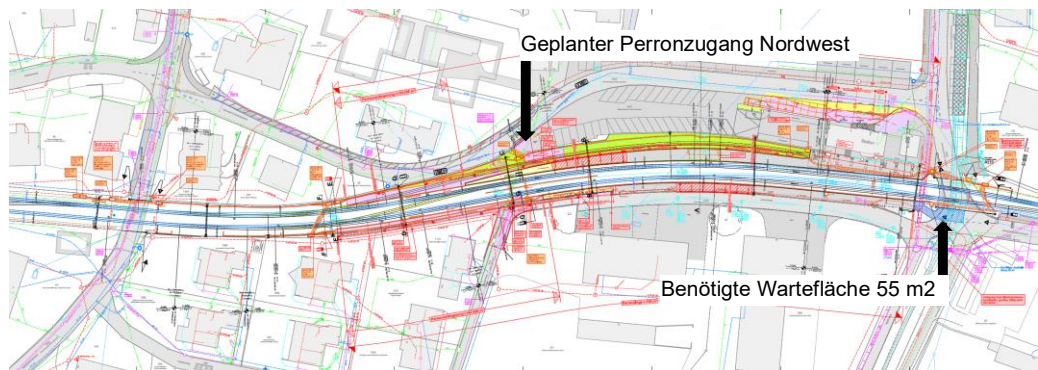
Schwachstellen: 35, 51

Drittprojekt: Ja/Nein

### Beschrieb

Der Bahnhof liegt heute in einer Tempo-30-Zone. Die General Guisanstrasse im Bereich des Bahnhofs weist keinen separierten Gehweg auf. Die Bahnquerung der General Guisanstrasse weist eine schmale, markierte Fläche für den Fussverkehr auf, welche allerdings unter Berücksichtigung des Personenaufkommens jeweils nach Ankunft der Züge jeweils deutlich unterdimensioniert ist.

RBS verfolgt ein Sanierungsprojekt für den Bahnhof. Die Wiederherstellung des heutigen Zustands wird nicht bewilligungsfähig sein, weil die heutigen Sicherheitsanforderungen, welche in Bahnbauten zwingend einzuhalten sind, nicht erfüllt werden könnten. Konkret geht es um die Entflechtung der Verkehrsströme bzw. der Warteräume an den Bahnschranken. Es sind separierte Warteräume zu schaffen und entsprechend der prognostizierten Fahrgastzahlen zu dimensionieren. Für die aussteigenden Fahrgäste ist eine Aufstellfläche von 55 m<sup>2</sup> nötig.



Projektplan Sanierung Bahnhof Jegenstorf, RBS (Stand Ende 2021)

Kat. Defizit 35: mittleres Sicherheitsdefizit / hohes Komfortdefizit

Kat. Defizit 51: allgemeines Defizit / Kommunikationsbedarf

### Ist-Zustand

Die General Guisanstrasse weist auf der Höhe des Bahnhofs zahlreiche Autoparkplätze, die Veloabstellanlagen und die Bushaltestelle auf. Aufgrund der unüberbauten Fläche vis-à-vis des Bahnhofs beschränkt sich der Querungsbedarf auf die Personen vom/zum Veloständer und die starke Wunschlinie entlang der Bahnhofstrasse. Diese Wunschlinie ist aufgrund der kleinen Grünrabatte hinter dem Kiosk etwas gestört. Zudem sind die Sichtverhältnisse nicht optimal.

Auf der Nordseite des Kiosk sind die Platzverhältnisse selbst für die Zirkulation zu Fuss zu knapp bemessen: Auf der Höhe des Kiosk bis weniger als 3 m, auf dem Bahnübergang bis weniger als 1.3 m. Die Zufussgehenden beanspruchen daher gerne die ganze Strassenbreite (Fahrbahn ca. 6 m). Kein geringer Anteil der Personen quert auch gleich an dieser Stelle die General Guisanstrasse, um zum Gehweg auf der Nordseite der Bahnhofstrasse zu gelangen. Das alles ist aufgrund der moderaten Belastung des Bahnübergangs mit MIV meist kein gravierendes Defizit. Es kommt aber doch häufig zu Situationen, wo Fahrzeuge trotz Vortritt in der Durchfahrt gehindert werden. Um das heutige Verkehrsverhalten zu legalisieren, bietet sich eine Begegnungszone an, welche das Vortrittsrecht den Zufussgehenden gibt.

Schliesslich fehlt es dem gesamten Bahnhof an einer grosszügigen Fläche für das Verweilen, Warten und Treffen. Eine Koexistenz auf den Fahrbahnen würde diesen Mangel etwas mildern.

### Massnahme

Die Gemeinde evaluiert mögliche Geschwindigkeitsregelungen inkl. deren Perimeter und entscheidet zu Handen des Gesamtprojekts Bahnhof Jegenstorf (RBS).

<b>Umsetzung</b>	
Priorität 35:	mittelfristig
Priorität 51	kurzfristig
Federführung:	Gemeinde
Koordination / Abstimmung:	Projekt Bahnhof Jegenstorf (RBS)

---

## I Fehlende Fussverkehrsverbindung im Bereich Bernfeld

Hauptverkehrsart: FV

Schwachstellen:36

Drittprojekt: Ja

### Beschrieb

Im Bereich der Landi und weiteren Liegenschaften (bspw. Bernstrasse 38, 40, 50, 60, 62) an der westlichen Seite der Bernstrasse gibt es kein Trottoir. Vom Ortszentrum her kommend, müssen Fussgänger:innen auf der Ostseite gehen, um zu den Liegenschaften zu gelangen und sie müssen die Kantonsstrasse an Orten queren, wo es keine entsprechenden Infrastrukturen gibt. Obwohl keine Unfälle mit dem Fussgängerbeteiligung vorliegen, handelt es sich um ein Sicherheitsdefizit.

