

Richtplan Verkehr und Mobilität

Erläuterungsbericht

Massnahmenblätter

Teilrichtplankarten

- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität
- Veloverkehr
- Fussverkehr

Gemeinde Ittigen

13. Juni 2023 | Mitwirkung



Bearbeitung

Antje Neumann

MSc Geographie

Thomas von Känel

dipl. Siedlungsplaner HTL/FSU, NDS/FH/BWL/UF

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Projektleitung

Heinz von Gunten

Leiter Abteilung Bau (bis Mai 2023)

Projektbüro

Marco Rupp, Vorsitz

Regula Siegenthaler

Heidi Schlosser

Martin Pauli

Urs Fischer

Gemeindepräsident

Leiterin Bereich Planung (ab September 2022)

Leiterin Bereich Umwelt (ab April 2022)

Leiter Bereich Umwelt (bis März 2022)

Ortsplaner

Auftraggeber

Gemeine Ittigen

Rain 7

3063 Ittigen

Titelbild: Kreisverkehr Worblental-/Papiermühle-/Grauholzstrasse (Metron Bern AG)

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	4
1.1	Ortsplanungsrevision Phase II	4
1.2	Ziele	4
2	Aufbau	4
3	Rahmenbedingungen	5
3.1	Kanton Bern	5
3.2	Region Bern-Mittelland	7
3.3	Projekte im Raum Ittigen	10
3.4	Wichtigste Grundlagen	13
4	Zukünftige Entwicklung Verkehr und Mobilität	14
4.1	Entwicklungsziele	14
4.2	Strategien	15
	Anhang	16
	Umsetzungsstand Verkehrsrichtplanung	16

1 Ausgangslage und Ziele

1.1 Ortsplanungsrevision Phase II

In der Gemeinde Ittigen fand 2008 die letzte Revision der Ortsplanung statt. Der gültige Richtplan Verkehr wurde 2008 genehmigt; es fand keine Nachführung statt. Mit dem 2014 erarbeiteten (eigenständigen) «Richtplan übergeordnetes Strassennetz» wurde die Mobilitätsplanung der Gemeinde jedoch ergänzt. Die laufende Phase II der Revision der Ortsplanung besteht aus drei Modulen:



S = Siedlung, L = Landschaft, V = Verkehr, E = Energie

Mit der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungskonzeptes (REK) wurde 2020 gestartet. Gemeinsam mit der Gemeinde und den weiteren mandatierten Büros wurden die Entwicklungsziele der Gemeinde formuliert und in Workshops mit Vertretenden der Gemeinde konsolidiert. Das REK enthält die Grundzüge der gewünschten Entwicklung bezüglich Siedlung, Landschaft, Energie und Verkehr in der Gemeinde Ittigen.

1.2 Ziele

Der Richtplan Verkehr konkretisiert die Entwicklungsziele und Strategien des Verkehrs aus dem räumlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Ittigen.

Der vorliegende Richtplan Verkehr löst die beiden Richtpläne «Richtplan Verkehr 2008» vom Juni 2008 und «Richtplan übergeordnetes Strassennetz» vom August 2014 ab und setzt diese ausser Kraft.

2 Aufbau

Der Richtplan Verkehr setzt sich aus den Richtplankarten «Motorisierter Individualverkehr», «Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität», «Veloverkehr» und «Fussverkehr» sowie den Massnahmenblättern zusammen.

Der Erläuterungsbericht beschreibt die Ausgangslage, dokumentiert den Planungsprozess und die Hintergründe der Massnahmen.

3 Rahmenbedingungen

In diesem Kapitel wird eine Zusammenstellung von übergeordneten Planungen vorgenommen, in denen für den Richtplan Verkehr relevante und zum Teil verbindliche Richtlinien und Grundlagen vorhanden sind. In der Berner Verkehrspolitik, in der kantonalen und regionalen Richtplanung und in der Mobilitätsstrategie wird vor allem auf die übergeordneten Ziele und Strategien verwiesen.

3.1 Kanton Bern

3.1.1 Richtplan Kanton Bern 2030

Der kantonale Richtplan stellt die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in den Fokus, d.h. beispielsweise, dass die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten vor allem an gut erschlossenen Lagen zu fördern ist.

