

Einwohnergemeinde



Ipsach

Verkehrsrichtplan Ipsach

Stand Mitwirkung



7.7.2022

infraconsult

Raum und Mobilität
Umwelt
Gesellschaft und Wirtschaft
Public Management
Kommunikation

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



Titelbild: Orthofoto von Ipsach (Quelle: swisstopo.ch)

Auftraggeber

Gemeinde Ipsach
Dorfstrasse 8
2563 Ipsach

Projektleitung

Beat Perler, Gemeinderat öffentliche Sicherheit

Begleitgruppe (14 Personen)

Bearbeitende IC Infraconsult

André König, Projektleitung
Sandro Rätzer, stv. Projektleitung

Bezug

IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern

Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
7. 7. 2022	Mitwirkung	Bevölkerung	Durch Gemeinderat verabschiedete Version für Mitwirkung
	Eingabedokument	Vorprüfung	

1888.02 / 06.07.22 / A / Kö (F)
\\zih\proj\1000\1888.02_ipsach_verkehrsrichtplan\01_prod\05 mitwirkungsdossier\20220707_vrp_bericht_massnahmen.docx



Inhaltsverzeichnis

A	Erläuterungsbericht	4
1.	Allgemeines	4
1.1	Auftrag	4
1.2	Stellenwert dieses Richtplan-Entwurfs für die Mitwirkung	4
1.3	Aufbau, Inhalt und Verbindlichkeit	4
1.4	Rechtswirkung	6
1.5	Nachführung	6
1.6	Genehmigung	6
1.7	Genehmigungsvermerk	7
2.	Ausgangslage, Ziele und Konzept	8
2.1	Ausgangslage	8
2.2	Planungsgrundsätze	9
2.3	Grundlagen und übergeordnete Planungen	10
2.4	Genereller Handlungs- und Koordinationsbedarf	14
3.	Richtplan	15
3.1	Erschliessung	15
3.2	Fusswegnetz	16
3.3	Velonetz / Veloparkierung	16
3.4	Massnahmen	17
<hr/>		
B	Massnahmenblätter	18
4.	Massnahmenliste	18
<hr/>		
C	Richtplankarten	28
D	Anhang	29



A Erläuterungsbericht

1. Allgemeines

1.1 Auftrag

Der Gemeinderat beauftragte Anfang Februar 2012 die planum biel ag mit der Überarbeitung des kommunalen Richtplan Verkehr. Der rechtskräftige Richtplan Erschliessung, Verkehr (Januar 1991, genehmigt im Juni 1994) ist veraltet und wurde nicht nachgeführt. Der Entwurf des neuen Richtplans Verkehr wurde 2018 zur Vorprüfung beim Kanton eingereicht, danach aber nicht weiterverfolgt. Ende 2021 beauftragt der Gemeinderat IC Infraconsult mit der Weiterbearbeitung des Verkehrsrichtplans. Der Verkehrsrichtplan wurde in enger Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe erarbeitet. Diese besteht aus 14 Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Ipsach.

Der neue Richtplan Verkehr soll den Behörden als Führungs- und Koordinationsinstrument dienen:

- Koordination Gemeinde - Kanton
- Koordination Gemeinde Gewerbe / Investoren
- Koordination Investitionsplanung (Erschliessung, Unterhalt Strassennetz, Verkehrssicherheit)

1.2 Stellenwert dieses Richtplan-Entwurfs für die Mitwirkung

Dieser Richtplan-Entwurf dient als Grundlage für die öffentliche Diskussion und Mitwirkung. Aufgrund der Mitwirkung und Diskussion im Gemeinderat werden Anpassungen vorgenommen. Der Richtplan wird anschliessend vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) vorgeprüft, bevor der Gemeinderat den Richtplan beschliesst.

1.3 Aufbau, Inhalt und Verbindlichkeit

Der Richtplan Verkehr besteht aus den drei folgenden Teilen:

- A. Erläuterungsbericht
- B. Massnahmenblätter
- C. Richtplankarten (Teilrichtpläne Erschliessung, Fusswegnetz, Velonetz)

A Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht beschreibt die Ausgangslage und die Herleitung der Massnahmen und der Teilrichtpläne. Das Unterkapitel 2.2 «Planungsgrundsätze» sowie Kapitel 3 «Richtplan» sind behördenverbindlich.



Der Erläuterungsbericht zum Richtplan Verkehr ist in folgende Teile gegliedert:

Kapitel 1: «Allgemeines»

Das Kapitel umfasst die Rahmenbedingungen des vorliegenden Verkehrsrichtplans.

Kapitel 2: «Ausgangslage, Ziele und Konzept»

Das Kapitel formuliert die Ausgangslage, Ziele, Konzept und genereller Handlungs- und Koordinationsbedarf der Verkehrsplanung.

Kapitel 3: «Richtplan»

Das Kapitel erläutert die Erschliessung und die Strassenhierarchie (Kantons- und Gemeindestrassen, Basis- und Detailerschliessungsstrassen). Das Kapitel 3 ist gemäss Kapitel 1.4 verbindlich

B Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter stellen die Aufgaben der Gemeinde dar und sind behördenverbindlicher Bestandteil des Richtplans. Die Massnahmenblätter präzisieren die Ausgangslage und die Zielsetzung, definieren erste Lösungsansätze und koordinieren das weitere Vorgehen und die Zuständigkeiten. Die Massnahmenblätter sind gemäss Kapitel 1.4 behördenverbindlich.

C Richtplankarten

Die Richtplankarten bestehen aus den folgenden, behördenverbindlichen Teilrichtplänen:

- Teilrichtplan Erschliessung
- Teilrichtplan Fusswegnetz (nach FWG Art. 2)
- Teilrichtplan Velonetz

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

Anhang

Der Anhang beinhaltet ein Verzeichnis der wichtigsten Grundlagen, die Analyse der verkehrlichen Situation im Gemeindegebiet und die übergeordneten Planungen sowie der Ergänzungsplan «Strassenverzeichnis».

Es besteht keine spezielle Verbindlichkeit im Sinne von Kapitel 1.4.

Mit der Beschlussfassung des Gemeinderates gelten im Teil A das Unterkapitel 2.2 «Planungsgrundsätze sowie Kapitel 3 «Richtplan» als behördenverbindlich. Dies gilt auch für die Teile B «Massnahmenblätter» und C «Richtplankarten» (vgl. Kapitel 1.4 «Rechtswirkung»). Die behördenverbindlichen Kapitel sind im Titel jeweils blau hinterlegt.



1.4 Rechtswirkung

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

1.5 Nachführung

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

1.6 Genehmigung

Genehmigungsinhalt sind die Planungsgrundsätze (Kapitel 2.2), Das Kapitel 3 «Richtplan», die Massnahmenblätter (Teil B) sowie die die Richtplankarten (Teil C) «Erschliessung», «Fusswegnetz (nach Art. 2 FWG)» und «Velonetz».



2. Ausgangslage, Ziele und Konzept

2.1 Ausgangslage

Der Richtplan «Erschliessung, Verkehr» wurde 1993 beschlossen und am 22. Juni 1994 von der kantonalen Baudirektion genehmigt. Der rechtsgültige Richtplan entspricht nicht mehr den heutigen Gegebenheiten und wurde 2018 überarbeitet, jedoch nicht verabschiedet. Der vorliegende Verkehrsrichtplan baut auf dieser Überarbeitung auf und nimmt die aktuellen verkehrlichen Entwicklungen der Gemeinde als auch der Region auf.

Die Abschreibung des Projektes A5 Westumfahrung Biel wirkt sich auch auf die gesamtverkehrliche Entwicklung der Gemeinde Ipsach aus. Am ursprünglichen Porttunnel, als eigentliches Teilprojekt der A5 Westumfahrung, hält die mit der Planung beauftragte behördliche Organisation des «espace biel.bienn.nidau» im Rahmen ihres Zukunftsbildes nicht mehr fest: «Problematisch ist insbesondere die stärkere Verkehrsbelastung des Ortszentrums von Ipsach».

Durch die Abschreibung des Plangenehmigungsverfahrens der Westumfahrung Biel wurde der Enteignungsbann auf die Parzellen des Porttunnels aufgehoben (betrifft Parzelle Schürlirain). Dadurch wird die Planung des Porttunnels sowie das Tunnelportal hinterfragt. Es ergeben sich für Ipsach neue Möglichkeiten. Im Hinblick darauf ist es zwingend, die kommunale Verkehrspolitik auf die regionalen Entwicklungsabsichten auszurichten.

Der Gemeinderat hat beschlossen, dass eine grundlegende Überarbeitung des bestehenden Richtplan-Entwurfs erfolgen soll und der Richtplan den veränderten Rahmenbedingungen angepasst wird. Bis anhin stand in der Planung der motorisierte Verkehr im Zentrum, beispielsweise mit der Sanierung der Hauptstrasse 2021. Der vorliegende Verkehrsrichtplan setzt den Fokus bewusst auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr.

Der Richtplan Verkehr soll die aktuelle Situation des Verkehrsnetzes darstellen und die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs als auch des öffentlichen Verkehrs festhalten. Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit stehen bei den einzelnen Massnahmen im Fokus

Der Richtplan wurde im Auftrag des Gemeinderates durch die Sicherheitskommission unter fachlicher Begleitung von IC Infraconsult erarbeitet.