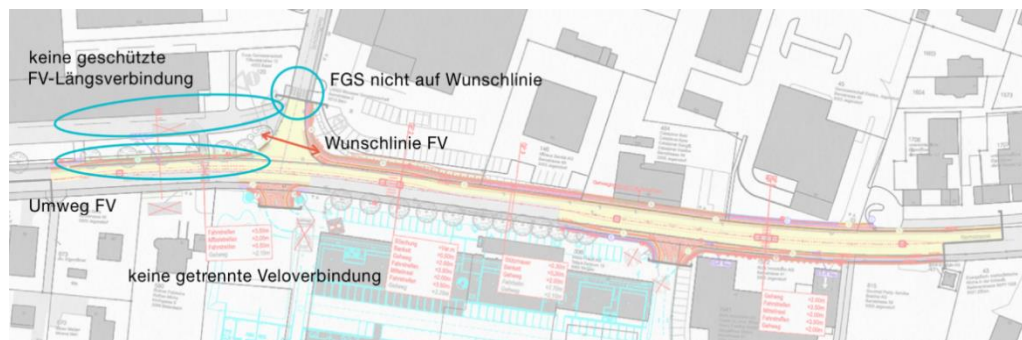
Personen, welche zur Landi möchten, müssen einen Umweg von ca. 75 m in Kauf nehmen, um über den Fussgängerstreifen südlich des Knotens zu gehen. Mit einer Aufwertung der Fussverkehrsführung können die Sicherheit, der Komfort und die Standorte der Liegenschaften aufgewertet werden. Die Erschliessung für den Fussverkehr in das Quartier Bernfeld wird ebenfalls aufgewertet.

Kat. Defizit: mittleres Sicherheitsdefizit / hohes Komfortdefizit

### Ist-Zustand

Die Gesamtanierung dieses Abschnitts der Bernstrasse durch den Kanton hebt die Schwachstelle nicht. Folgende Inputs im Abschnitt Massnahmen sollen der Gemeinde helfen, im Austausch mit dem Kanton, die Bernstrasse für den Fuss- und Veloverkehr weiterzuentwickeln und zu verbessern.

### Massnahme



**Allgemeines:** Die geplante Fussverkehrslängsverbindung auf der Westseite der Bernstrasse ist eine Massnahme mit hohem Wert. Mit einer Mindestbreite von 2.00 m ist das Trottoir knapp aber ausreichend bemessen.

**Führung Fussverkehr südlich des Schützenwegs:** Durch die neue Querungsstelle mit FGS und Mittelinsel, verbreitert sich der Strassenquerschnitt. Zu diesem Zweck wird ein Abschnitt des westseitigen Trottoirs aufgehoben. Der Fussverkehr wird über den Parkplatz geführt. Dort steht jedoch keine geschützte Fläche für die Fussgänger:innen zur Verfügung. Die parkierten Autos stehen schräg zur Fahrgasse. Kinder, Personen im Rollstuhl oder kleine Menschen können beim Parkiermanöver schnell übersehen werden. Somit kann in diesem Bereich nicht von einer sicheren Fussgängerführung gesprochen werden. Die Fussgänger:innen werden geneigt sein, die Fahrgasse diagonal zu queren, anstatt den rechtwinkligen Umweg zu gehen. Dies erhöht das Sicherheitsproblem noch. Das Projekt sollte diesbezüglich überprüft werden. Mögliche Lösungsansätze sind eine strassenbegleitende Fussgängerführung zu Lasten der Grünfläche mit bestehenden Bäumen oder eine rückwärtige Fussgängerführung bei gleichzeitiger Aufhebung der Parkplätze. Für den Variantenentscheid ist zu prüfen, ob die noch nicht sehr gross gewachsenen Bäume verschoben werden können. Grundsätzlich ist eine Erhaltung oder gegebenenfalls eine Ersatzpflanzung dringend erwünscht.

**Fussgängerstreifen nicht auf Wunschlinie:** Der Fussgängerstreifen über den Schützenweg sollte näher zum Knoten verschoben werden, um den Wunschlinien besser zu entsprechen. Bleibt der Fussgängerstreifen am heutigen Ort, werden voraussichtlich viele Fussgänger:innen die Strasse daneben queren. Das wäre wiederum ein Sicherheitsdefizit.

**Keine getrennte Veloverbindung:** Die Bernstrasse ist eine Velo Alltagshauptverbindung, Zudem liegt in diesem Bereich ein Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten (gemäss dem Sachplan Veloverkehr). Auf einer stark befahrenen Hauptstrasse mit Höchstgeschwindigkeit 50 km/h sollte eine separate Veloführung angeboten werden. Das vorliegende Projekt sieht keine entsprechenden Massnahmen vor.

### Umsetzung

Priorität:	kurzfristig
Federführung:	Tiefbauamt des Kantons Bern (OIK III)
Koordination / Abstimmung:	Gemeinde, private Grundeigentümer

---

## J Trottoirüberfahrten

Hauptverkehrsart: FV / Alle

Schwachstellen: 38, 59

Drittprojekt: Ja

### Beschrieb

Gemäss Elternrat Jegenstorf gibt es im Knoten Bernstrasse / Mattstettenstrasse ein erhöhtes Sicherheitsdefizit. Der Längsstreifen für Fussgänger ist nicht für alle Verkehrsteilnehmende selbsterklärend. Gemäss Beobachtungen des Elternrats kommt es oft zu Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmenden. Nicht alle Fussgänger und Fussgängerinnen queren die Mattstettenstrasse über den Längsstreifen für Fussgänger. Sie queren die Strasse entsprechend ihrer Wunschlinien überall. Fahrzeugführende missachten beim Ein- und Abbiegen das Vortrittsrecht des Fussverkehrs auf dem Längsstreifen für Fussgänger.