Die zentralen übergeordneten verkehrsplanerischen Lösungsansätze und Handlungsmaximen sind:

- Verkehrsinfrastrukturen werden primär in jenen Räumen weiterentwickelt, wo der kantonale Richtplan die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung vorsieht.
- Vermeiden der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Um kurze Wege zu ermöglichen, wird die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte gelenkt.
- Verlagern: Der Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr vergrössern.
- Verträglich abwickeln: Die Mobilitätspolitik des Kantons basiert auf den Prinzipien der Nachhaltigen Entwicklung: Das Mobilitätssystem wird für Mensch und Umwelt verträglich ausgestaltet.

Auszug aus der Strategie Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr)

«Die Gemeinden fördern im Rahmen der festgelegten Zuständigkeit mit planerischen, organisatorischen, gestalterischen und baulichen Massnahmen den Langsamverkehr. Zur Förderung des Langsamverkehrs können auch kommunikative Massnahmen dazugehören. Sie planen, bauen, betreiben und unterhalten die Fuss-, Velo- und Schulwege sowie bei Bedarf Wander-, Mountainbiking-, Skating- und Wege für weitere Freizeitaktivitäten. Die Gemeinden errichten im Weiteren allenfalls zusammen mit Partnern attraktive Veloabstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden und Plätzen und sorgen für deren Errichtung bei Freizeit- und Einkaufsanlagen, bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder bei Wohnnutzungen. Die Geh- und Velosicherheit auf Schulwegen bedarf besonderer Beachtung.»

Auszug aus der Strategie Motorisierter Individualverkehr:

«Der Kanton folgt beim Bau und Umbau der Strassen dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Er reagiert auf Kapazitätsengpässe und schafft neue Kapazitäten resp. sorgt für eine verträglichere Abwicklung des Verkehrs in erster Linie mit verkehrstechnischen Massnahmen möglichst im vorhandenen Strassenraum. Er hält am verkehrspolitischen Grundsatz der Verstetigung fest und berücksichtigt im Planungsprozess die verschiedenen Fortbewegungsarten (Auto, Velo, Fussverkehr und strassengebundener ÖV).»

3.1.2 Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022

Die Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) 2022 setzt sich zum Ziel, *«ein nachhaltiges Mobilitätssystem zu realisieren, das zur wirtschaftlichen Entwicklung und gesellschaftlichen Entfaltung beiträgt und gleichzeitig die Erhaltung der Lebensgrundlagen sicherstellt. Ausgangslage bildet die zusammenfassende Analyse zur Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigung sowie zu Verkehrsangebot und -nachfrage.»*

Die Strategie stützt sich auf die vorhergehende GMS 2008 und nimmt aktuelle Entwicklungen auf. In der GMS 2008 war die 3V-Strategie ein wichtiges Kernelement, welche in der GMS 2022 zu einer 4V-Strategie weiterentwickelt wurde. *«Mit der 4V-Strategie («Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich gestalten», «Verkehr vernetzen») wird aufgezeigt, wie diese Ziele umgesetzt werden.»*

3.1.3 Sachpläne Veloverkehr und Wanderroutennetz

Der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern bildet das kantonale Hauptverbindungs- und Basisnetz ab. Ausgewiesen werden neben dem kantonalen Alltags- und Freizeitnetz auch Strecken mit einem Handlungsbedarf. Welche Massnahmen zur Behebung des Defizits zweckmässig sind, wird jedoch offen gelassen und bedarf einer situativen Abklärung. Des Weiteren gilt: "Die Routen mit kantonaler Netzfunktion sind durch die Regionen und Gemeinden weiter zu verdichten. Dabei ist der Veloverkehr nicht nur sektoriell zu planen, sondern in die Verkehrsplanung gesamthaft einzubetten."

Der Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern definiert das Hauptwander- und Ergänzungsroutennetz des Kantons. Neben den im Gelände bereits signalisierten Routen, werden auch weitere geplante Routen abgebildet, wo die Umsetzung noch zu prüfen resp. zu koordinieren ist.

Die eingetragenen Routen und Festlegungen beider Sachpläne wurden in den Richtplan Verkehr der Gemeinde Ittigen übernommen.