2.2 Planungsgrundsätze

Die Verkehrsplanung der Gemeinde basiert auf folgenden Planungsgrundsätzen:

Grundsatz	Die Gemeinde soll über alle Verkehrsträger gut erschlossen und erreichbar sein. Bei der Ausgestaltung der Angebote richtet sie sich an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit aus.
Ortsverträgliche Verkehrsbelastung	Die Auswirkungen des Verkehrs sollen so minimiert werden, dass die Sicherheit, die Aufenthaltsqualität und die Minderung von Immissionen (Lärm, Luft und Staub) Vorrang gegenüber höheren Geschwindigkeiten haben sollen.
Siedlung und Verkehr	Die Siedlungsentwicklung ist gezielt auf den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität ausgerichtet. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ermöglicht die Eindämmung des MIV und eine Verlagerung auf den ÖV als auch auf den Fuss- und Veloverkehr zu fördern.
Plafonierung MIV	<p>Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt wurden für den MIV massgebende Verbesserungen erreicht. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der MIV und insbesondere der Schwerverkehr gegenüber heute das Kerngebiet nicht weiter belastet und nicht weiter zunehmen.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Ein Portttunnel unterstützt diese Strategie am besten, wenn er als Variante "lang" und mit 2 Anschlüssen und verkehrlich flankierenden Massnahmen betrieben wird.▪ Eine Variante "lang" mit einem Anschluss ist für die Gemeinde weniger zielführend.▪ Eine Variante "kurz" lässt das Verkehrsaufkommen zunehmen, weshalb die Gemeinde diese Variante nicht unterstützen kann.
Förderung ÖV, Fuss- und Veloverkehr	<p>Konsequente Förderung des ÖVs und Fuss- und Veloverkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Erhöhung des Anteils ÖV durch eine laufende Prüfung und Verbesserung des Angebots▪ Kurze, direkte und attraktive Fusswege an den See und insbesondere sichere Schulwege▪ Schliessung der Lücken im Velonetz, Verbesserung und Attraktivierung der Veloinfrastruktur▪ Velospot in der Gemeinde, als ergänzendes Angebot zum öffentlichen Verkehr ausserhalb der Hauptbetriebszeiten▪ Ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen bei Haltestellen und wichtigen Orten in der Gemeinde
Erhöhung Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität	<p>Die Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere auf der Hauptstrasse – stehen im Vordergrund der verkehrlichen Entwicklung von Ipsach. Zentral sind folgende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Dosierung des Verkehrs am Siedlungsrand▪ Attraktive Umsteigepunkte (Hubs)▪ verbesserte Signalisation▪ Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität▪ Erweiterung der bestehenden Tempo 30 Zonen

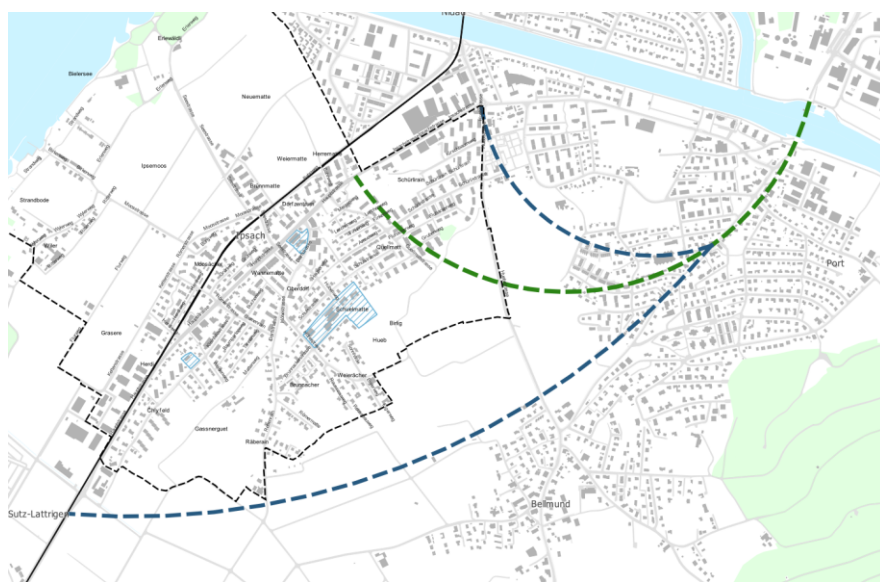
2.3 Grundlagen und übergeordnete Planungen

2.3.1 Gesamtverkehrliche Entwicklung Portttunnel

Der Kanton Bern reichte 2017 das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung Biel (Westast, der Umfahrung Vingelz, Zubringer rechtes Bielerseeufer / Portttunnel) beim UVEK zur Genehmigung ein. Aufgrund der grossen Opposition in der Region Biel beantragte der Kanton beim UVEK im Februar 2019 die Sistierung des Verfahrens. Im Januar 2021 schrieb das UVEK das Plangenehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt ab und hob den Enteignungsbann auf. Am Portttunnel als Zubringer für das rechte Bielerseeufer zum Ostast A5 wird weiterhin festgehalten, da der Portttunnel die Gemeinden Nidau und Port vom Durchgangsverkehr entlasten soll. Der Portttunnel kann jedoch zu einer Verlagerung des Schwerverkehrs und des MIV führen und somit zu einer Mehrbelastung für das Ortszentrum Ipsach. Weshalb im Zukunftsbild des espace biel.bienne.nidau die bisherige Lösung nicht mehr aufgeführt wird. Die Gemeinde Ipsach begrüsst einen Zubringer rechtes Bielerseeufer, plädiert jedoch für eine alternative Tunnelführung um die Ortsverträglichkeit für die Gemeinde sicherstellen zu können.

Variante Portttunnel «kurz»:

Die Variante «kurz» stellt die bisherige Variante des Portttunnels mit Anschluss über die Parzelle Schürliirain im Norden von Ipsach dar. Diese Variante führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen in Ipsach und erschwert die Plafonierung des Durchgangsverkehrs auf der Hauptstrasse deutlich.



Portttunnel (grün Variante Portttunnel «kurz», blau Variante «lang» mit den Anschlüssen Schlössli-Kreisel und Ipsach Süd)



Variante Porttunnel «lang» mit Anschluss Schlösslikreisel:

Diese Variante sieht den Tunneleingang südlich von Ipsach sowie einen zusätzlichen Anschluss Schlösslikreisel vor. Aus Sicht der Gemeinde Ipsach stellt diese Option die Bestvariante dar. Sie stellt sicher, dass die Aufenthaltsqualität als auch die Wohnqualität im Ortszentrum erhöht werden kann, da die beiden Anschlüsse Ipsach vom Durchgangsverkehr entlasten.

Variante Porttunnel «lang, ohne Anschluss Schlössli-Kreisel»:

Diese Variante verfügt nur über die Tunneleinfahrt südlich von Ipsach und führt zum Anschluss Brüggmoos. Diese Variante bewirkt kaum Entlastung des Durchgangsverkehrs im Ortszentrum.

Die Gemeinde Ipsach spricht sich klar für eine Variante «Porttunnel lang» mit Anschluss Schlösslikreisel und gegen die ursprüngliche Variante «kurz» aus. Nur die lange Variante mit Anschluss Schlösslikreisel stellt sicher, dass die Entlastung von Nidau und Port nicht zu einer Mehrbelastung der Ortsdurchfahrt Ipsach führt.

2.3.2 ÖV-Konzept 2035: Erschliessung Ipsach

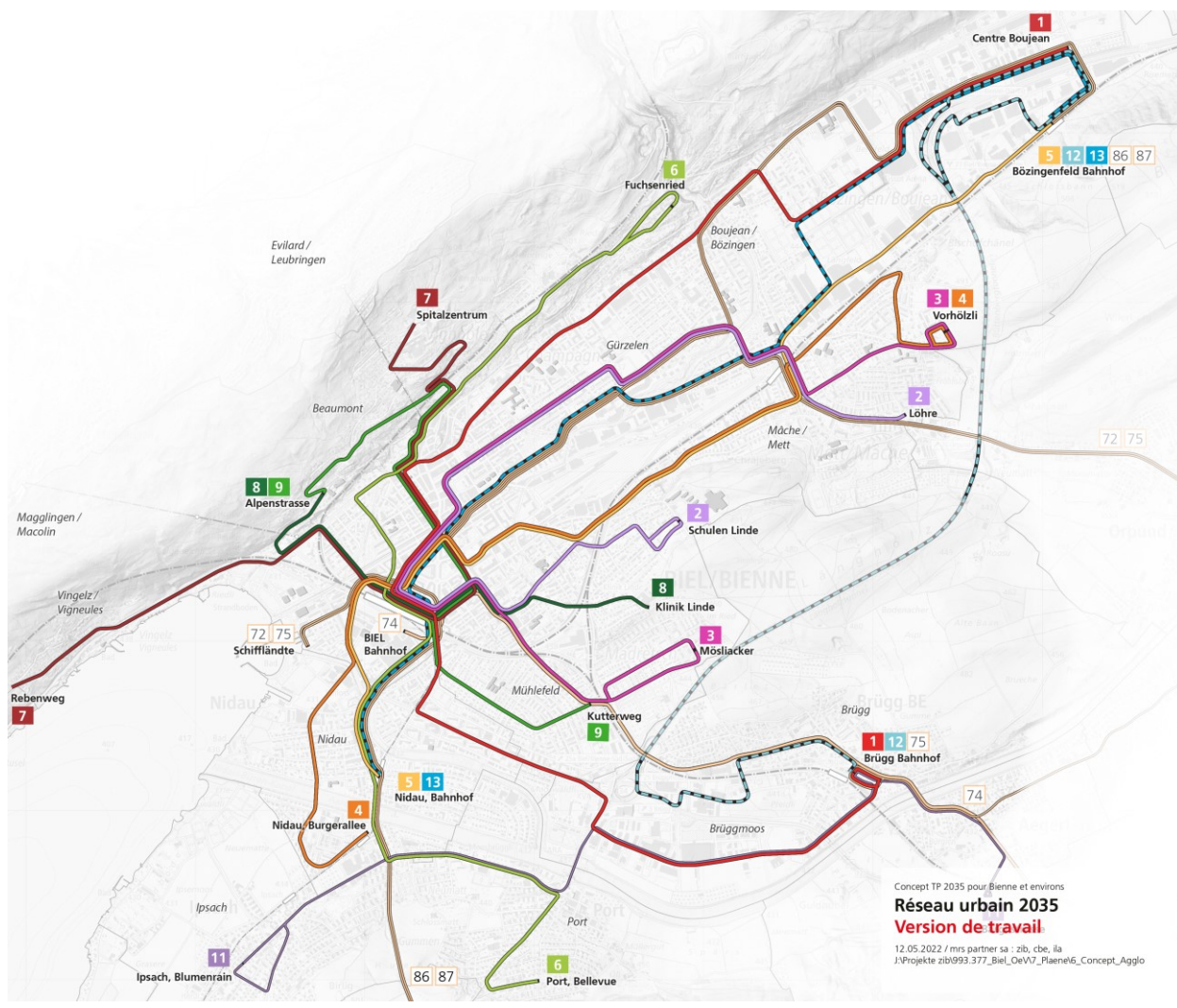
Ipsach ist mit der Asm-Bahnlinie Biel – Täufelen – Ins erschlossen. Die oberen hanglagigen Dorfteile liegen jedoch relativ weit von den Bahnhaltstellen entfernt. Zudem halten die Regionalbuslinien 86 und 87 auf Gemeindegebiet (Friedhof Schürlirain).