Im Knoten Zuzwilstrasse und Hubelweg führt die heutige Strassenraumgestaltung gemäss Elternrat zu gefährlichen Situationen, geschuldet durch Fehlverhalten der Fahrzeugführenden und den offenbar nicht selbsterklärenden Strassenverhältnissen. Der Vortritt des Fussverkehrs auf dem Längsstreifen für Fussgänger wird vom motorisierten Verkehr manchmal missachtet. Dies führt zu Konflikten zwischen dem Fuss- und rollenden Verkehr. Zudem fahren die Verkehrsteilnehmenden gemäss Anwohnern und Anwohnerinnen zu schnell. Diese Beobachtung wurde nicht mit einer Messung überprüft. Gemäss der Rückmeldung Schulwegsicherheit holen die Fahrzeuge weit aus. Zudem seien schon mehrmals Fahrer im Winter bei Glätte über Fahrbahn und Fussverkehrsflächen geschlittert und erst im Elektrokasten zum Stehen gekommen. Seit der Datenerhebung 2011 wurde kein Strassenverkehrsunfall an diesem Knoten gemeldet. Der Längsstreifen für Fussgänger ist baulich abgesetzt, also baulich als Trottoirüberfahrt ausgebildet, welche ergänzend mit der Markierung «Längsstreifen für Fussgänger» verdeutlicht wird. Viele Verkehrsteilnehmer erachten die bauliche Trennung nicht als genügend. Aus Expertensicht ist die Trottoirüberfahrt sehr lang und schmal. Der einmündende Hubelweg ist stark fahrdynamisch dimensioniert und gestaltet.

Es wird bezweifelt, ob die Anordnung eines Längsstreifens für Fussgänger über Knoten überhaupt zulässig ist, zumal das Element in der Signalisationsverordnung eindeutig als Längselement dargestellt wird. Namentlich die Schemaskizze lässt darauf schliessen, dass die Markierung im Knotenbereich zu unterbrechen ist und anstelle des Fussgängerlängsstreifens Fussgängerstreifen anzuordnen sind.

Kat. Defizit: mittleres Sicherheitsdefizit

### Ist-Zustand



Markierter Längsstreifen für Fussgänger entlang der Bernstrasse über die Einfahrt Mattstettenstrasse.



Der Längsstreifen für Fussgänger markiert über eine Trottoirüberfahrt am Knoten Zuzwilstrasse / Hubelweg.

### Massnahme

Bernstrasse / Mattstettenstrasse: Die Gemeinde schlägt dem Kanton Bern vor, eine BehiG-konforme Trottoirüberfahrt zu erstellen. Am besten wird diese mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Bernstrasse (Schwachstelle 56) kombiniert. Eine Trottoirüberfahrt signalisiert dem motorisierten Verkehr, dass Fussgänger und Fussgängerinnen Vortritt haben. Zudem unterstützt es den Fussverkehr die

Mattstettenstrasse in diesem Bereich zu queren. Ein Fussgängerstreifen ist aus verkehrsplanerischer Sicht keine Option, da dieser einen gewissen Abstand zum Knoten aufweisen muss und damit mit der Arealzufahrt (Nordseite) kollidiert. Zudem müsste mit dem Grundeigentümer oder der Grundeigentümerin ein Trottoir erstellt werden. Da die Mattstrasse nur über ein einseitiges Trottoir verfügt.

An der Zuzwilstrasse sollte sich mit der Einführung der Tempo-30-Zone (Schwachstelle 54) die Situation der Tempoüberschreitung verbessern. Der Konflikt des Fuss- und motorisierten Verkehrs kann sich durch eine Redimensionierung der trompetenförmigen Einmündungsbereich verbessern. Mit einer baulichen Insel wird zudem eine Geschwindigkeitsdrosselung beim Ein- und Abbiegen erzwungen, wodurch die Verkehrssicherheit deutlich gestärkt werden kann.



Massnahmenskizze Zuzwilstrasse: Eine bauliche Insel wird empfohlen. Eine Insel, welche nur markiert wird, ist weiterhin überfahrbar. Sofern von den Werkleitungen möglich, sollte auf der Insel eine Baumpflanzung erfolgen. Die Lücke zwischen der Insel und der Parkplätze ist neu für den Fussverkehr angedacht. Die Parkplätze der Zuzwilstrasse 15 sind weiterhin zugänglich, über die Fussverkehrsfläche. Der Abschluss der Trottoirüberfahrt sollte erneuert werden, dass diese wieder taktile wahrnehmbar wird. Der Längsstreifen für Fussgänger kann aufgehoben werden.

## Umsetzung

Priorität:	mittelfristig
Federführung:	Tiefbauamt des Kantons Bern (OIK III) (Schwachstelle 37) Gemeinde (Schwachstelle 59)
Koordination / Abstimmung:	Gemeinde, private Grundeigentümer