3.2 Region Bern-Mittelland

3.2.1 Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) formuliert in ihrer Mobilitätsstrategie für das Jahr 2040 den Ansatz einer "effizienten und vernetzten Mobilität für alle". Die Mobilitätsstrategie baut auf der bewährten 3V-Strategie auf («Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten») und ergänzt sie, im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung und Diversifizierung der Mobilität, mit dem – auch in der kantonalen Gesamt-mobilitätsstrategie 2022 integrierten - 4. V der Vernetzung. "Vernetzen umfasst smarte Infrastrukturen, Verkehrsmittel, Daten und stellt den effizienten Zugang zur Mobilität für die Region sicher."

Die Mobilitätsstrategie dient den RKBM-Gemeinden und Behörden als gemeinsame Richtlinie. Die Kerninhalte sind in nachfolgender Abbildung zusammengefasst:

Vernetzen

Ziel

Die Region Bern-Mittelland und ihre Gemeinden treiben die digitale Vernetzung und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel voran, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung soll regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen. Die Vernetzung trägt als viertes «V» dazu bei, die Ziele der Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Gestaltung des Verkehrs zu erreichen.

Handlungsfelder

- Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden fördern
- Digitale Vernetzung aktiv mitgestalten
- Digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz im Verkehr nutzen
- Digitale Vernetzung zur Optimierung des Verkehrsmanagements nutzen
- Vernetzung der Verkehrsmittel fördern

Vermeiden

Ziel

Ein weiteres Verkehrswachstum wird durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Personenverkehr) und die Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr) möglichst vermieden. Der Arbeitsverkehr wird durch die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten reduziert.

Handlungsfelder

- Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen
- Ortsunabhängiges Arbeiten fördern
- Warenströme im Güterverkehr bündeln

Verlagern

Ziel

Das Verkehrsaufkommen wird vermehrt auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert.

Handlungsfelder

- Flächensparende Verkehrsmittel fördern durch:
 - ▶ Ausbau der Infrastruktur für Fuss-/Veloverkehr
 - ▶ Erhöhung der ÖV-Kapazitäten
 - ▶ Ausrichtung des ÖV-Liniennetzes auf die Siedlungshierarchie
 - ▶ Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr im urbanen Raum
 - ▶ Regional abgestimmte Parkraumpolitik
 - ▶ Ausbau von Sharing-Angeboten

Verträglich gestalten

Ziel

Das bestehende Verkehrsaufkommen soll möglichst verträglich gestaltet werden. Das heisst: umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.

Handlungsfelder

- Umweltfreundliche und leise Antriebsformen fördern
- Verkehrsspitzen glätten
- Aktives Mobilitätsmanagement bei relevanten Akteur/innen fördern
- Freizeitverkehr verträglich abwickeln
- MIV siedlungsverträglich gestalten
- Gute MIV-Erreichbarkeit für Gewerbe und Rettungsdienste sicherstellen
- Sichere Schulwege garantieren
- Finanzielle Tragbarkeit der Infrastrukturen sicherstellen

3.2.2 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland / Agglomerationsprogramm Bern

Im Bereich der Mobilität will die Region Bern ein nachhaltiges Verkehrssystem, welches, trotz eines prognostizierten Mobilitätswachstums, eine leistungsfähige, sichere und kostengünstige Erschliessung ermöglicht. Durch eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr, kann das Verkehrswachstum eingeschränkt werden. Eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel soll durch die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs, dem öffentlichen Verkehr sowie der kombinierten Mobilität erzielt werden. Durch eine Optimierung der bestehenden Infrastrukturen kann der Verkehr besser und verträglicher abgefertigt werden.

Nachfolgend sind die wichtigsten im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) resp. im Agglomerationsprogramm (AP) der letzten beiden Generationen (2016, 2021) festgehaltenen Massnahmen mit Handlungsbedarf in Ittigen aufgeführt. Für einen vollständigen Überblick sind die jeweiligen Berichte und Massnahmen der Generationen hinzuzuziehen.

