

# Verkehrsrichtplanung

Auftraggeber  
**Einwohnergemeinde Siselen**  
Käsereiweg 2  
2577 Siselen

Gemeinde Siselen, Revision der Ortsplanung

## Bericht



Verfasser  
**Vanessa Frei**  
**Hans Schweri**

Gruner AG  
Industriestrasse 1  
CH-3052 Zollikofen  
T +41 31 544 24 24  
[www.gruner.ch](http://www.gruner.ch)

Auftragsnummer  
R 166'724'000-00

Datum  
11. Juli 2023



## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
1.1 Gesetzliche Grundlagen	5
1.2 Instrumente des Richtplans	5
1.3 Alter Richtplan	5
<b>2 Grundlagen</b>	<b>5</b>
2.1 Übergeordnete Planung	5
2.2 Heutige Verkehrssituation	6
2.2.1 Individualverkehr	6
2.2.2 Öffentlicher Verkehr	7
2.2.3 Langsamverkehr	8
2.2.4 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)	9
<b>3 Ziele</b>	<b>9</b>
<b>4 Inhalte des Verkehrsrichtplans</b>	<b>9</b>
4.1 Strassenkategorien	9
4.2 Tempo 30 Zonen und Strecken	10
4.3 Fuss- und Wanderwege	11
4.4 Velowege	11
<b>5 Umsetzung des Verkehrsrichtplans</b>	<b>12</b>
<b>6 Massnahmen</b>	<b>12</b>
<b>7 Genehmigungsvermerke</b>	<b>16</b>



## 1 Ausgangslage

Im Verkehrsrichtplan werden die verkehrspolizeilichen Absichten dargestellt, wie das Verkehrsnetz der Gemeinde künftig aussehen, betrieben und genutzt werden soll. Er befasst sich mit den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer. Der Plan ist für die Gemeindebehörde verbindlich. Sie richtet ihr Handeln auf die Ziele und Massnahmen des Verkehrsrichtplans aus und koordiniert gestützt darauf ihre Planung.

Der Verkehrsrichtplan hat keine Verbindlichkeit für die Grundeigentümer.

### 1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für die Gemeinde Siselen wurde im Jahr 1993 erstmals ein Verkehrsrichtplan erarbeitet. Dieser basiert auf den Bestimmungen des Baugesetzes des Kantons Bern vom 9. Juli 1985.

### 1.2 Instrumente des Richtplans

Die vorliegende Verkehrsrichtplanung stellt die im Rahmen der Ortsplanungsrevision revidierte Fassung des Verkehrsrichtplans von 1993 dar. Sie besteht aus einem Plan und dem Bericht mit Massnahmenblättern. Der Richtplan, die Ziele (Kapitel 3) sowie die Umsetzung und Massnahmen (Kapitel 5 und 6) stellen rechtsverbindliche Inhalte dar, der Rest hat informellen Charakter.

- > Bericht mit Massnahmenblättern
- > Richtplan Verkehr

### 1.3 Alter Richtplan

Der Verkehrsrichtplan vom 11. März 1993 wird durch den Verkehrsrichtplan vom **26. Juni 2023** abgelöst.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Übergeordnete Planung

#### Richtplan des Kantons Bern

Für die kommunale Verkehrsrichtplanung ist das Hauptziel B des kantonalen Richtplans massgebend, wonach die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden. Es wird eine Raumordnung angestrebt, die weniger Verkehr generiert sowie mehr Fuss- und Veloverkehr im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr ermöglicht. Der öffentliche Verkehr ist besonders in dicht besiedeltem Gebiet zu fördern.

Für die Gemeinde Siselen werden im kantonalen Richtplan keine konkreten Ziele im Rahmen dieses Hauptziels definiert.

#### Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept vom 31. März 2017 (RGSK II) sowie RGSK 2021

Um den Referenzzustand zu erreichen, wurden anzustrebende Ziele formuliert. Für den Verkehr sind dies eine gezielte Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsinfrastrukturen sowie die Förderung des Veloverkehrs.

**Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland vom 30. Juni 2021**

Die Velonetzplanung für die Region Biel-Seeland sieht bis 2030 eine Erhöhung des Veloverkehrsanteils auf mindestens 12% vor. Dafür sollen die Anlagen für den Veloverkehr für alle Zielgruppen sicher, kohärent, direkt und komfortabel geplant und umgesetzt werden.