# Anhang

**Plan 01: Ist-Zustand Öffentlicher Verkehr**

**Plan 02: Ist-Zustand Fuss- und Veloverkehr**

**Plan 03: Ist-Zustand Motorisierter Individualverkehr**

**Plan 04: Zielbild Fussverkehr**

**Plan 05: Zielbild Veloverkehr**

**Plan 06: Zielbild Motorisierter Individualverkehr**

**Plan 07: Schwachstellen**

metron

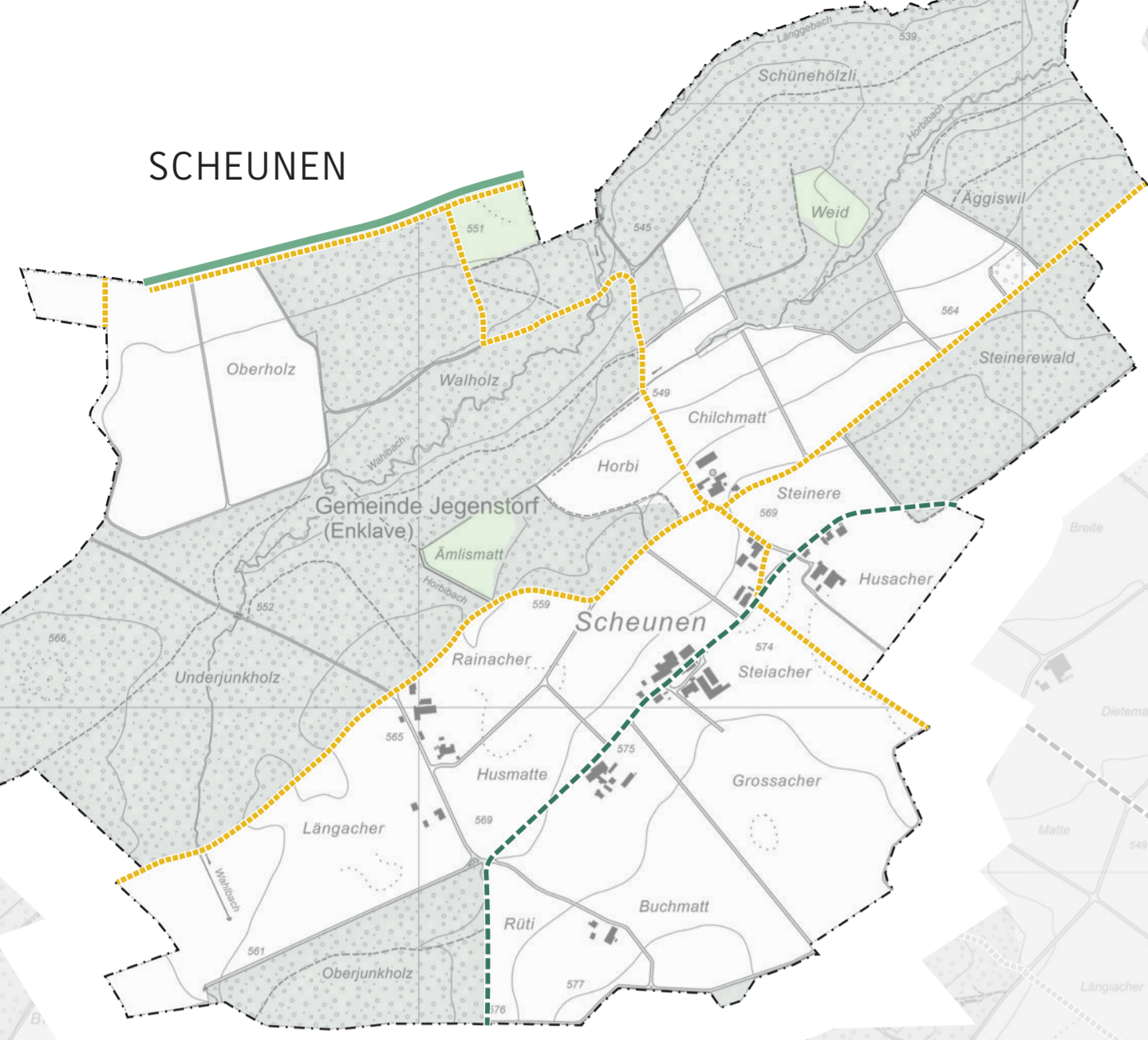