RGSK 2021 / AP Bern, 4. Generation

Massnahmen-Nr. und Titel	Federführung
BM.LV-Ü.21.32 Umsetzung Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen, Etappe 1 Realisierung eines Velohaupttroutennetzes für den Veloverkehr.	je nach Strasseneigentümer
BM.LV-Ü-24.1 Region Bern-Mittelland, Studie Leitbild Fuss- und Veloverkehr RKBM Weiterentwicklung der Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr mit einem Schwerpunkt auf die Tangentialverbindungen und Velohaupttrouten.	Regionalkonferenz Bern Mittelland
BM.LV-Ü.33 Velohaupttrouten Korridor Raum Zollikofen Realisierung eines direkten, schnellen und widerstandsfreien Velohaupttroutennetz für den täglichen Verkehr.	Tiefbauamt Kanton Bern – Ober- ingenieurskreis II
BM-ÖV-E2 Agglomeration Bern, Elektrifizierung Buslinien 38, 41, 44, 46 und 47 Elektrifizierung der Busflotte um die Klimastrategie (CO ₂ -Neutralität der Busflotte bis 2032) zu realisieren.	Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)
BM.MIV-Ü.2 Region Bern-Mittelland, Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung der Unfallschwerpunkten Lokale Verbesserung der Verkehrssicherheit.	je nach Strasseneigentümer
BM.KM-Ü.1.1 Region Bern-Mittelland, Studie Verkehrsdrehscheiben/ Mobilitätshubs (inkl. Zweckmässigkeitsprüfung A1 Halbanschluss Grauholz) Studie der Parkierungssituation in den Einkaufstandorten (Halbanschluss Grauholz) um eine Strategie zu erstellen.	Regionalkonferenz Bern Mittelland

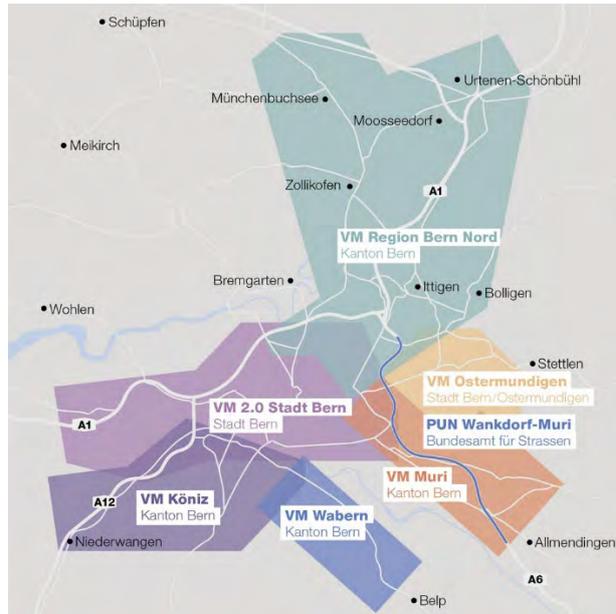
RGSK II / AP Bern, 3. Generation (Auswahl)

Massnahmen-Nr. und Titel	Federführung
<p>MIV-O.21 Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen</p> <p>Aufwertung des gesamten Gebietes um die Station Ittigen, kombiniert mit der Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, um die Attraktivität zu stärken.</p>	Gemeinde Ittigen
<p>MIV-W-1 Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer</p> <p>Erstellung eine Konsolidierte Studie um die Erschliessung und die Anschlusssituation (Grauholz durch die Raststätte) zu klären.</p>	Regionalkonferenz Bern Mittelland
<p>LV-N-7 Bern, LV Brücke Erschliessung Wankdorf</p> <p>Bessere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr von Ittigen und vom Areal Bahnhof Wankdorf mit neuer Bahnüberführung. Agglomerationsprogramm 1 und 2. Gen: V-LV 1.5</p>	Stadt Bern
<p>LV-S-4 Ittigen – Zollikofen Länggasse</p> <p>Erhöhung der Alltags- und Freizeitverkehrssicherheit von kritischen Abschnitten im Fuss- und Veloverkehrsnetz. Diese Erhöhung soll zu einer Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Fuss- und Veloverkehr beitragen. Agglomerationsprogramm 1 und 2. Gen: V-LV 2.6</p>	Gemeinde Ittigen und Zollikofen

3.3 Projekte im Raum Ittigen

3.3.1 Verkehrsmanagement Region Bern Nord

Für die Kernagglomeration Bern besteht ein verkehrs- und systemtechnisches Gesamtkonzept für das regionale Verkehrsmanagement (VM). Mittels sieben bisher geplanten Verkehrsmanagement-Zellen, welche untereinander vernetzt und aufeinander abgestimmt sind, soll der Verkehr in den Siedlungszentren sicher, flüssig und verträglich abgewickelt werden.