Die durch die Gemeinde Siselen verlaufende Komfortroute wird als solche im Verkehrsrichtplan abgebildet.

**Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014**

Die signalisierte Veloroute ist als solche im Verkehrsrichtplan übernommen.

**Sachplan Wanderroutennetz vom 22. August 2012 (angepasst Februar 2019)**

Die signalisierten Wanderwegstrecken sind als solche im Verkehrsrichtplan übernommen. Sie führen in mehreren Richtungen über den Dorfkern und die Landstrassen durch das Gemeindegebiet.

**2.2 Heutige Verkehrssituation**

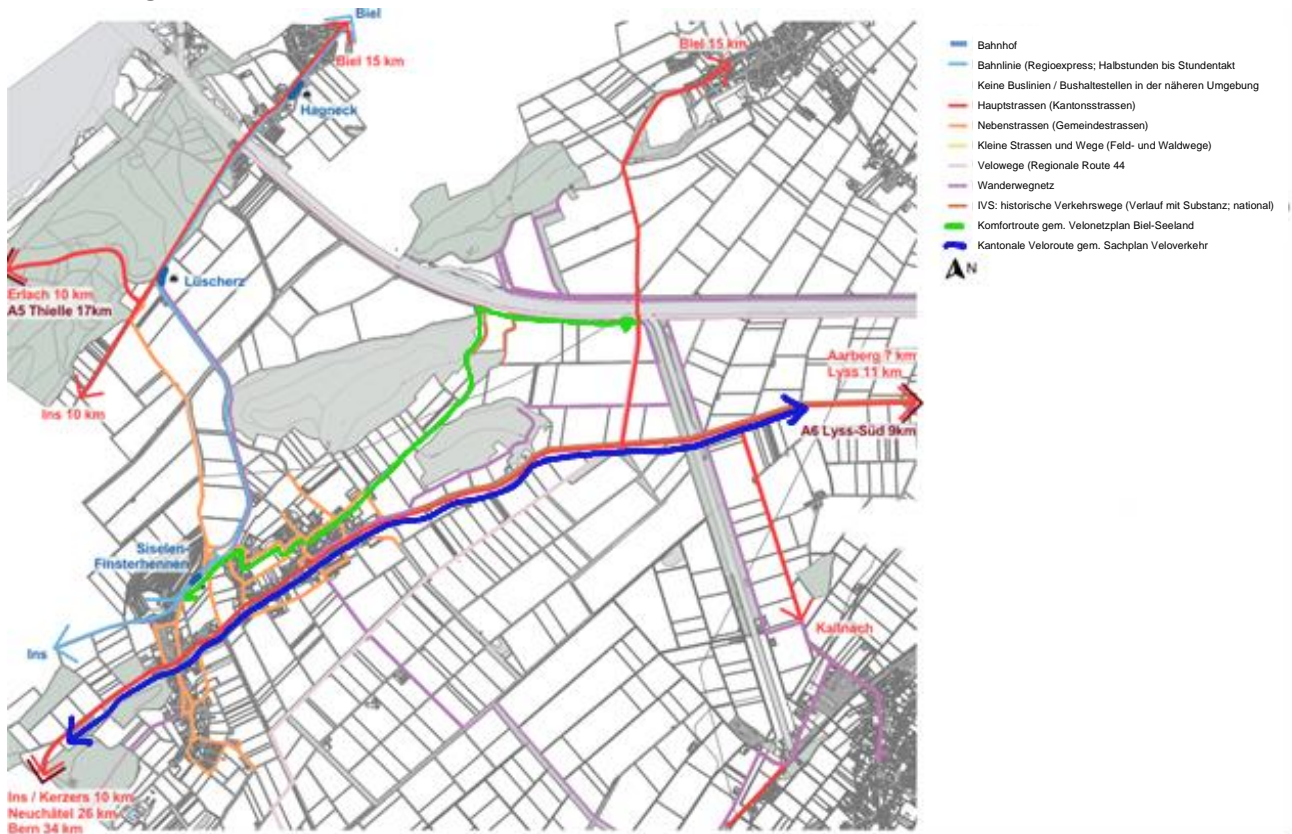


Abbildung 1: Übersicht Verkehrserschliessung

**2.2.1 Individualverkehr**

Die Kantonsstrasse 237 verläuft als Hauptverkehrsachse von Ins nach Aarberg in Richtung Südwest-Nordost durch den Dorfkern von Siselen. Parallel dazu verläuft nördlich des Gemeindegebiets eine weitere Kantonsstrasse von Ins nach Biel (237.1). Aus Siselen sind folgende Autobahnanschlüsse erreichbar: A1 Kerzers (12km), A5 Thielle (17km), A6 Lyss Süd (9km).