Die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK) plant im ÖV-Konzept 2035 die ÖV-Erschliessung von Ipsach zu verbessern, insbesondere für den Pendlerverkehr während den Spitzenzeiten. Es wird in Erwägung gezogen, eine Linie von Ipsach nach Brügg zu führen. Im Plan dargestellt ist dies die Linie 11. Im Zusammenhang mit dem Neubau Spitalzentrum in Brügg und als Anschluss im Bahnhof Brügg an weitere Linien und die S3 würde diese Linie wichtige Verbindungen und neue Zielorte erschliessen (Spitalzentrum Brügg und Centre Brügg). Der Zeithorizont ist noch unklar, ev. nach 2035. Zudem ist eine Linie 13 ab Nidau als Schnelllinie ins Bözingenfeld für Ipsach von Interesse. Zeithorizont dieser neuen Buslinie könnte frühestens ab 2028 sein.

Eine weitere Verbesserung für die Gemeinde Ipsach bringt bei der Haltestelle «Friedhof Schürlirain» die geplante Bündelung der Regionallinien 86 und 87 durch einen viertelstunden-Takt (Zeithorizont 2028).

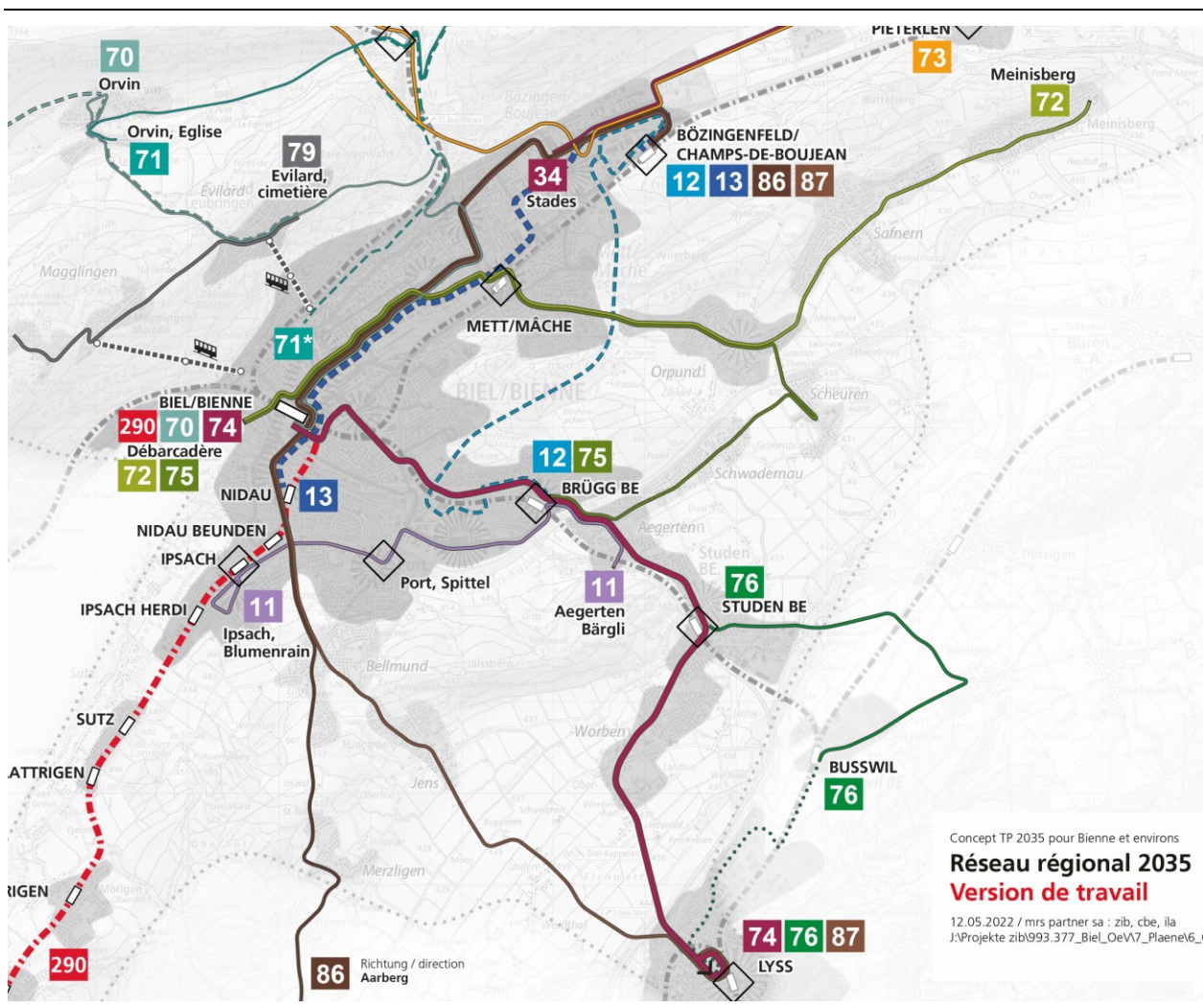
Zudem steht die Verlängerung der städtischen Linie 4 (Nidau, Herrenmoosweg) nach Ipsach, Brünnmatten als sehr langfristige Option offen (längerfristig nach 2035). Diese steht im Zusammenhang mit der allfälligen Entwicklung der Seezone, dem Bahnanschluss in Ipsach und der Aufhebung der Bushaltestellen Nidau Beunden und Nidau, Burgerallee.

Das ÖV-Konzept 2035 ist noch in Planung, es handelt sich um den aktuellen Arbeitsstand (Frühling 2022). Der Gemeinderat begrüsst eine Buslinie im Dorf, regt jedoch an zu prüfen, ob die Linienführung bis zum Outlet / Kleinfeldstrasse zu verlängern ist (anstatt Blumenrain).



Netzplan Agglomeration Biel gemäss ÖV Konzept 2035 (Entwurf)

Abweichend von der hier dargestellten Linienführung einer neuen Linie 11 ist für den Gemeinderat eine Linienführung bis zum Outlet entlang der Hauptstrasse erwünscht.



Regionaler ÖV Netzplan gemäss ÖV Konzept 2035 (Entwurf)

Vgl. vorangehende Bemerkung zur neuen Linie 11.



2.4 Genereller Handlungs- und Koordinationsbedarf

Hauptstrasse

Im Rahmen der Studie «Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer» hat die Gemeinde eine Vereinbarung mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern (Kreisoberingenieur III) geschlossen mit folgenden Zielen:

- verstärkte Umlagerung der Alltagsmobilität auf Bahn und Velo
- Dominanzabbau für den motorisierten Individualverkehr im Bereich der Ortsdurchfahrt
- verbesserte und koordinierte Organisation des Erholungsverkehrs
- qualitative, auf die ÖV-Erschliessung abgestimmte Siedlungsentwicklung
- weitere Anreize zur Verhaltensänderung im Rahmen eines regionalen Mobilitätsmanagements

Auf diesen Zielen aufbauend wurde die Umgestaltung der Hauptstrasse 2021 ausgeführt. Trotzdem wird die Hauptstrasse immer noch als «Trennachse» mitten im Dorf betrachtet. Die Verkehrssicherheit – insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende – wird als ungenügend erachtet. Der Verkehrslärm stellt eine starke Belastung dar und verhindert eine für einen Dorfkern angemessene Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des Massnahmenblattes 4 sucht der Gemeinderat mit dem Kanton als Eigentümer der Strasse nach Lösungen um somit den Dorfkern von Ipsach aufwerten zu können.

Gemeindestrassen

Auf den Gemeindestrassen besteht Handlungsbedarf in Bezug auf die Umsetzung von Tempo 30. Dadurch wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert, was einer der Daueraufgaben für die Gemeinde entspricht. Ein weiterer Fokus wird auf die Schulwegsicherheit gelegt. Die Schulkinder sollen selbständig, auf sicheren Strassen, zur Schule gehen können.



3. Richtplan

3.1 Erschliessung

Der Richtplan Erschliessung stellt den aktuellen und den angestrebten Zustand bezüglich der generellen Verkehrsführung und des Temporegimes dar. Er beinhaltet die verschiedenen Funktionen der Strassen (Kantons-, Gemeindestrassen und Privatstrasse im Gemeingebrauch) und legt fest, welche Strassen der Basis- oder der Detailerschliessung dienen. Das Fussweg- und Velowegnetz werden in separaten Richtplankarten festgelegt.

Temporegime

Der Richtplan Erschliessung stellt die bestehenden verkehrsberuhigten Zonen dar. Diese beinhalten Tempo 30 als auch Begegnungszonen. Geplant ist die Einführung von flächendeckendes Tempo 30 in den Quartieren auf den Strassen, die heute nicht verkehrsberuhigt sind. Die Einführung weiterer Begegnungszonen ist auf der Dorfstrasse (Bereich Gemeindeverwaltung) und auf der Höhestrasse im Bereiche der Schule vorgesehen.

Neue Basiserschliessung «Seefeld»

Der Gemeinderat verlangte von den Grundeigentümern südlich des Bahngleises die Sicherstellung der Erschliessung eines allfälligen Baugebietes nördlich der Bahngleise. Für den Fall, dass die Einwohnergemeinde dieses Gebiet nördlich der Bahnlinie, östlich Brünmatten einmal als Bauland einzonen sollte, müssen die Zufahrt und die Erschliessung sichergestellt sein. Diese Erschliessung erfolgt über eine 6m breite Fahrbahn und ein 2.5m breites Trottoir.

Im Richtplan Erschliessung wird die geplante Strasse als Basiserschliessung mit einem Grundeigentümerbeitrag von 80% festgelegt.