Ziele:

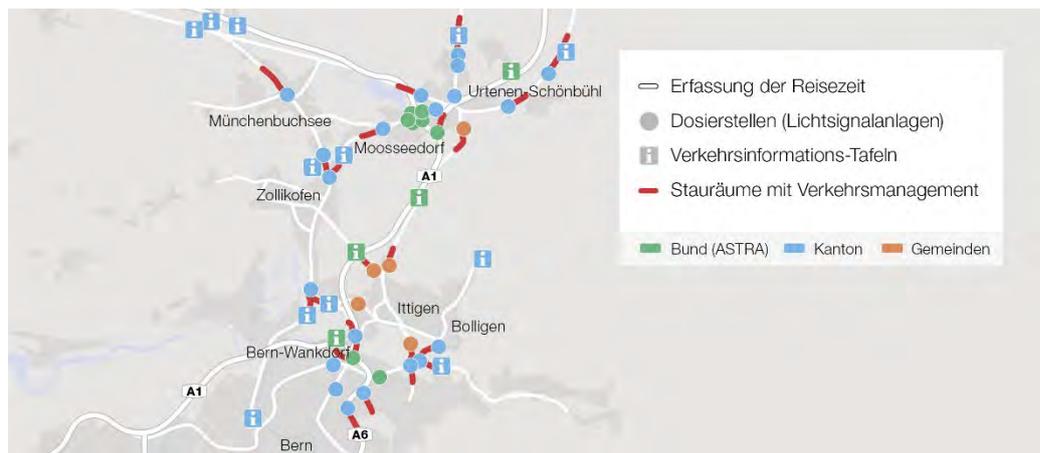
- Ortskerne werden vor Überlastung geschützt
- der Autobahnverkehr muss fließen
- der öffentliche Verkehr hat Priorität
- Fuss- und Veloverkehr sind gleichberechtigt mit Auto und ÖV
- aktuelle Verkehrsinformationen

Elemente sind u. a.:

- ÖV-Priorisierungen
- MIV-Dosierungen am Rand des Agglomerationskerns
- Lenkung des Verkehrs aufs übergeordnete Netz
- eine bessere Kommunikation zur aktuellen Verkehrslage

(Abbildung: Kanton Bern, BVE-TBA)

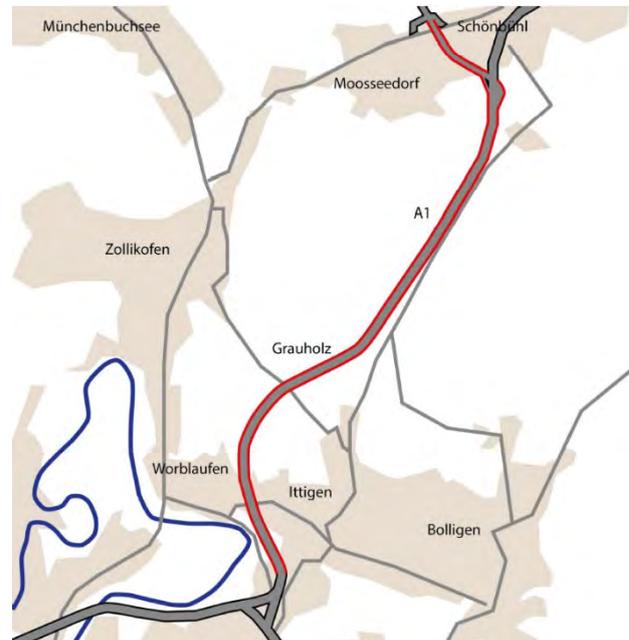
Auf dem Gemeindegebiet von Ittigen und den Nachbargemeinden stellen ab dem Sommer 2022 Dosierstellen an neuralgischen Strecken sicher, dass das Basisnetz von Ittigen nicht überlastet wird.



Massnahmenübersicht VM Region Bern Nord
(Abbildung: Kanton Bern, BVE-TBA)

3.3.2 Ausbau Autobahn A1

Bern Wankdorf–Schönbühl, 8-Spur-Ausbau (inkl. Anpassung A1-Anschluss Schönbühl)