Die Kantonsstrasse 237, welche Siselen durchquert, weist eine verhältnismässig niedrige tägliche Verkehrsbelastung von 3'001 - 4'000 DTV auf (Verkehrsbelastung gemäss kantonalem Tiefbauamt 2015). Die nördliche Kantonsstrasse weist zwischen Ins und Lüscherz einen höheren DTV von 4'001 - 5'000 auf. Ab Lüscherz gegen Biel steigt der DTV konstant an: Lüscherz-Täuffelen (5'001-6'000), Täuffelen-Ipsach (6'001 - 8'000) Ipsach-Biel (9'001 - 10'000).

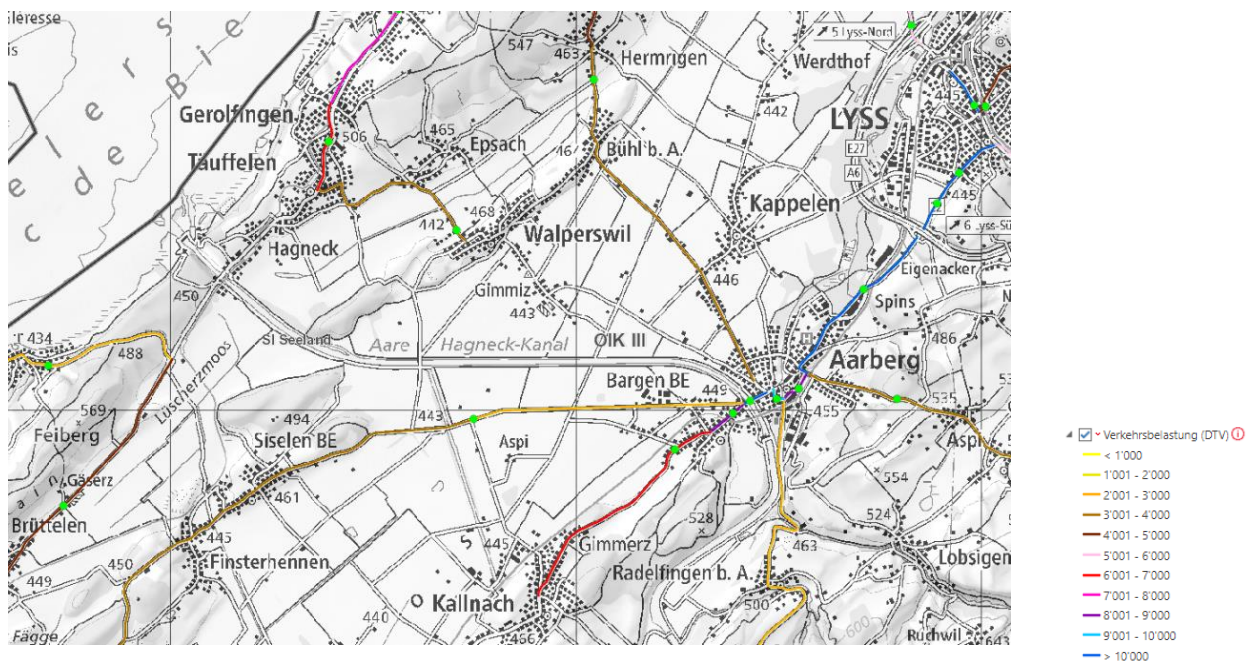


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Verkehrsbelastungsplan des Kantons Bern

Die Quartiere von Siselen sind gut erschlossen. Das fein verästelte Netz an kleineren Strassen und Feldwegen zwischen den Quartieren und ausserhalb des Siedlungsgebiets dient primär der Landwirtschaft. In den Quartierstrassen nördlich der Hauptstrasse ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Die Umsetzung von Tempo 30 für die Quartiersstrassen südlich der Hauptstrasse soll in den kommenden Jahren angegangen werden.