Aufgrund der grossen bestehenden Baulandreserven in der Gemeinde und der für eine Agglomeration noch zu tiefen Raumnutzerdichte der Wohngebiete darf Ipsach vorerst keine Neueinzonungen vornehmen. In der Ortsplanungsrevision von 2021 wurde deshalb auf die Einzonung des Seefelds verzichtet wurde.

Parkierung

Der Teilrichtplan Erschliessung bildet die bewirtschafteten, öffentlichen Parkplätze ab. Anhand der Überprüfung des Parkregimes sollen Lösungen entwickelt werden, um die Seezone an Schönwettertagen vom Parkverkehr zu entlasten.



3.2 Fusswegnetz

Ein gutes Angebot an Fusswegen und geeignete Verknüpfungen mit dem öffentlichen Verkehr sind für eine nachhaltige Mobilität zentral. Fusswege bilden zusammenhängende Netze und sind gemäss Fuss- und Wanderweggesetz in Plänen festzuhalten. Der Sachplan Wanderroutennetz legt das Wanderroutennetz fest, das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet obliegt der Gemeinde (gemäss Art. 44 Strassengesetz und Art. 27 Strassenverordnung).

Ziel der Netzplanung

Mit der Fusswegnetzplanung wird das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet festgelegt und im Plan «Fusswegnetz» (gemäss Art. 2 FWG) festgehalten. Der Netzplan unterstreicht die Bedeutung des Fussverkehrs als eigenständige Mobilitätsform und dient als Koordinationsinstrument.

Inhalt der Netzplanung

Der Fusswegnetzplan enthält das vollständig bestehende Fusswegnetz sowie Netzlücken. Der für die Behörde verbindliche Inhalt sind die bestehenden Netzbestandteile und die Netzlücken. Werden in den Plänen enthaltene Fusswege oder Teile davon aufgehoben, sind diese zu ersetzen (FWG Art. 7).

Im Fusswegnetzplan werden die für die Netzplanung wichtigen Netzbestandteile dargestellt:

- Wege und Querungen
- Begegnungszonen

3.3 Velonetz / Veloparkierung

Ziel der Netzplanung

Mit der Velonetzplanung wird das Velonetz im Siedlungsgebiet festgelegt und im Plan «Velonetz» festgehalten. Der Netzplan unterstreicht die Bedeutung des Veloverkehrs als eigenständige Mobilitätsform und dient als Koordinationsinstrument.

Veloparkierung

Die Gemeinde ist bestrebt, das Verkehrswachstum mit dem öffentlichen Verkehr und Veloverkehr zu bewältigen. Die Veloparkierung im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Baustein. Aufgrund eines Veloparkierungskonzeptes (mit der Bezeichnung der Standorte, Anlagentypen und Parkiersystem) soll ein Programm zur Realisierung von Veloparkierungsanlagen umgesetzt werden.



3.4 Massnahmen

Im Folgenden werden die aus den Teilrichtplänen «Erschliessung», «Fusswegnetz» (nach FWG Art. 2) und «Velonetz» resultierenden Massnahmen dargestellt.

Verbindlichkeiten (Richtplan)

Im Richtplan Verkehr werden drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden:

- **Festsetzung**
Die Planung und Koordination sind abgeschlossen. Es liegt ein Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor. Eine Festsetzung bindet die Beteiligten für das Projekt und das Verfahren.
- **Zwischenergebnis**
Die Planung und Koordination läuft und hat bereits zu Lösungsansätzen geführt. Zwischenergebnisse binden die beteiligten im Verfahren.
- **Vororientierung**
Das Vorhaben und die konkreten Fragen können noch nicht genügend aufgezeigt werden. Eine weitergehende Koordination wird notwendig werden. Eine Vororientierung verpflichtet die beteiligten Partner zu einer offenen, gegenseitigen Orientierung.

Massnahmenliste

Nr.	Massnahmenblätter	Verbindlichkeit
1	Controlling der Verkehrsentwicklung und Verkehrsanliegen	Festsetzung
2	Flächendeckendes Tempo 30 in den Quartieren	Festsetzung
3	Parkierung und Veloparkierung	Festsetzung
4	Aufenthaltsqualität Hauptstrasse	Festsetzung
5	Erschliessung «Seefeld» (östlich Brünmatten)	Zwischenergebnis
6	Velospot in der Gemeinde	Zwischenergebnis
7	Netzlücken Velonetz	Festsetzung
8	Stärkung Fusswege	Vororientierung
9	Schulwegsicherheit	Festsetzung
10	Netzlücken Fusswegnetz	Zwischenergebnis



B Massnahmenblätter

4. Massnahmenliste

1 Controlling der Verkehrsentwicklung und Verkehrsanliegen

Ausgangslage	
Die Kenntnis der aktuellen Verkehrsentwicklung ist eine zentrale Grundlage für die Erstellung von Planungen und zukünftigen Massnahmen Vorhaben. Das Controlling bildet die Grundlage für Entscheide betreffend Betrieb und ev. Anpassung / Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Zusätzlich umfasst das Controlling die laufende Aufnahme von Anliegen aus der Bevölkerung betreffend Verkehrssicherheit.	
Zielsetzung	
Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens wird fortlaufend erfasst. Damit wird die Umsetzung und die Zielerreichung der beschlossenen Massnahmen überprüft. Das Controlling dient als Entscheidungsgrundlage, um weitere verkehrliche Massnahmen und Vorhaben beurteilen zu können.	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none">▪ Mit einem Monitoring-Konzept ist die Entwicklung der Verkehrsströme (MIV) zu erheben.▪ Es wird eine regelmässige Berichterstattung über die Entwicklung beim Verkehr geführt.▪ Anliegen aus der Bevölkerung werden gesammelt und wenn möglich im Rahmen der Umsetzung Richtplanmassnahmen umgesetzt.	
Hinweise zur Umsetzung	
Die Massnahme kann unabhängig realisiert werden. Die Gemeinde verfügt über ein entsprechendes Messgerät. Umsetzung der Anliegen aus der Bevölkerung möglichst über die Massnahmenblätter.	
Stand der Planung	Planungshorizont
Festsetzung	laufend
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: -



2 Flächendeckendes Tempo 30 in den Quartieren, Begegnungszonen

Ausgangslage	
<p>Auf einigen Quartierstrassen in der Gemeinde gilt bereits heute Tempo 30 -auch 2 Begegnungszonen wurden bereits eingerichtet. Weitere Verkehrsberuhigungen in der Wohnquartieren (v.a. Seematte und Moosstrasse) wurden durch Petitionen eingefordert um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Die Quartierstrassen dienen der verkehrlichen Erschliessung, sie sind aber auch Aufenthaltsräume. Niedrige Geschwindigkeiten führen zu mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität. Zudem fördern Begegnungszonen und Tempo 30 eine rücksichtsvolle Verkehrskultur.</p>	
Zielsetzung	
<p>Flächendeckende Verkehrsberuhigungen erhöhen die Verkehrssicherheit und somit auch die Aufenthaltsqualität für alle. Die Lärmbelastung für Anwohnende wird reduziert und für Fussgängerinnen und Fussgänger als auch Velos werden attraktive Strassenräume geschaffen. Wo weiter erhöhte Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Querungen von zu Fussgehenden vorhanden resp. erwünscht sind, sollen weitere Begegnungszonen eingerichtet werden.</p>	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<p>In den Quartieren wird flächendeckens Tempo 30 eingeführt. Wo immer möglich werden Fussgängerstreifen belassen. Nicht nur in den Wohnquartieren, auch in der Seematte fördert Tempo 30 die Koexistenz. Wo an schönen Sommertagen die Badegäste zu Fuss, mit dem Velo und dem Auto unterwegs sind, können geringeren Tempounterschiede zu einer rücksichtsvollere Verkehrskultur unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führen und die bestehenden Konflikte entschärfen. Die Einführung weiterer Begegnungszonen ist auf der Dorfstrasse (Bereich Gemeindeverwaltung) und auf der Höhestrasse im Bereiche der Schule vorgesehen.</p>	
Hinweise zur Umsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination mit Massnahmenblatt Schulwegsicherheit ▪ Berücksichtigung der Petitionen Dorfstrasse – Schulstrasse und Moosstrasse ▪ Begegnungszone Dorfstrasse: Koordination mit Zentrumsplanung 	
Stand der Planung	Planungshorizont
Festsetzung	Priorität 1, kurzfristig (Umsetzung bis 2027)
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: -



3 Autoparkierung und Veloparkierung

Ausgangslage	
<p>Die Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr sind in Ipsach nicht ganzheitlich erfasst und geregelt. Durch die Lage am See, werden die Parkplätze in der Seezone an Schönwettertagen stark beansprucht. Mit einem Konzept, welches die Parkierung in der Gemeinde vereinheitlicht, wird eine Verbesserung des Parkverkehrs angestrebt. Auch die Veloparkplätze in der Gemeinde werden aufgerüstet und ergänzt. Ipsach verfügt über genügend und attraktiv ausgebaute Abstellanlagen.</p>	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Gemeinde ist bestrebt, das motorisierte Verkehrswachstum auf den öffentlichen Verkehr und Veloverkehr zu verlagern. Ziel ist es, den Parkverkehr von motorisiertem Verkehr an Schönwettertagen zu reduzieren und zu lenken. ▪ Die Veloparkierung im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Baustein für die Förderung des Veloverkehrs. Es werden Anreize geschaffen, um das Umsteigen und den kombinierten Verkehr zu fördern. 	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Rahmen der Erarbeitung eines Parkierungskonzeptes werden die bestehenden Parkplätze der Gemeinde reorganisiert. Dies beinhaltet die Überprüfung der Zone, der Lage als auch der Bewirtschaftung (Bezahlparkplätze). ▪ Die Veloparkplätze werden anhand eines Veloparkplatzkonzeptes (Standorte, Anlagentypen und Parkiersystem) geplant und anschliessend realisiert. 	
Hinweise zur Umsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination mit Massnahmenblatt Schulwegsicherheit, Überprüfung Sichtweiten. ▪ Koordination mit Massnahmenblatt Tempo 30 ▪ Richtplan / RGSK Biel - Seeland, Massnahme B11 > ARE-Code 371.015 (Massnahmenpaket Intermodale Schnittstellen) ▪ Der Gemeinderat hat den Grundsatzentscheid gefällt, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms ein Veloparkierungskonzept erstellt und umgesetzt werden soll. ▪ Gerade in Seenähe und an den Bahnhalttestellen ist zu beachten, dass auch Velos mit Kinderanhängern und Cargobikes Platz finden. 	
Stand der Planung	Planungshorizont
Festsetzung	Priorität 2, mittelfristig
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: -