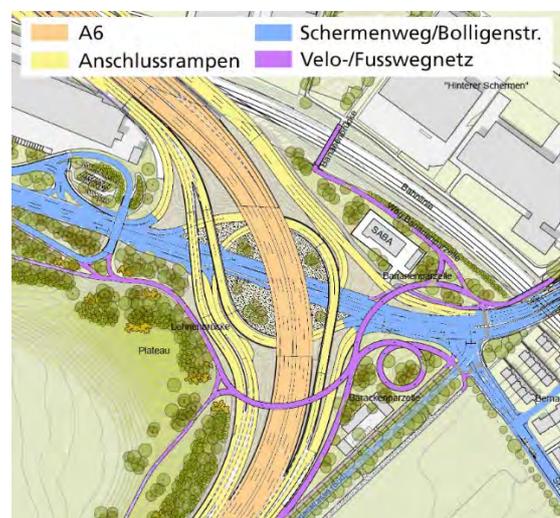
Projektperimeter (Abbildung: Kanton Bern)

Auszug RGSK 2021 Bern-Mittelland, BM.MIV-Nat.1:

«Zwischen der Verzweigung Wankdorf und der Verzweigung Schönbühl erfolgt eine Engpassbeseitigung. Hierfür wird die N01 von sechs auf acht Fahrstreifen ausgebaut.»

3.3.3 Umgestaltung Anschluss Wankdorf

Die Umgestaltung des Anschluss Wankdorf stellt ein regional wichtiges Infrastrukturprojekt dar. Kernelemente sind eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, eine leistungsfähige Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsströme und eine attraktive und direkte Neuorganisation der Fuss- und Veloverkehrsnetze. Daneben profitiert der Raum Wankdorf auch von einer Entflechtung des Verkehrs für Grossanlässe vom übrigen Verkehr.