Neugasse 43  
Postfach

3001 Bern  
Schweiz

bern@metron.ch  
+41 31 380 76 80



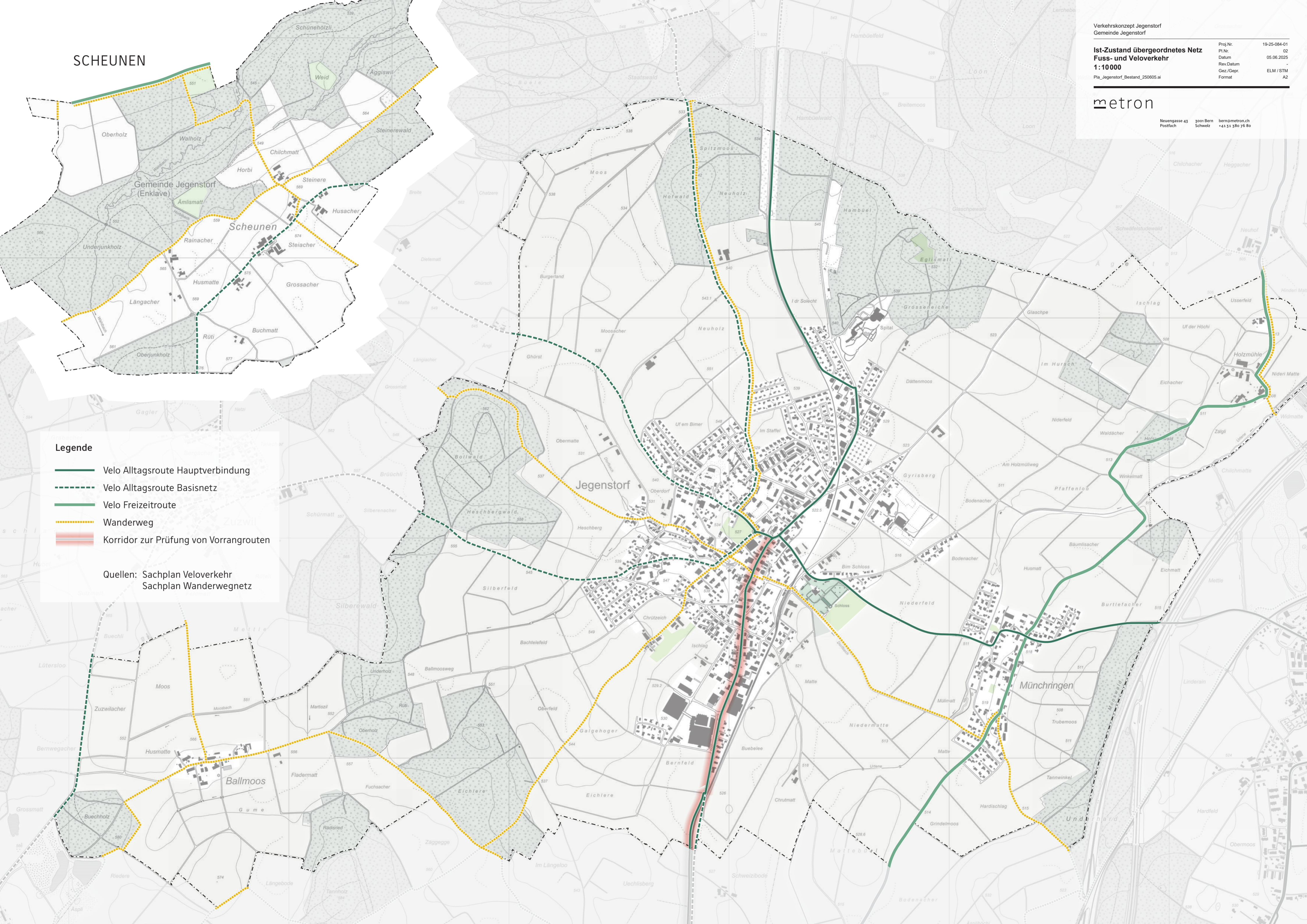
# SCHEUNEN



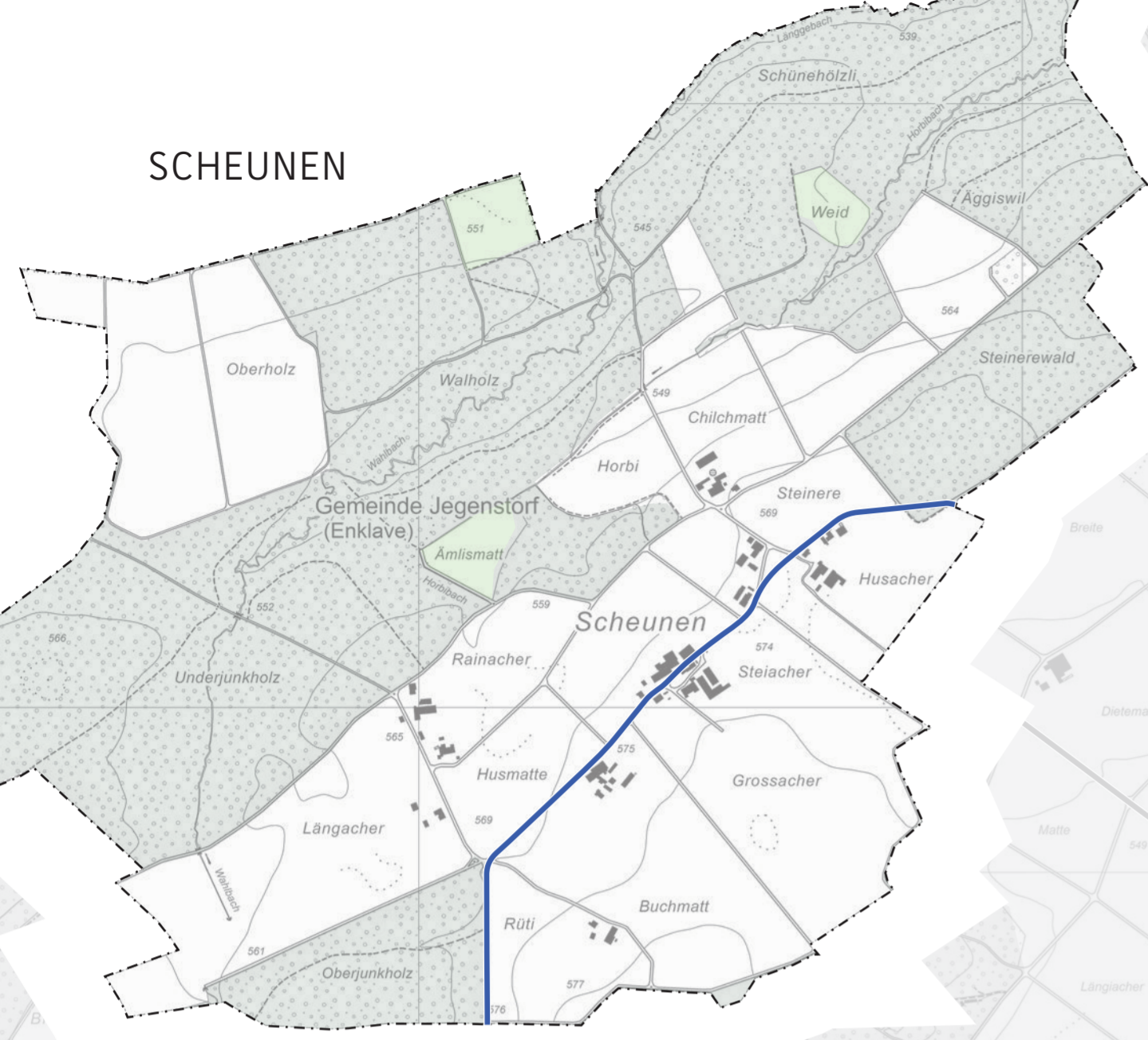
**Legende**

- Velo Alltagsroute Hauptverbindung
- Velo Alltagsroute Basisnetz
- Velo Freizeitroute
- Wanderweg
- Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten

Quellen: Sachplan Veloverkehr  
Sachplan Wanderwegnetz

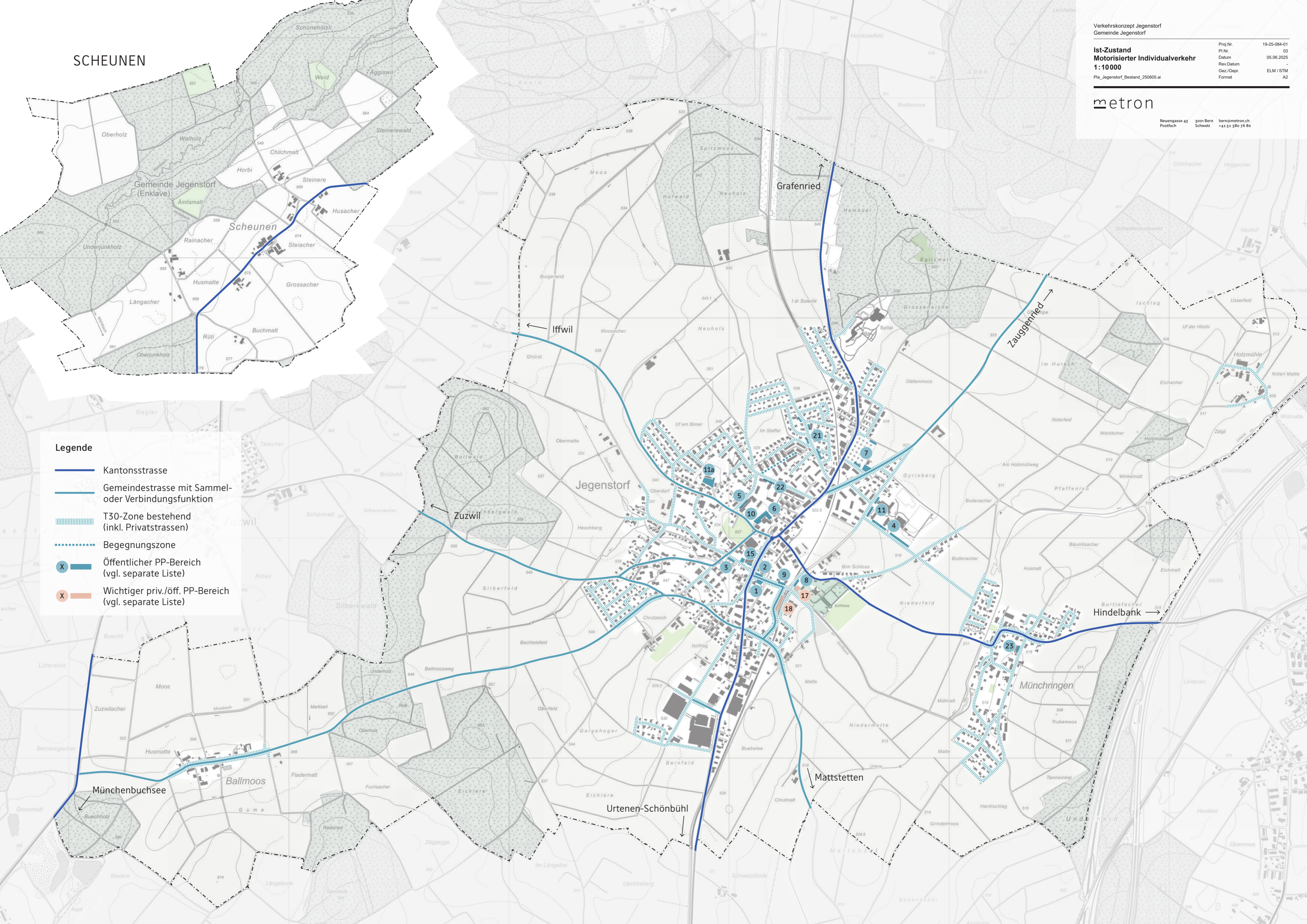


# SCHEUNEN






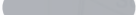

**Legende**

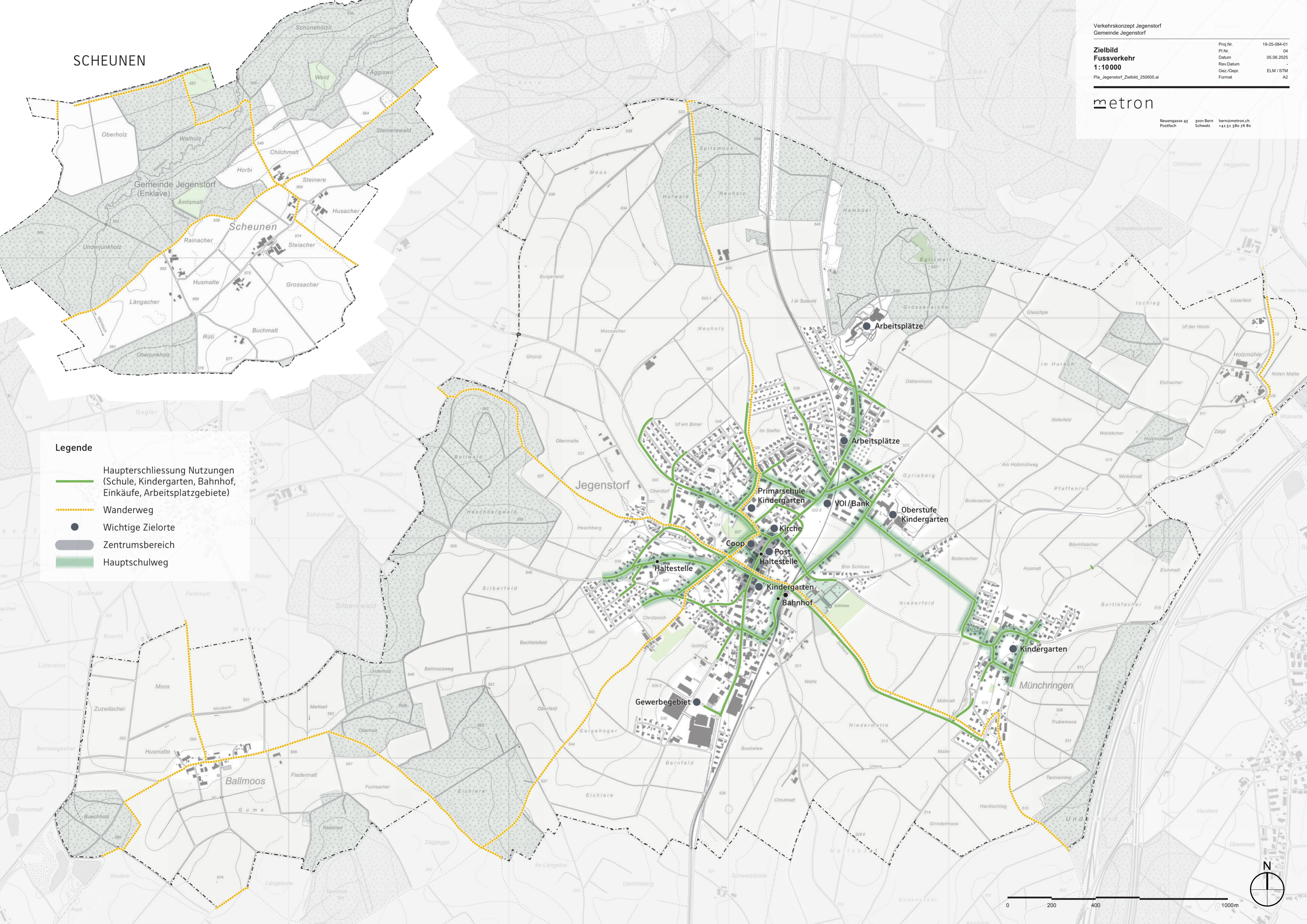
- Kantonsstrasse
- Gemeindefstrasse mit Sammel- oder Verbindungsfunktion
- T30-Zone bestehend (inkl. Privatstrassen)
- Begegnungszone