### 2.2.2 Öffentlicher Verkehr

Siselen ist durch die Strecke Biel-Ins der Aare Seeland mobil an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Der mit der Nachbargemeinde gemeinsame Bahnhof Siselen-Finsterhennen wird halbstündlich bis stündlich bedient. Siselen wird durch keine Buslinie bedient und besitzt keine Bushaltestellen. Die nächste Buslinie ist die Verbindung Ins-Erlach-Lüscherz.

Gemäss der ÖV-Güteklasse des ARE hat Siselen teilweise eine mittelmässige Erschliessung (Klasse C, dunkelgrün) bzw. eine geringere Erschliessung (Klasse D, hellgrün). Der grösste Teil des Siedlungsgebiets ist jedoch schlecht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

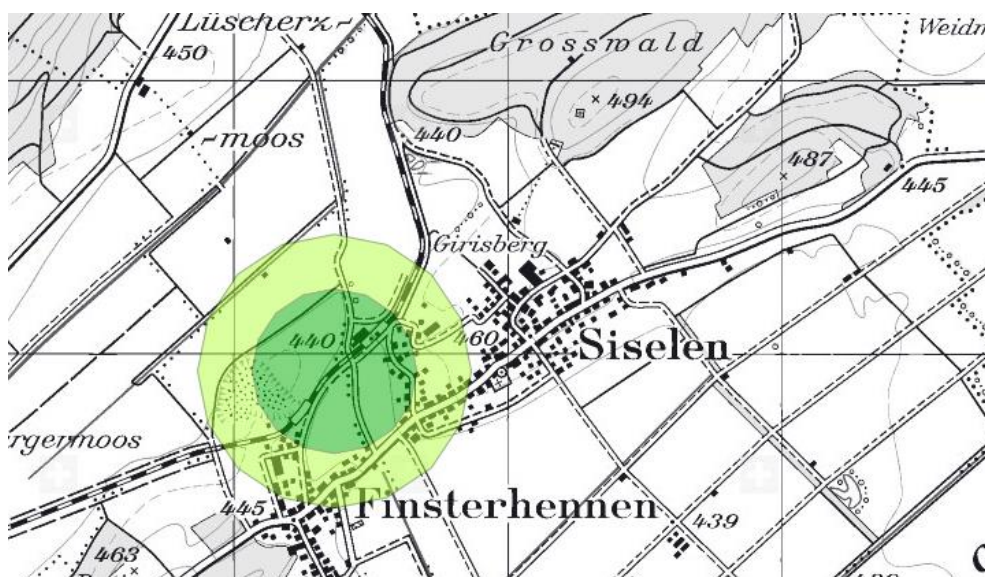


Abbildung 3 Erschliessung nach ÖV-Güteklassen (Klasse C = dunkelgrün; Klasse D = hellgrün)

### 2.2.3 Langsamverkehr

Der Fussweg entlang der Hauptverkehrsstrasse ist grösstenteils mindestens einseitig mit einem Trottoir gesichert, was auf den Quartierstrassen hingegen nur ausnahmsweise der Fall ist.

Signalisierte Wanderrouten führen in mehreren Richtungen durch den Dorfkern und über Landstrassen und Feldwege durch das Gemeindegebiet.

Über das Gemeindegebiet verlaufen eine kantonale Veloroute gemäss Sachplan Veloverkehr, eine Komfortroute gemäss Velonetzplan Biel-Seeland sowie die regionale Veloroute 44 (Le Jorat - Trois Lacs - Emme).