4 Aufenthaltsqualität Hauptstrasse

Ausgangslage	
<p>Trotz der Sanierung der Hauptstrasse (Kantonsstrasse) stellt die Strasse immer noch eine Trennung der beiden Dorfteile dar. Das Queren der Strasse bleibt gerade für Kinder oder betagte Menschen eine grosse Herausforderung. Der Verkehrslärm entlang der Hauptstrasse lädt nicht zum Verweilen ein. Generell ist das Erscheinungsbild MIV-dominiert.</p> <p>Aus der Bevölkerung kommt der Wunsch, dass die Aufenthaltsqualität im Dorfkern auch auf der Hauptstrasse weiter verbessert wird und das Verweilen und Fortbewegen zu Fuss in Ipsach attraktiviert wird.</p>	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstrasse ▪ Förderung von Begegnung im Dorfzentrum ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit ▪ Reduzierung Verkehrslärm 	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<p>Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass der Kanton, als Eigentümer der Hauptstrasse, Massnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Lärminderung und der Verkehrssicherheit trifft. Dies betrifft die Diskussion einer Temporeduktion auf der Hauptstrasse – insbesondere Tempo 30 im Bereiche der Dorfstrasse - als auch kleine bauliche und gestalterische Verbesserungen.</p> <p>Neben der Aufwertung der Hauptstrasse, werden gezielt auch weitere Orte im Dorfkern aufgewertet und durch kleinen Massnahmen (Sitzbänke, Sitzsteine) Verweilorte geschaffen. Zudem will die Gemeinde mit der Begegnungszone Dorfstrasse und mit weiteren Projekten das Zentrum stärker beleben, weshalb sich der Gemeinderat auch für eine teilweise Tempo 30 Zone auf der Hauptstrasse einsetzen wird.</p> <p>Ebenso setzt sich der Gemeinderat beim Kanton dafür ein, dass im Bereiche der Kreuzung Hauptstrasse / Kürzegraben eine sichere Fussgängerquerung möglich wird.</p>	
Hinweise zur Umsetzung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination mit Massnahmenblatt 8 «Stärkung Fusswege» ▪ Koordination mit Massnahmenblatt 9 «Schulwegsicherheit» 	
Stand der Planung	Planungshorizont
Festsetzung	Priorität 1, kurzfristig
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: OIK III (Tiefbauamt Kanton Bern)



5 Erschliessung Seefeld, östlich Brünmatten

Ausgangslage	
Für den Fall, dass die Einwohnergemeinde dieses Gebiet nördlich der Bahnlinie, östlich Brünmatten einmal als Bauland einzonen sollte, müssen die Zufahrt und die Erschliessung sichergestellt sein.	
Zielsetzung	
Sicherstellung des Erschliessungskorridors unter Berücksichtigung der Erschliessungsgrundsätze (direkte, zweckmässige Erschliessung).	
Lösungsansatz / Massnahmen	
Die Erschliessung des vorgesehenen Baugebietes ist genauer zu prüfen, sobald die Brünmatten eingezont wird.	
Hinweise zur Umsetzung	
Die Sicherstellung des 8.5m breiten Erschliessungskorridors erfolgte im Mai 2010 (eingetragene Dienstbarkeit).	
Stand der Planung	Planungshorizont
Zwischenergebnis	Priorität 3, langfristig
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: -



6 Velospot in der Gemeinde

Ausgangslage	
Velospot ist ein Projekt, dass die Stadt Biel zusammen mit Partnern entwickelt und realisiert hat. velospot ist ein automatisches bikesharing-System, das spezifisch auf Schweizer Verhältnisse zugeschnitten ist. Die Gemeinde ist am System interessiert.	
Zielsetzung	
Ziel ist die Stärkung des Veloverkehrs zwischen den Agglomerationsgemeinden aber auch des lokalen Freizeitverkehrs (insbesondere auch ausserhalb der ÖV-Hauptbetriebszeiten).	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none">▪ Die Gemeinde will an ca. 6 Standorten Velospot Stationen erstellen▪ Kontaktaufnahme durch den Gemeinderat mit den Nachbargemeinden, der Stadt Biel sowie velospot	
Hinweise zur Umsetzung	
<ul style="list-style-type: none">▪ Der Gemeinderat hat den Grundsatzentscheid gefällt, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms Velospot angeboten werden soll.▪ Koordination mit der Stadt Biel▪ Richtplan / RGSK Biel - Seeland, Massnahme B11 > ARE-Code 371.015	
Stand der Planung	Planungshorizont
Zwischenergebnis	Priorität 2, mittelfristig
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: Nachbargemeinden, Stadt Biel, velospot



7 Netzlücken Velonetz

Ausgangslage	
Ipsach verfügt über ein gut ausgebautes Netz aus direkten und sicheren Veloverbindungen, das für Arbeits-, Einkaufs-, Freizeit- und Schülerverkehr gleichermaßen attraktiv ist. Das Velonetz ist heute insgesamt gut ausgebaut, weist aber punktuelle Lücken auf. Diese gilt es zu schliessen.	
Zielsetzung	
Die Lücken im Velonetz, die zu Umwegfahrten und zur Verminderung der Verkehrssicherheit führen, werden geschlossen.	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none">▪ Bei Neuerstellungen und Sanierungen von Strassen und Wegen werden den Anliegen der Velofahrenden in hohem Masse Rechnung getragen. Es wird geprüft, ob Massnahmen möglich sind, welche über die Standard-Normen hinausgehen.▪ Die Netzlücken werden gemäss Richtplankarte geschlossen. Die Gemeinde legt die Prioritäten der zu schliessenden Netzlücken fest.	
Hinweise zur Umsetzung	
<ul style="list-style-type: none">▪ Netzlücke 7.2 betrifft M46/M47 gemäss regionalem Velonetzplan und LV-Ü.1.7/1.8 gemäss RGSK Biel – Seeland 4. Generation (2021)	
Stand der Planung	Planungshorizont
Zwischenergebnis	Priorität 1, kurzfristig
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: -
Netzlücken	
7.1 Personenunterführung Haltestelle Herdi: Durchgang optimieren im Zusammenhang mit Entwicklung RegioTRAM oder Doppelspurausbau ASm 7.2 Feldweg Weiermatte: Ausbau und Hartbelag 10.1 ZPP „Schürlirain“ (vgl. Netzlücken Fusswegnetz)	



8 Stärkung Fusswege

Ausgangslage	
Die Gemeinde Ipsach verfügt bereits über ein dichtes Fusswegnetz. Um die Aufenthaltsqualität im Dorf zu stärken, sollen die Fusswege gestärkt und so das zu Fuss Gehen in der Gemeinde attraktiviert werden.	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none">▪ Die Fusswege entlang der Hauptverkehrsachsen sind attraktiv und sicher.▪ Verschiedene Orte entlang der wichtigsten Fusswegachsen laden mit Sitzbänken zum Verweilen ein.	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none">▪ Eruierung der wichtigsten Fusswegachsen und Aufwertung durch Fussverkehrsinfrasturkur (Trottoir, Sitzbänke, Querungshilfen)▪ Prüfung der Sitzbankstandorte (Seniorenrat) und Umsetzung	
Hinweise zur Umsetzung	
<ul style="list-style-type: none">▪ Koordination mit Massnahmenblatt 4 «Aufenthaltsqualität Hauptstrasse»▪ Koordination mit Massnahmenblatt 10 «Netzlücken Fusswegnetz»▪ Zusammenarbeit mit Seniorenrat (Vorschlag Sitzbänke)	
Stand der Planung	Planungshorizont
Vororientierung	Priorität 2, mittelfristig
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: -



9 Schulwegsicherheit

Ausgangslage	
Die Schulwegsicherheit hat in der Gemeinde Ipsach eine hohe Priorität. Kinder haben im Strassenverkehr ein besonderes Schutzbedürfnis und sollten ohne Gefährdung zu Fuss unterwegs sein können.	
Zielsetzung	
<ul style="list-style-type: none">Die Schulkinder der Gemeinde können selbständig und ohne Gefährdung zur Schule gehen	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none">In Zusammenarbeit mit dem Elternrat werden gefährliche Stellen auf dem Schulweg eruiert und Lösungen in Form von Kleinmassnahmen gesuchtIm Rahmen der Einführung Tempo 30 werden Kleinmassnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit ausgeführtDie Hauptstrasse stellt mit der hohen Verkehrsbelastung eine Herausforderung für Schulkinder dar. Gemeinsam mit dem Elternrat sucht der Gemeinderat nach kurzfristigen Lösungen um die Schulwegsicherheit zu erhöhen (Bsp. Pedibus). Gemäss Massnahmenblatt 4 wird eine langfristige, bauliche Lösung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angestrebt.	
Hinweise zur Umsetzung	
<ul style="list-style-type: none">Koordination mit Massnahmenblatt 2 «Flächendeckendes Tempo 30 in den Quartieren, Begegnungszonen»Koordination mit Massnahmenblatt 4 «Aufenthaltsqualität Hauptstrasse»Koordination mit Massnahmenblatt 10 «Netzlücken Fusswegnetz»	
Stand der Planung	Planungshorizont
Festsetzung	laufend
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: -