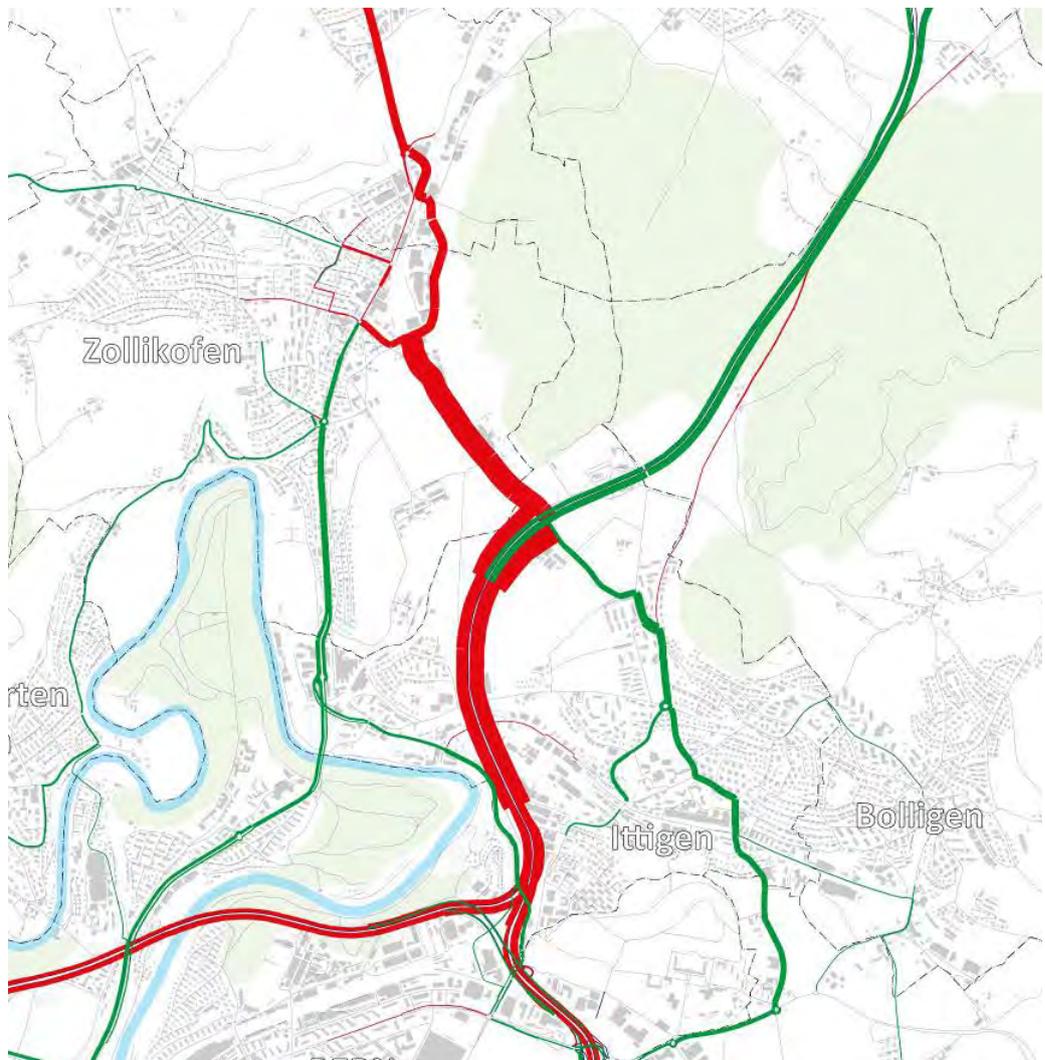




Plan und Visualisierung Umgestaltung Anschluss Wankdorf (Quelle: ASTRA)

3.3.4 Halbanschluss Grauholz

Die Gemeinden Ittigen und Zollikofen weisen einen deutlich erhöhten Anteil an Transitverkehr auf, der das Strassennetz belastet. Um das regionale Basisnetz zu entlasten, wird die Realisierung eines Halbanschluss Grauholz als zielführend eingeordnet. Gemäss Modellierung kann ein Entlastungseffekt in den Gemeinden Zollikofen und Ittigen von - 15 % bis - 20 % resultieren.



Modellierte Auswirkung mit Halbanschluss; rot = Verkehrszunahme, grün = Verkehrsabnahme (Quelle: ASTRA)

3.4 Wichtigste Grundlagen

3.4.1 Bund und Kanton Bern

- Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (Stand 1. Januar 2019)
- Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (Stand 1. Januar 2021)
- Baugesetz des Kantons Bern vom 09.06.1985 (Stand 01.01.2023)
- Richtplan Kanton Bern 2030 (Stand 22. September 2021)
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern 2022
- Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern, 2012, angepasst Februar 2019
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014, angepasst Mai 2020
- Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2022 bis 2025, Grosser Rat des Kantons Bern, 2021
- Unfalldaten Gemeinde Ittigen, Auswertungszeitraum 20.04.2015 – 19.04.2020, BVE Kanton Bern
- N01.22 Ittigen, Halbinschluss Grauholz, Verkehrliche Machbarkeitsstudie, ASTRA, 2020
- Richtplan ESP Wankdorf inkl. Zusatzbericht Verkehr, 17. Dezember 2020

3.4.2 Regionalkonferenz Bern-Mittelland

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK BM), 1. Generation 2012/2. Generation 2017/3. Generation 2021
- Agglomerationsprogramm Bern, 1. Generation 2007/2. Generation 2012/3. Generation 2017/4. Generation 2021
- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040, Dezember 2019
- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, Dezember 2020

3.4.3 Gemeinde Ittigen

- Richtplan Verkehr, Gemeinde Ittigen, 2008 *
- Richtplan übergeordnetes Strassennetz, Gemeinde Ittigen, 2014 *
- Verkehrsgrundlagen Beschaffung Verkehrsdaten, Gemeinde Ittigen, Erhebungskonzept, 2020
- ESP Ittigen-Worblaufen, Bahnhofgebiet Worblaufen, Richtplan, Stand 16. März 2020
- ESP Ittigen Papiermühle, Richtplan, Stand 29. November 2018

* Mit Genehmigung des vorliegenden Richtplans Verkehr werden die beiden Dokumente ausser Kraft gesetzt.

4 Zukünftige Entwicklung Verkehr und Mobilität

Um die Abstimmung zwischen Siedlung, Landschaft und Verkehr auf kommunaler Stufe zu gewährleisten, wurde parallel zur Richtplanung ein übergeordnetes Räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Dies stellt die Abstimmung zwischen den verkehrs- und mobilitätsrelevanten Themen mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung sicher. Erarbeitet wurden die Entwicklungsziele, die Strategien und Handlungsfelder, welche massgebend sind für den Richtplan Verkehr.