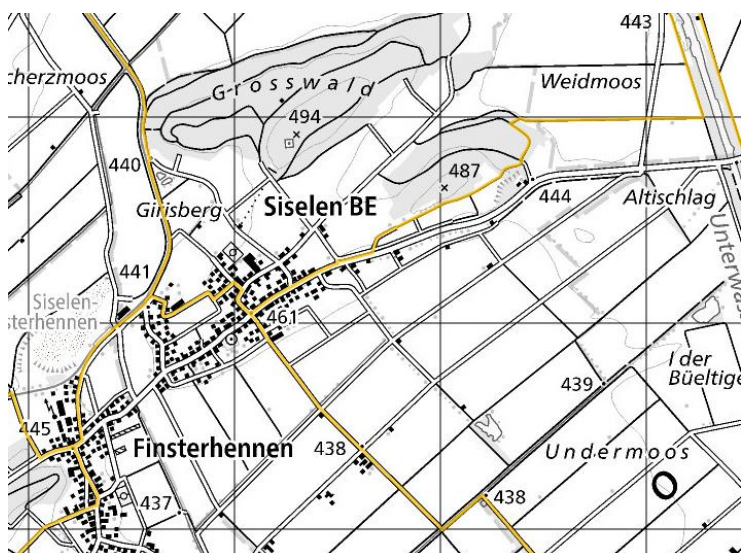


Abbildung 4: Signalisierte Wanderwegrouten auf dem Gemeindegebiet Siselen



## 2.2.4 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) sind zwei historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit historischem Verlauf und Abschnitten mit historischer Substanz aufgeführt. Die Gemeinde Siselen unterstützt deren Erhalt mittels:

- > Verortung im Schutzzonen- und Zonenplan
- > Historische Verkehrswege Art. 522 BR

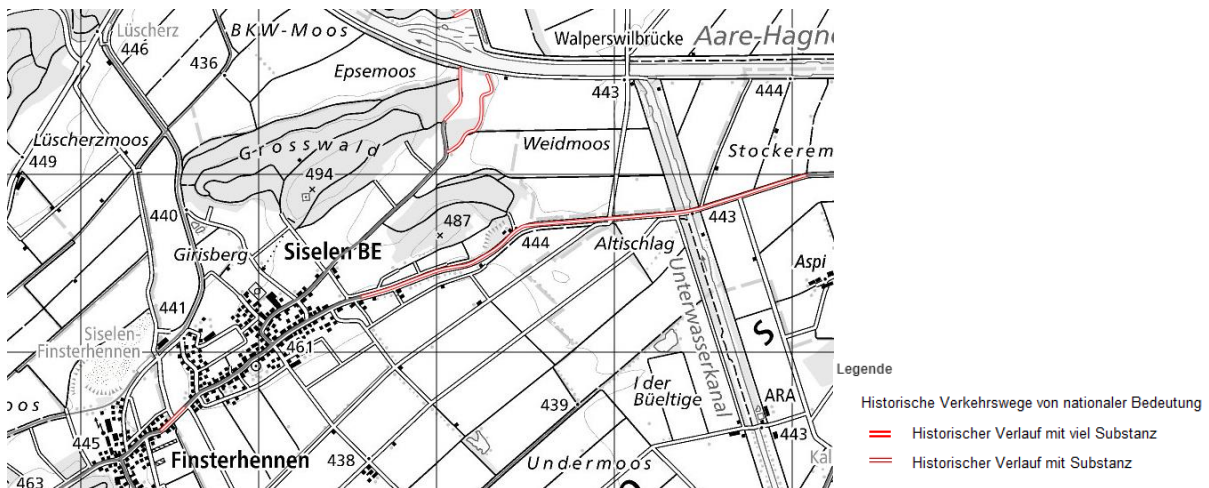


Abbildung 5: Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS), Wege von nationaler Bedeutung BE 30.1.1 und 30.2.1

## 3 Ziele

Die Verkehrsrichtplanung der Gemeinde Siselen setzt sich zum Ziel, den heutigen und zukünftigen Verkehr auf dem bestehenden Strassennetz zu lenken, die Verkehrsabläufe zu beruhigen und die Schnittstellen zwischen Langsamverkehr und MIV zu definieren.

Der Verkehrsrichtplan setzt sich ausserdem zum Ziel, den heute stark dominierenden MIV auf dem Gemeindegebiet nicht weiter zu fördern und gleichzeitig den Langsamverkehr innerhalb der Gemeinde zu stärken und die Verkehrssicherheit vor allem in den Quartieren mit geeigneten Massnahmen zu erhöhen.

Die Zielsetzung der Verkehrsrichtplanung wird durch die kommunale Siedlungspolitik der Gemeinde unterstrichen, welche eine hohe Wohnqualität unter anderem durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verminderung des Durchgangsverkehrs anstrebt.