- Öffentlicher PP-Bereich (vgl. separate Liste)
- Wichtiger priv./öff. PP-Bereich (vgl. separate Liste)



# SCHEUNEN

## Legende

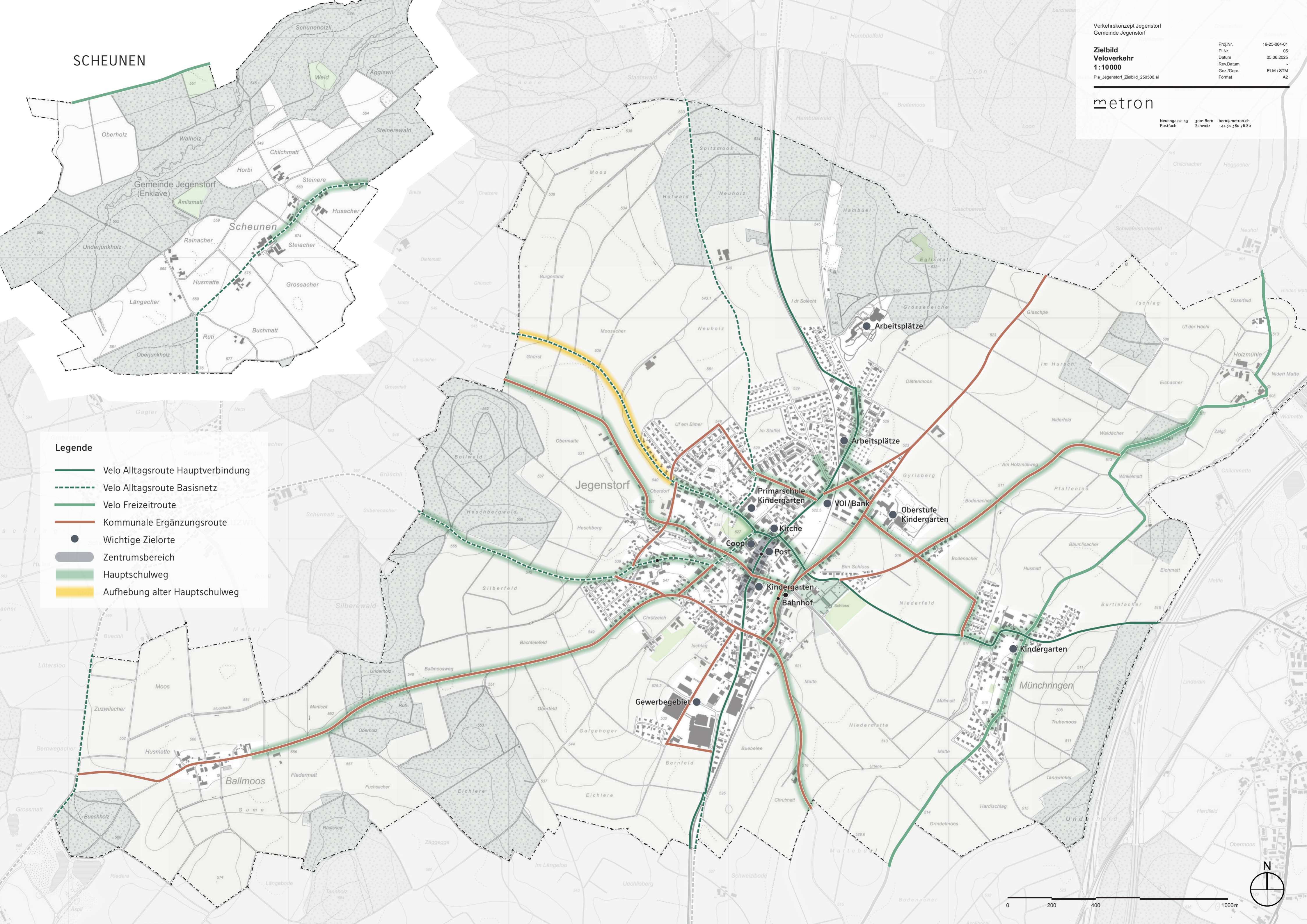
-  Haupterschliessung Nutzungen (Schule, Kindergarten, Bahnhof, Einkäufe, Arbeitsplatzgebiete)
-  Wanderweg
-  Wichtige Zielorte
-  Zentrumsbereich
-  Hauptschulweg