10 Netzlücken Fusswegnetz

Ausgangslage	
Ipsach weist attraktive Strukturen für den Fussverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch ansprechenden Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um die umweltfreundliche Verkehrsart zu fördern.	
Zielsetzung	
Ziel ist ein lückenloses Netz aus direkten, sicheren und möglichst komfortablen Fusswegen. Netzlücken sollen geschlossen werden. Das Fusswegnetz erfüllt die Bedürfnisse des Arbeits-, Einkaufs- und Freizeit- und Schülerverkehrs sowie der Behinderten. Die Verbesserung der Schulwegsicherheit ist für die Gemeinde eine Daueraufgabe. Die Fusswege entlang der Hauptverkehrsachsen sind attraktiv und sicher.	
Lösungsansatz / Massnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei der Neuerstellung und Sanierung von Strassen und Wegen werden den Anliegen der Zufussgehenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie Kinder (Schulwege), ältere Leute, Behinderte in hohem Masse Rechnung getragen. ▪ Die Netzlücken werden gemäss Richtplankarte geschlossen. Die Gemeinde legt die Prioritäten der zu schliessenden Netzlücken fest. 	
Hinweise zur Umsetzung	
Kantonaler Richtplan des Wanderroutennetzes	
Stand der Planung	Planungshorizont
Zwischenergebnis	Priorität 2, mittelfristig
Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde	Beteiligte: OIK II (betrifft 10.4 und 10.5)
Netzlücken	
10.1 ZPP „Schürlirain“ (in Arbeit) 10.2 Fehlende Fusswegverbindung, Überbauungsordnung «Herdi» (in Überprüfung!) 10.3 Fussweg (Trampelpfad) zur Kleinfeldstrasse 10.4 fehlender Fussgängerstreifen (Koordination mit OIK III) 10.5 fehlender Fussgängerübergang über die Huebstrasse (Zugang zu Friedhof; Koordination m OIK III) 10.6 Uferschutzplan gemäss SFG und Überbauungsordnung „Seezone“ (Teiländerung, Vorprüfung Januar 2017) 10.7 Fuss- und Veloverkehrsbrücke «Erlenwäldi» 10.8 Fussweg (Trampelpfad) Schuelmatte – Hueb 10.9 Fehlendes Trottoir Moosstrasse 10.10 Fehlendes Trottoir Herrenmatte	



C Richtplankarten

Die Teilrichtpläne «Erschliessung», «Fusswegnetz» und «Velonetz» halten die Verkehrsnetze der verschiedenen Verkehrsarten fest sowie die Netzlücken, die es zu schliessen gilt. "

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

D Anhang

A1 Grundlagen

A1.1 Übergeordnete Grundlagen

Der Verkehrsrichtplan baut auf folgende, übergeordnete Planungsgrundlagen auf:

Gemeinde

- **Zonenplan und Baureglement (genehmigt am xxx 2022)**
- Gemeindepolizeireglement (1.1.2006)
- Parkierungsverordnung (1.1.2006)
- Richtplan Erschliessung, Verkehr (genehmigt am 22.6.1994)

Kanton / Region

- Richtplan Kanton Bern - Richtplan 2030 (Stand 22.9.2021)
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr (3.12.2014, nachgeführt am 27.5.20)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland (30.6.21)
- Sachplan Wanderroutennetz (22.8. 12, nachgeführt am 6.2.19)
- Richtplan / RGSK Biel-Seeland 4. Generation (30.6.21)
- Agglomerationsprogramm Biel / Lyss 4. Generation (30.6.21)

Inventare

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

A1.2 Gesetzliche Grundlagen

Bund

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



- See- und Flussufergesetz (SFG), 6. Juni 1982
- See- und Flussuferverordnung, 29. Juni 1983

A1.3 Richtplan Erschliessung, Verkehr (1994)

Der vorliegende Verkehrsrichtplan löst den rechtskräftigen Richtplan Erschliessung, Verkehr ab. Dieser wurde 1993 vom Gemeinderat beschlossen und 1994 durch die kantonale Baudirektion genehmigt.

Der Richtplan, «Erschliessung, Verkehr» definiert:

- Basisnetz und Detailerschliessung (inkl. Richtwerte Grundeigentümerbeiträge)
- Fusswegnetz und Radrouten

Die Hauptstrasse wurde als Zentrumsachse definiert, die Gemeindestrassen als Sammelstrasse 1. oder 2. Ordnung. Heute wird die Hauptstrasse als verkehrsorientierte Strasse bezeichnet und die Gemeindestrassen als siedlungsorientierte Strassen.

A2 Analyse

A2.1 Heutige Situation

Das Strassennetz und dessen Qualität ist zweckmässig. Die Hauptstrasse wurde zwar 2021 saniert, jedoch stellen die Verkehrsbelastung und das hohe Geschwindigkeitsniveau eine Schwierigkeit für das Queren der Fahrbahn für alle Verkehrsteilnehmer dar. Die Hauptstrasse teilt das Dorf in zwei Teile.

Seit dem Jahr 2000 wurden verschiedene Begegnungs- oder Tempo 30 Zonen eingerichtet:

- Tempo 30 Zone Blumenrain / Kleinfeldstrasse
- Tempo 30 Zone Schulstrasse / Schürlistrasse mit den Strassen: Schulstrasse, Schürlistrasse, Quellmattstrasse (Abschnitt ab Kreuzungsbereich Schürlistrasse), Fluhackerweg, Grubenweg, Amselweg, Hübeliweg und Hauserweg)
- Begegnungszone Tannenweg (Umwandlung einer ehemaligen Wohnstrasse in eine Begegnungszone)
- Begegnungszone Bahnweg

Die ÖV-Erschliessung wird hauptsächlich mit den beiden Bahnhaltstellen Ipsach und Ipsach Herdi sichergestellt. Der östliche Dorfteil profitiert noch von den Regionalbuslinien 86/87, wobei die Haltestelle Friedhof Schürli in Bezug auf das Siedlungsgebiet peripher liegt. Die beiden Haltestellen erschliessen grosse Teile des Siedlungsgebietes der Gemeinde und können den Grossteil von Ipsach gut abdecken. Aufgrund des dichten Bahnangebots ergibt sich für das nähere Umfeld der Haltestellen die Güteklasse B, für das übrige Gemeindegebiet Güteklasse C. Die peripheren hanglagigen Gebiete (Sonnhalde/Eigerweg) weisen noch Güteklasse D auf. In den Güteklassen werden die starken Höhenunterschiede ebenfalls berücksichtigt. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr erfolgt im 12-MinutenTakt mit der Regionalbahn 'Aare Seeland mobil'. Der Bahnhof Biel mit IC- und Schnellzughaltes ist in 4 Minuten (Haltestelle Ipsach Bahnweg) und 5 Minuten (Haltestelle Ipsach Herdi) erreichbar.

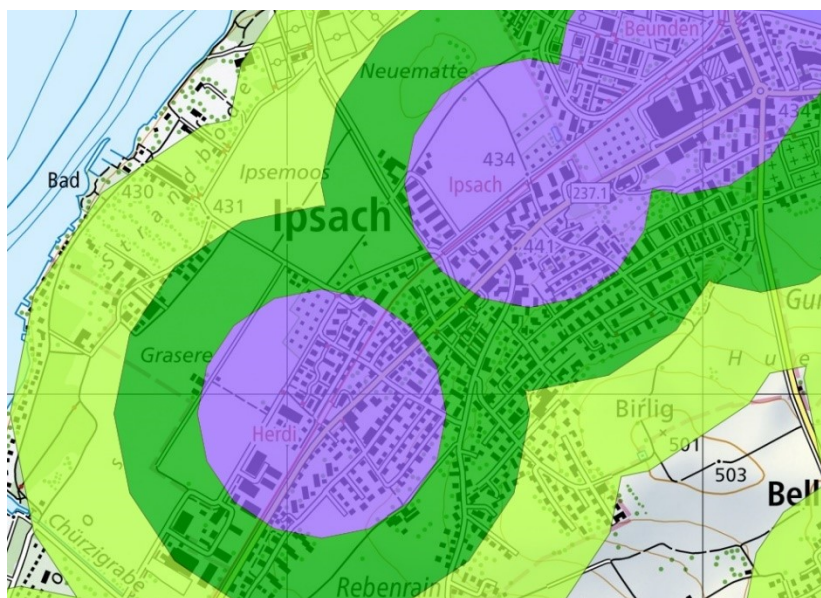


Abb. ÖV-Güteklasse (Quelle swisstopo)

- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Fuss- und Velowegnetz weisen bis auf ein paar wenige Lücken eine gute Qualität auf. Trotzdem besteht punktueller Handlungsbedarf. Besonders die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer, Schulkinder, ältere Menschen) sind oft subjektiv aber auch objektiv gefährdet.

Parkierung



Seit den 1990er Jahren besteht eine Gebührenpflicht für das Parkieren in der Seezone (vgl. Parkierungsverordnung vom 1.1.2006). Auf allen anderen öffentlichen Parkplätzen besteht keine Gebührenpflicht.

A2.2 Unfälle, Verkehrssicherheit

Eine detaillierte Unfallstatistik ist nur für die Kantonsstrassen greifbar. Da die Kantonsstrasse 2021 neugestaltet und saniert wurde, sind die Unfalldaten bis 2021 wenig aussagekräftig. Zwischen 1.1.05 und 31.12.11 wurden auf der Hauptstrasse / Ipsachstrasse 43 Unfälle polizeilich registriert; auf der Huebstrasse in der Zeitspanne zwischen 1.1.08 und 31.3.13 28 Unfälle. In der Zeitspanne zwischen 1.1.11 und 31.12.15 ereigneten sich auf der Hauptstrasse 28 gemeldete Unfälle. Dabei wurden 16 Personen verletzt. Die Unfallanalyse zeigt Schwerpunkte generell auf der Ortsdurchfahrt, beim Knoten Kreuzweg und bei der Einmündung Schürlistrasse / Huebstrasse. Auf der Ortsdurchfahrt sind Auffahr- / Abbiegeunfälle und Schleuderunfälle gehäuft festzustellen.

In den Wohnquartieren sind keine signifikanten Häufungen von Unfällen festzustellen. Durch verkehrsberuhigende Massnahmen konnte die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden kontinuierlich verbessert werden.

A2.3 Fazit

Qualitäten

Ipsach verfügt über gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Wege sind kurz und es bestehen attraktive Verbindungen in den Quartieren und in die Naherholungsgebiete. Die Wohnquartiere weisen keinen oder wenig Durchgangsverkehr auf und eignen sich als verkehrsberuhigte Kammern. Durch die beiden Haltestellen der Asm-Bahn ist Ipsach direkt und schnell mit Biel verbunden. Die Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr ist gut bis sehr gut.