## 4 Inhalte des Verkehrsrichtplans

### 4.1 Strassenkategorien

Folgende Strassentypen sind im Verkehrsrichtplan festgelegt:

- > Hauptverkehrsstrassen (HVS): Hauptstrasse (Juchen, Vorderdorf, Ausserdorf)
- > Verbindungsstrassen (VS): sind Bahnhofstrasse, Hinterdorf, Schulhausstrasse, Schützenhausweg, Brünnenrain und Weingartenweg

Erschliessungsstrassen (ES): Alle übrigen öffentlichen Strassen ohne Privatstrassen (Detailerschliessungsstrassen)

Die im Verkehrsrichtplan unterschiedenen Strassenkategorien haben folgende Funktionen:

- > Hauptverbindungsstrasse (HVS): Verbinden; hohe Leistung und Sicherheit bei mittlerer Geschwindigkeit
- > Verbindungsstrassen (VS): Verbinden; Gewährleisten von untergeordneten Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit
- > Erschliessungsstrasse (ES): Erschliessen; Konzentration des Erschliessungsverkehrs in Siedlungsgebieten; Erschliessung von Siedlungsgebieten

Im Hinblick auf die betriebliche Nutzung und bauliche Ausgestaltung des Strassennetzes lassen sich gemäss SN 640 040b die planerischen Begriffe verkehrsorientiert und nutzungsorientiert wie folgt zuordnen:

- > Hauptverkehrsstrassen (HVS) sind Bestandteile des verkehrsorientierten Strassennetzes.
- > Verbindungsstrassen (VS) und Erschliessungsstrassen (ES) gehören zum nutzungsorientierten Strassennetz.

Auf nutzungsorientierten Strassen stehen die Erschliessungsbedürfnisse der angrenzenden Siedlungsnutzungen (Wohnen, Gewerbe im Quartier, Dienstleistungen, Gastwirtschaftsbetriebe usw.) im Vordergrund. Nutzungsorientierte Strassen brauchen nicht notwendigerweise fahrgeometrischen und -dynamischen Kriterien zu genügen. Reichlich bemessene Verkehrsflächen können unter Berücksichtigung der Aspekte der Verkehrssicherheit gegebenenfalls reduziert und der freiwerdende Platz anderen, schwächeren Verkehrsteilnehmenden zugeteilt und/oder für eine gestalterische Aufwertung des Strassenraums genutzt werden.

Die Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Verkehrs wird als zweckmässig und damit zufriedenstellend eingestuft. Es sind daher keine gezielten Massnahmen zur Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur für den MIV vorgesehen.

## 4.2 Tempo 30 Zonen und Strecken

Mit der nahezu flächendeckenden Einführung von Tempo 30 Zonen in der Gemeinde Siselen wird das Ziel verfolgt, in den Wohnquartieren nördlich und südlich der Hauptstrasse einen siedlungsverträglichen Quartierverkehr zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr zu erhöhen. Die bereits umgesetzten Tempo 30 Zonen nördlich der Hauptstrasse werden im Rahmen der Revision der Verkehrsrichtplanung nun verbindlich festgesetzt. Ebenso weitere projektierte Gebiete südlich der Hauptstrasse.

Mit dem Ziel, die Fussgängerquerung im Bereich der Kirchenmauer entlang der Hauptstrasse zu verbessern, wurde im Rahmen eines Gutachtens des OIK III die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf dem betroffenen Hauptstrassenabschnitt auf 30km/h geprüft. Auf Basis der Empfehlung des Gutachtens wird auf einem ca. 200m langen Abschnitt zwischen der Einmündung Käsereiweg und der Liegenschaft Juchen 15 eine Tempo 30 Strecke umgesetzt und nun im Rahmen der Revision der Verkehrsrichtplanung als verbindlicher Inhalt in den Verkehrsrichtplan aufgenommen.

### 4.3 Fuss- und Wanderwege

Die im Verkehrsrichtplan verorteten Fusswege nehmen nebst ihrer Funktion als allgemeine Fusswegverbindungen auch eine wichtige Funktion als Schulwege zur Primarschule im Hinterdorf ein, weshalb die Sicherheit auf diesen Wegen vermehrt im Fokus steht.