# SCHEUNEN




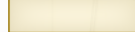

## Legende

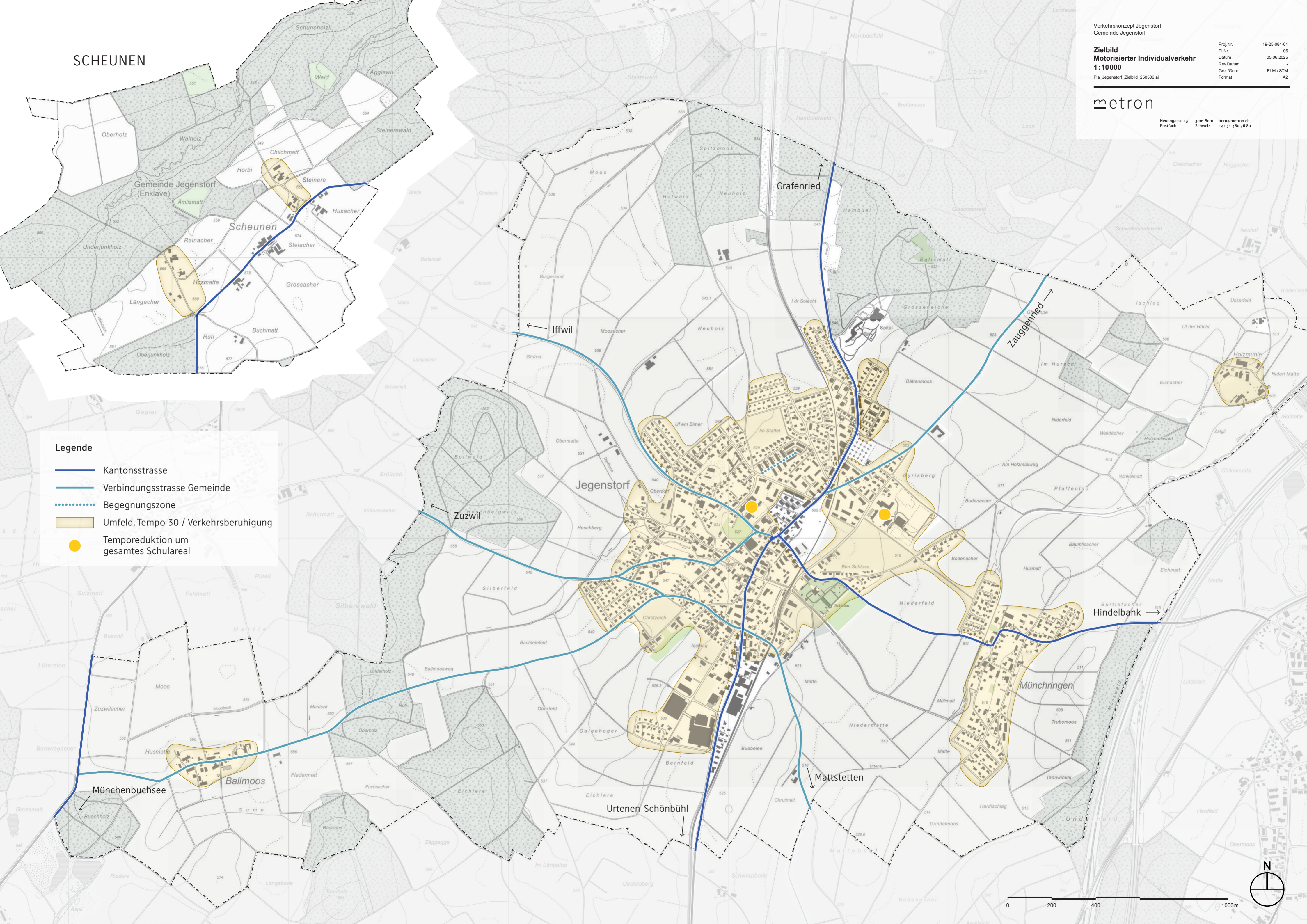
-  Velo Alltagsroute Hauptverbindung
-  Velo Alltagsroute Basisnetz
-  Velo Freizeitroute
-  Kommunale Ergänzungsrouten
-  Wichtige Zielorte
-  Zentrumsbereich
-  Hauptschulweg
-  Aufhebung alter Hauptschulweg



# SCHEUNEN

## Legende

-  Kantonsstrasse
-  Verbindungsstrasse Gemeinde
-  Begegnungszone
-  Umfeld, Tempo 30 / Verkehrsberuhigung
-  Temporeduktion um gesamtes Schulareal



# SCHEUNEN



## Schwachstellen

1:10000

Pla\_Jegenstorf\_Bestand\_250506.ai

Proj.Nr. 19-25-084-01  
Pl.Nr. 07  
Datum 05.06.2025  
Gez./Gepr. ELM / STM  
Format A2

metron

Neuengasse 43 3001 Bern  
Postfach Schweiz bern@metron.ch  
+41 31 580 75 80

## Legende

Schwachstelle

- Öffentlicher PP-Bereich
- Wichtiger priv./öff. PP-Bereich
- Umgang FGS in T30-Zone