Konflikte

Die Ortsdurchfahrt weist eine hohe Belastung beim motorisierten Individualverkehr auf, während der morgendlichen oder abendlichen Spitzenstunde muss mit stockendem Kolonnenverkehr oder vereinzelt Stau gerechnet werden. Die stark befahrene Hauptstrasse mitten durchs Dorf hat negative Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr und verringert die Attraktivität des Zentrums. Mit der Umsetzung des Projekts «Umgestaltung der Hauptstrasse» 2021 wurde die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende verbessert. Die Personenunterführung bei der Haltestelle Herdi entspricht nicht ihrer Bedeutung als Verknüpfungspunkte der beiden Ortsteile.



A3 Strassenhierarchie

Als öffentliche Strassen gelten die dem Gemeingebrauch offenstehenden Strassen, Wege und Plätze. Sie werden nach ihrer Bestimmung und Bedeutung eingeteilt in Kantonsstrassen, Gemeindestrassen und Privatstrassen im Gemeingebrauch.

Kantonsstrassen

Kantonsstrassen dienen dem überregionalen und dem regionalen Verkehr.

Gemeindestrassen

Gemeindestrassen dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde, erschliessen die Baugebiete, stellen die Verbindung zu den Kantonsstrassen her und dienen dem lokalen Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden.

Privatstrassen im Gemeingebrauch Im Privateigentum stehende Strassen

gelten als öffentliche Strassen, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet sind.

Allgemein

Die Gemeinde führt ein Verzeichnis der Gemeindestrassen und der Privatstrassen im Gemeingebrauch (gemäss Art. 10 Strassengesetz). Das Strassenverzeichnis hat keine Rechtswirkung und begründet keine Rechte oder Pflichten für die betroffenen Privaten. Es handelt sich um ein verwaltungsinternes Arbeitsinstrument. Aufgrund der Öffentlichkeit der Verwaltung ist es aber für Bürgerinnen und Bürger einsehbar. Das Verzeichnis ist formlos, wird nicht verfügt und sein Inhalt ist nicht anfechtbar.

Die Einteilung der Strassen in Basis- und Detailerschliessung erfolgt gemäss Baureglement Art. 3.3, Abs. 2 (Baureglement der Gemeinde 1993) im Richtplan Erschliessung. Die Richtwerte für die Grundeigentümerbeiträge wurden vom Richtplan Erschliessung, Verkehr (Januar 1991) übernommen.

Basiserschliessung

Im Richtplan Erschliessung werden im Sinne von BauG Art. 106 ff. folgende Strassen als Basiserschliessung festgelegt:

Kantonsstrasse (Grundeigentümerbeitrag 0%)

- Hauptstrasse / Ipsachstrasse (Kantonsstrasse 237.1)
- Huebstrasse (Kantonsstrasse 235)

Gemeindestrasse (Grundeigentümerbeitrag 35%)

- Dorfstrasse
- Keltenstrasse
- Quellmattstrasse
- Rebenrain
- Römerstrasse
- Schürlistrasse
- Seestrasse

Gemeindestrasse (Grundeigentümerbeitrag 65%)

- Kleinfeldstrasse
- Moosstrasse
- Schulstrasse
- Seestrasse

Gemeindestrasse (Grundeigentümerbeitrag 80%)

- Erschliessung Seefeld (östlich Brünnmatten)



Detailerschliessung

Alle übrigen Strassen gelten als Detailerschliessungsstrassen. In Anwendung von BauG Art. 112 Abs. 1 und 2 gehen die Kosten für Planung, Projektierung und Bau zu 100% zu Lasten der bevorteilten Grundeigentümer.

A4 Übergeordnete Planungen

A4.1 Richtplan / RGSK Biel-Seeland

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das strategische Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der Region seeland.biel/bienne einschliesslich der bernischen Gemeinden der Repla Grenchen-Büren. Als regionaler Richtplan dient das RGSK als gemeinsame Leitplanke für die räumliche Entwicklung in der Region Biel-Seeland und als verbindliche Grundlage für die Ortsplanungen der Gemeinden. Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss ist in das RGSK integriert und schafft die Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Verkehrsprojekten in der Agglomeration durch Bund und Kanton.

Richtplan / RGSK Biel-Seeland 2021

Das aktuelle RGSK der 3. Generation (RGSK III) ist eine Aktualisierung des RGSK der 2. Generation aus dem Jahre 2016. Neu wurden Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bezeichnet und ein Schwerpunkt der Aktualisierung auf die Überprüfung und Bereinigung der bisherigen Massnahmenpakete gesetzt. Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Biel-Seeland der dritten Generation wurde am 30. Juni 2021 einstimmig verabschiedet.

A4.2 Planungsstudie Verkehrskorridor rechtes Bielerseeufer

Für die Ortschaften am rechten Bielerseeufer bestand auf der Hauptstrasse bezüglich Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit und Gestaltung ein beträchtlicher Handlungsbedarf. Um diese Situation zu verbessern, entwickelte das Tiefbauamt des Kantons Bern (Oberingenieurkreis III) im Rahmen einer Planungsstudie Lösungen für die Ortsdurchfahrten in Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen und Täuffelen-Gerolfingen. Die Ortsdurchfahrt Ipsach wurde 2021 umgestaltet. Der Umgestaltungsbereich erstreckt sich entlang der Hauptstrasse ab dem Hotel-Restaurant Schlössli bis zur Unterführung der BTI-Haltestelle Herdi und weist eine Länge von rund 840 m auf.

Hauptziele der Umgestaltung waren:

- Verkehrssicherheit erhöhen, insbesondere für zu Fuss gehende und Velofahrende
- Trennwirkung der Strasse reduzieren
- Fördern des Miteinander der Verkehrsteilnehmenden
- Aufwerten öffentlicher Raum im Bereich Betriebe und Geschäfte

A4.3 Wanderwege: Sachplan Wanderroutennetz Kanton Bern

Im Sachplan Wanderroutennetz (2012, nachgeführt 2019) wird das Wanderroutennetz geografisch festgelegt. Der Plan definiert Hauptwander- und Ergänzungsrouten (Art. 25 Strassenverordnung). Nicht Gegenstand des Planes sind kommunale Fuss- und Spazierwege. Die im Sachplan festgesetzten Wanderrouten sind raumplanerisch abschliessend abgestimmt. Sie unterstehen den Bestimmungen des FWG und sind im Gelände signalisiert. Der im Sachplan eingetragene Wanderweg (via Quellmattstrasse Richtung Hueb) ist als «Vororientierung» festgelegt. Die Gemeinde soll das Vorhaben unter Einbezug der Betroffenen konkretisieren.

A4.4 Veloverkehr: Kantonaler Sachplan

Gemäss kantonalem Sachplan Velo (2014, nachgeführt 2020) ist die Hauptstrasse als Hauptverbindung (östlicher Bereich) und als Veloverbindung im Basisnetz (westlicher Bereich) bezeichnet. Die Defizite wurden durch die

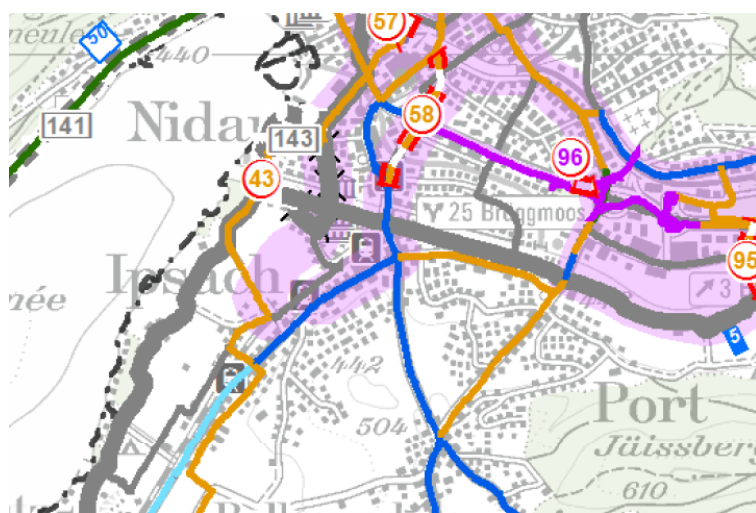
Sanierung der Ortsdurchfahrt behoben. Die Huebstrasse ist als Hauptverbindung bezeichnet. Zudem quert eine Hauptverbindung Ipsach auf Gemeindestrassen (Kleinfeldstrasse - Römerstrasse - Seestrasse). Gemäss Sachplan baut, betreibt und unterhält die Gemeinde die Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen. Der Kanton leistet Beiträge von 40% an Investitionen in Velorouten von kantonaler Netzfunktion, soweit diese Kosten dem Veloalltags- oder Velofreizeitverkehr dienen (Art. 59 SG und der Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen (TBA, 2012).

Velowandernetz von SchweizMobil (2017)

Über Ipsach führen die Routen:

- 5 Mittelland Route
- 8 Aare Route
- 50 Jurasüdfuss Route

Alle Routen werden über den Erlenweg / Wylterweg geführt und sind entsprechend signalisiert.



Festlegungen / Typologie

(gemäss Art. 45 Abs. 2 SG / conformément art. 45 par. 2 LR)

Alltagsverkehr / Traffic quotidien

	Vorrangroute / Itinéraire prioritaire	Hauptverbindung / Liaison principale	Basismetz / Réseau de base	Netzücke / Lacune du réseau (qualitative / physique)
Nationalstrasse dritter Klasse / Route nationale de 3e classe				
Kantonsstrasse / Route cantonale				
Kantonaler Radweg / Piste cyclable cantonale				
Gemeinde- oder Privatstrasse / Route communale ou privée				
Korridor zur Klärung der Linienführung / Couloir pour la détermination du tracé				
Korridor zur Prüfung von Vorrangrouten / Couloir pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires				

Freizeitverkehr / Traffic de loisirs

	bestehend / existant	geplant / prévue	aufzuheben / à supprimer
Velolandroute / Route Suisse à vélo			

Ausschnitt Sachplan Veloverkehr

A4.5 Veloverkehr: Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland

Der regionale Velonetzplan der Region Biel-Seeland (Verein seeland.biel/bienne, Stand 30.6.21) beinhaltet die zusammenhängende Planung für den Veloverkehr in der Region. Für die ganze Region wird das Velonetz mit Direkt- und Komfort- und Komfortrouten definiert und den Handlungsbedarf mit Massnahmen bezeichnet. Der regionale Velonetzplan basiert auf den übergeordneten Planungen des Sachplans Veloverkehr las auch RGSK 2021 / AP 4. Die Massnahmen aus dem regionalen Velonetzplan in der Gemeinde Ipsach wurden im vorliegenden Verkehrsrichtplan übernommen.