Der Fussweg entlang der Hauptverkehrsstrasse ist grösstenteils mittels Trottoir gesichert. In den Quartieren sind hingegen kaum Trottoirs vorhanden. Dort wird die Sicherheit der zu Fuss Gehenden primär über die Tempo-30-Regelung gewährleistet. Die Überquerung der Hauptverkehrsstrasse ist im Dorfkern sowie bei der Einmündung der Bahnhofstrasse mittels übersichtlicher Fussgängerüberquerung gesichert.

Signalisierte Wanderrouten führen in mehreren Richtungen über den Dorfkern und die Landstrassen durch das Gemeindegebiet. Ihre freie Begehbarkeit kann dauerhaft durch die Gemeinde sichergestellt werden.

### 4.4 Velowege

Die einzige kantonale Veloroute verläuft gemäss Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014 auf der Hauptverkehrsachse (Juchen, Vorderdorf, Ausserdorf). Es sind keine Radstreifen vorhanden. Zudem führt die Radwanderroute Nr. 44, mit regionaler Bedeutung durch das Gemeindegebiet. Sie führt von Lausanne nach Burgdorf und durchquert das Gemeindegebiet von Siselen südlich ausserhalb des Dorfes von Ins kommend in Richtung Aarberg. Eine weitere überkommunale Veloroute (Komfortroute gemäss Velonetplan Biel-Seeland) führt vom Bahnhof Siselen - Finsterhennen her über das Hinterdorf in Richtung Hagneck-Kanal.

Die überkommunalen Velorouten sind zugleich auch die auf kommunaler Ebene genutzten Hauptvelowege. In der Gemeinde besteht kein Bedarf, zusätzliche Velowege auszuweisen und festzulegen.

## 5 Umsetzung des Verkehrsrichtplans

Die vorgeschlagenen Massnahmen werden in drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden:

### Vororientierung

**Bedeutung:** Bei den betreffenden Vorhaben besteht Einigkeit über die Zielsetzung. Der Weg zum Ziel muss noch konkretisiert und festgelegt werden. Die ersten Schritte sind definiert. Die konkreten Folgen lassen sich jedoch noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Eine Koordination mit weiteren Stellen ist notwendig.

**Verbindlichkeit:** Vororientierung verpflichtet die planende Stelle, bei wesentlichen Änderungen der Ziele oder der Umstände, die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.

### Zwischenergebnis

**Bedeutung:** Die Planung bzw. die Koordination ist im Gange und hat bereits zu Zwischenergebnissen geführt. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten.

**Verbindlichkeit:** Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im weiteren Vorgehen.

### Festsetzung

**Bedeutung:** Die Stufe der Festsetzung zeigt, dass die Koordination abgeschlossen ist. Die Beteiligten sind sich über die im Koordinationsblatt aufgeführten Inhalte einig (Zielsetzung, Massnahmen, Vorgehen, Beteiligte, Termine, Träger, etc.). Es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor.

**Verbindlichkeit:** Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Vorgehen

## 6 Massnahmen

In den nachfolgenden Massnahmenblättern werden im Bereich Verkehr alle Richtplaninhalte festgehalten:

### Unter Festsetzung

- M1 Sicherstellung der Verträglichkeit der Strasse und des Strassenraums mit dem schützenswerten Ortsbild
- M2 Sicherstellung Schutz der zu Fuss Gehenden aufgrund ungenügender Sicherheit im Bereich Kirche/Friedhof (Abschnitt Einmündung Käserieweg bis Liegenschaft Juchen 15)
- M6 Sicherstellung der dauerhaften freien Begehbarkeit und Wegqualität der Wanderwege durch konsequenten jährlichen Unterhalt

### Unter Zwischenergebnis

- M4 Handlungsbedarf zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 Zonen in den Quartieren südlich der Hauptverkehrsstrasse

### Unter Vororientierung

- M3 Handlungsbedarf betreffend Sicherheit der Zu Fuss Gehenden bei Einmündung Fussweg bei Juchen 15 in Hauptverkehrsstrasse
- M5 Handlungsbedarf zur Überprüfung/Erhöhung der Sicherheit auf den im Verkehrsrichtplan festgelegten Fusswegen

## Massnahmenblatt 1: Hauptverkehrsstrasse

---

Kurzbeschreibung	Die Verkehrssicherheit und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer sowie eine verträgliche Integration der Strasse und des Strassenraums ins Ortsbild sind ein zentrales Thema
Massnahmen	M1 Sicherstellung der Verträglichkeit der Strasse und des Strassenraums mit dem schützenswerten Ortsbild M2 Sicherstellung Schutz der zu Fuss Gehenden aufgrund ungenügender Sicherheit im Bereich Kirche/Friedhof (Abschnitt Einmündung Käseriweg bis Liegenschaft Juchen 15) M3 Handlungsbedarf betreffend Sicherheit der zu Fuss Gehenden bei Einmündung Fussweg bei Juchen 15 in Hauptverkehrsstrasse
Federführung	Tiefbauamt des Kantons Bern
Beteiligte Stellen	Gemeinde Siselen, Ortsplaner, Grundeigentümer
Umsetzung	M1 Erstellung eines Gestaltungskonzepts für den Strassenraum M2 Eingaben an das Tiefbauamt für Vorhaben an der Kantonsstrasse, Um- M3 setzung T30 Strecke Hauptverkehrsstrasse Abschnitt Einmündung Kä- sereiweg bis Liegenschaft Juchen 15
Kostenteil Gemeinde	M1 Kosten für die Erstellung des Gestaltungskonzepts M2 Keine (insofern die Gemeinde keine Wünsche hat, die über den kanto- M3 nalen Standard hinausreichen)
Kostenträger	Kanton
Stand	Juni 2023

---

## Massnahmenblatt 2: Sammel- und Erschliessungsstrassen

---

**Kurzbeschrieb** Die Sammel- und Erschliessungsstrassen nördlich der Hauptverkehrsstrasse liegen flächendeckend in einer Tempo 30 Zone. Ziel ist es, auch südlich der Hauptstrasse Tempo 30 flächendeckend einzuführen.

---

**Massnahmen** M4 Handlungsbedarf zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30 Zonen in den Quartieren südlich der Hauptverkehrsstrasse

---

**Federführung** Gemeinde Siselen

---

**Beteiligte Stellen** Gemeinde Siselen, Ortsplaner

---

**Umsetzung** Einleitung des Verfahrens zur Umsetzung der Tempo 30 Zonen

---

**Kostenträger** Gemeinde

---

**Stand** Juni 2023

---

## Massnahmenblatt 3: Fuss- und Wanderwegnetz

---

Kurzbeschreibung

Die im Verkehrsrichtplan verorteten Fusswegverbindungen nehmen nebst ihrer Funktion als allgemeine Fusswegverbindungen auch eine wichtige Funktion als Schulwege zur Primarschule im Hinterdorf ein, weshalb die Sicherheit auf diesen Wegen vermehrt im Fokus stehen soll.

Bei den Wanderwegen stehen eine dauerhaft freie Begehbarkeit sowie eine angemessene Wegqualität im Vordergrund. Diese soll und kann durch die Gemeinde sichergestellt werden, da sich die signalisierten Routen alle auf Strassen und Wegen befinden, die im Besitz der Gemeinde sind.

---

Massnahmen

M5 Handlungsbedarf zur Überprüfung/Erhöhung der Sicherheit auf den im \_\_\_\_\_ Verkehrsrichtplan festgelegten Fusswegen

M6 Sicherstellung der dauerhaften freien Begehbarkeit und Wegqualität der Wanderwege durch konsequenten jährlichen Unterhalt

---

Federführung

Gemeinde Siselen

---

Beteiligte Stellen

Gemeinde Siselen, Ortsplaner, Bevölkerung

---

Umsetzung

M5 Überprüfung der Sicherheit der Fusswegverbindungen, Definition geeigneter Massnahmen

M6 Jährlicher Unterhalt der Strassen und Wege

---

Kostenträger

Gemeinde

---

Stand

Juni 2023

---

## 7 Genehmigungsvermerke

Mitwirkungsverfahren vom xx.xx.2023 bis xx.xx.2023

Vorprüfung vom .....

Öffentliche Auflage vom xx.xx.2023 bis xx.xx.2023

Beschlossen durch den Gemeinderat von Siselen am .....

Im Namen des Gemeinderates Siselen

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin

.....

.....

Michael Althaus

Céline Tribolet

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am:

.....