A4.6 Bike + Ride

Im Richtplan Siedlung und Verkehr der Agglomeration Biel figuriert das Massnahmenbündel, 'intermodale Schnittstellen'. Damit sollen Bike+Ride- Anlagen verbessert und erstellt werden. Der Bund sichert die Mitfinanzierung des Massnahmenbündels zu. Der Verein seeland.biel/bienne liess ein Bike + Ride Konzepte erarbeiten.



Das Potenzial für Bike + Ride in Ipsach wird aufgrund der Ausdehnung des Siedlungsgebietes und der Attraktivität der Asm-Bahn als «mittel» eingestuft. An der Haltestelle Ipsach «Bahnweg» wurden Bike + Ride Abstellplätze bereits realisiert.

- Koordination mit Massnahmenblatt 3
- Richtplan / RGSK Biel - Seeland, AP 1-3, Massnahme B11 > ARE-Code 371.015 (Massnahmenpaket Intermodale Schnittstellen)

A4.7 Velospot

Velospot ist ein Projekt, das die Stadt Biel zusammen mit Partnern entwickelt und realisiert hat. Velospot ist ein automatisches bikesharing-System, das spezifisch auf Schweizer Verhältnisse zugeschnitten ist.

Aufgrund der tiefen Kosten und der bescheidenen Infrastruktur ist es möglich, ein dichtes Netz an Leihstationen zu realisieren, was die zentrale Voraussetzung für eine breite Nutzung ist. velospot ist so aufgebaut, dass es als schlüsselfertiges und erprobtes System von weiteren Gemeinden übernommen werden kann.

Im RGSK Biel – Seeland 4. Generation ist der Ausbau des Bikesharing-Angebotes im Agglomerationskern festgehalten (KM-B.4). Es kann mit einer Mitfinanzierung von Bund und Kanton gerechnet werden.

Potenzial von Bikesharing für die Agglomeration

- Stärkung des Veloverkehrs zwischen den Agglomerationsgemeinden
- Pendler- und Freizeitverkehr (insbesondere auch ausserhalb der ÖV-Hauptbetriebszeiten)
- Gemeinden mit hohem Potenzial: Nidau, Brugg, Ipsach, Port

Die Gemeinde Ipsach ist an velospot interessiert und möchte verschiedene Standorte prüfen (vgl. Massnahmenblatt 6)

A4.8 Regiotram

Für die Agglomeration Biel wurde 2012 die Verlängerung der ASm-Bahn (Aare Seeland mobil) durch die Stadt Biel ins Bözingenfeld geprüft. Dieses Vorhaben wurde als Regiotram bezeichnet. Es wurde aber von der Behördendelegation am 26.3.2015 sistiert. Immer noch aktuell ist der Doppelspurausbau von Biel bis Ipsach Herdi.

A4.9 Erlenwäldlibrücke Nidau - Ipsach

Die Gemeinden Biel, Nidau und Ipsach wollen mit der Realisierung einer Fussgänger- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal eine durchgehende Seepromenade und Flaniermeile schaffen. Damit sollen die Naherholungsmöglichkeiten für die Agglomerationsbevölkerung attraktiver ausgestaltet und zugänglich gemacht und die Verkehrsverbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem rechten Bielerseeufer und dem Agglomerationskern aufgewertet werden. Die Weiterentwicklung des Projektes ist jedoch vorläufig sistiert.

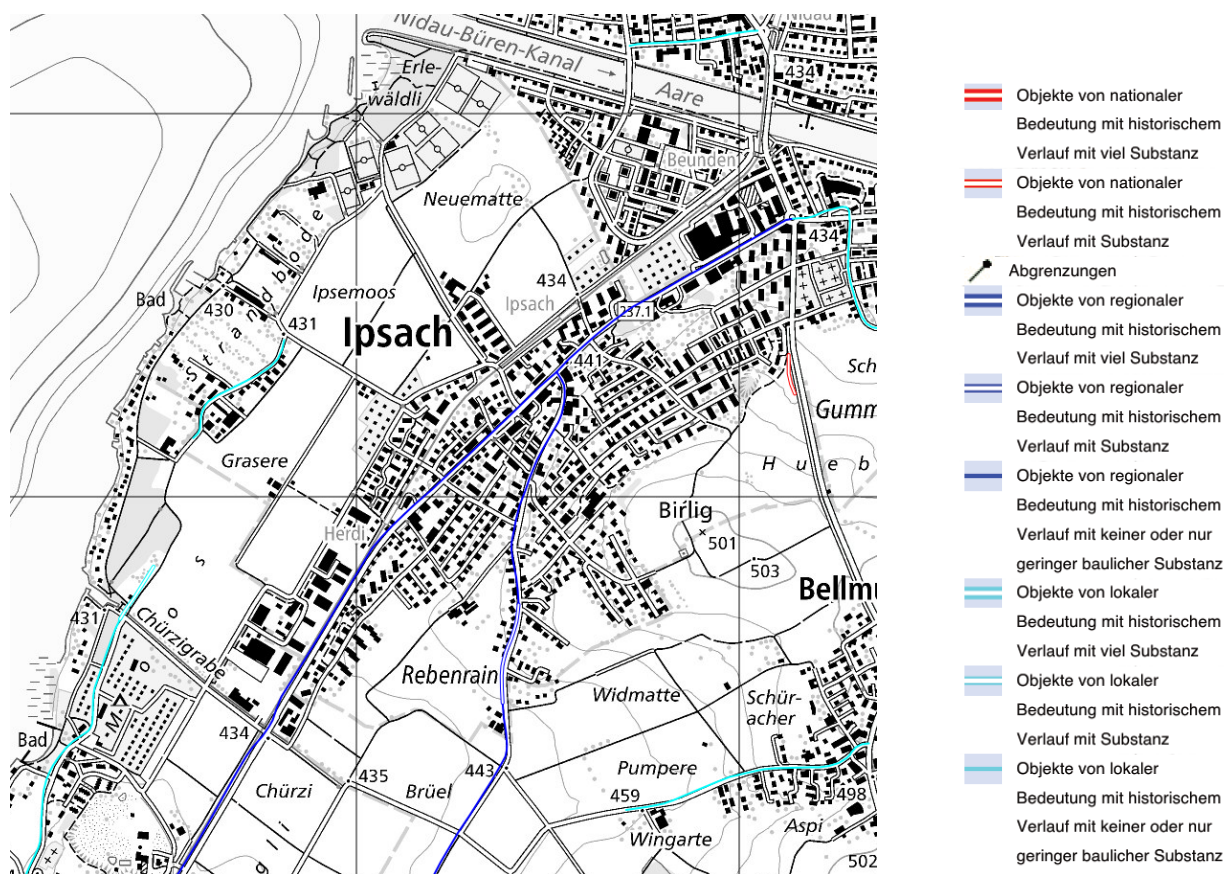


A5 Strassenverzeichnis

Strassentyp	Basierschliessung (Art. 106 ff BauG.)				Detailerschliessung (Art. 106 ff BauG.)	
	Kantons-/Gemeindestrasse				Gemeindestrasse	Privatstrasse im Gemeingebrauch
	0%	35%	65%	80%	100%	100%
Grundigentümerbeitrag						
Strassenname						
Amselweg					x	
Ankerweg						x
Bahnweg					x	
Baumgartenweg						x
Birkenweg					x	
Blumenrain		x				
Brunnackerstrasse						x
Brünnmatten					x	
Buchenweg					x	
Burgweg						x
Dorfstrasse		x				
Eigerweg						x
Erlenweg					x	
Erlenweg (Parz. 261)						x
Erschliessung Seefeld (geplant)				x		
Finkenweg						x
Fluhackerweg					x	
Flurweg					x	
Grubenweg						x
Günweg Ost						x
Grünweg West					x	
Hauptstrasse	x					
Hauserweg						x
Herdiweg (ab Keltenstrasse)					x	
Herdiweg (ab Römerstrasse)						x
Höhestrasse (ab Brunackerstrasse)			x			
Höhestrasse (ab Brunackerstrasse; Privatstr. im Gemeingeb.)						x
Höhestrasse (ab Brunackerstrasse; Privatstr. im Gemeingeb.)						x
Höhestrasse (bis Brunackerstrasse)		x				
Hübeliweg					x	
Huebstrasse	x					
Ipsachstrasse	x					
Keltenstrasse		x				
Keltenstrasse (ab Herdiweg)					x	
Kirschbaumweg						x
Kleinfeldstrasse			x			
Lerchenweg						x
Mattenweg						x
Meisenweg						x
Moosstrasse						
Quellmattstrasse (ab Grubenweg)						x
Quellmattstrasse (ab Schulstrasse)			x			
Quellmattstrasse (bis Schulstrasse)		x				
Rebenrain		x				
Rebenrain (Parz. 1413)						x
Ritterweg					x	
Römermatte					x	
Römerstrasse		x				
Rousseauweg						x
Schulstrasse			x			
Schulstrasse (Parz. 1237)					x	
Schulstrasse (Parz. 1241)					x	
Schürli rain					x	
Schürli strasse (Gemeindestr.)		x				
Schürli strasse (Privatstr. Im Gemeingeb.)						x
Seestrasse (ab Moosstrasse)			x			
Seestrasse (bis Moosstrasse)		x				
Sonnhalde						x
Strandweg						x
Strandweg (Parz. 312)					x	
Tannenweg						x
Weidenweg					x	
Wyl erweg (Gemeindestr.)					x	
Wyl erweg (Privatstr. Im Gemeingeb.)						x

A6 Inventar historischer Verkehrswege

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). In der Gemeinde Ipsach bestehen zwei Objekte von lokaler Bedeutung sowie ein Objekt von regionaler Bedeutung mit historischem Verlauf und mit keiner oder nur geringer baulicher Substanz. Ein altes Wegstück ist von nationaler Bedeutung, heute besteht auf diesem Abschnitt jedoch kein Weg mehr.



Auszug aus dem Inventar (Stand April 2022)