4.1 Entwicklungsziele

Ziel	Beschreibung
Ittigen weist einen Modal Split mit hohem Anteil siedlungsverträglicher Verkehrsmittel auf	Angestrebt wird eine Optimierung des Modal Splits zugunsten der nachhaltigen Mobilität. Das heisst der öffentliche Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr sowie die multimodale Mobilität werden dort gefördert, wo sie am effizientesten Wirken. Durch die Verlagerung der MIV-Fahrten auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr wird Spielraum für die Siedlungsentwicklung erzielt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist in seiner Verkehrsmenge zu plafonieren. Dies bedarf einer Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split von -5 %. Beim Fuss- und Veloverkehr wird eine deutliche Steigung der Verkehrsmenge und des Anteils am Modal Split von + 8 % anvisiert.
Ittigen verfügt über ein attraktives und dichtes ÖV-Netz mit kurzen Wegen zu den Haltestellen	Der ÖV weist ein Angebot mit hoher Qualität auf und wird nachfragegerecht und mit hoher Betriebsstabilität betrieben. Das Netz ist dicht, die Umsteigebeziehungen sind optimal und es besteht ein kurzer und hindernisfreier Zugang zu den Haltestellen. Insbesondere bei den Siedlungsschwerpunkten ist der ÖV das Rückgrat der verkehrlichen Erschliessung.
Die multimodale Mobilität wird aktiv gefördert und ist in der Gemeinde etabliert	Schwerpunkte der multimodalen Mobilität sind die ÖV-Drehscheiben, Siedlungsschwerpunkte sowie die Quartierzentren. Die Widerstände bei den Schnittstellen der unterschiedlichen Verkehrsmittel werden abgebaut und Flächen zur Verfügung gestellt.
Das Velonetz der Gemeinde Ittigen ist dicht, sicher und topographiefreundlich	Für den Veloverkehr wird die Durchlässigkeit in den Quartieren verbessert, Netzlücken werden geschlossen, neue Direktverbindungen ermöglicht, Verbindungen entlang der Höhenlinien ermöglicht und es bestehen Alternativen zu den stark belasteten MIV-Achsen.
Ittigen ist für den Fussverkehr eine Gemeinde der kurzen Wege	Das Fussverkehrsnetz wird weiter verdichtet und Netzlücken werden geschlossen. Dort wo der Fussverkehr einen hohen Anteil der Verkehrsteilnehmenden aufweist oder zukünftig aufweisen soll, ist ihm entsprechend Fläche im Strassenraum zuzuweisen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf den Entwicklungsgebieten sowie auf der Schulwegsicherheit.

4.2 Strategien

Strategie	Beschreibung
Verkehr, Siedlung und Landschaft abstimmen	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr verträglich und nachhaltig sowie in Abstimmung mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung gestalten - Siedlungsentwicklung prioritär an Standorten fördern, wo der ÖV, der Fuss- und Veloverkehr das Rückgrat der verkehrlichen Erschliessung darstellen
Neue Fuss- und Veloverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> - Für den Fuss- und Veloverkehr das Netz attraktiv, sicher und hindernisfrei ausgestalten - Das Netz weiter verdichten, indem Direktverbindungen gestärkt, optimiert oder neu geschaffen werden. Hierzu zählen insbesondere Lösungen zur Entflechtung resp. Entlastung der konzentrierten Verkehrsströme auf dem MIV-Netz sowie Lösungen zur Nivellierung von markanten Höhenunterschieden
Verträglichkeit erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsverträgliche Gestaltung von Strassen- und öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität und gutem Sicherheitsempfinden - Schulwegsicherheit flächendeckend und konsequent erhöhen
Öffentlichen Verkehr stärken	<ul style="list-style-type: none"> - ÖV gemäss den Anforderungen der bestehenden und zukünftigen Siedlungsstruktur betreiben - Um die Attraktivität weiter zu stärken, eine hohe Betriebsstabilität, gute Umsteigebeziehungen sowie möglichst direkte Linienführungen und kurze Wege zu den Haltestellen gewährleisten
Multimodale Mobilität fördern	<ul style="list-style-type: none"> - Mit multimodalen Mobilität-Hubs eine attraktive, effiziente und aufeinander abgestimmte Verknüpfung der Verkehrsmittel und der dafür benötigten Infrastrukturen anvisieren - Wo möglich und sinnvoll, die Mobilitätsangebote durch Einkauf, Dienstleistung und Gastronomie ergänzen («Mehrwert schaffen auf der Reise»)

Anhang

Umsetzungsstand Verkehrsrichtplanung

Der «Richtplan Verkehr 2008» vom Juni 2008 und der «Richtplan übergeordnetes Strassennetz» vom August 2014 wurden betreffend ihrer Umsetzungsstände überprüft. Ein Grossteil der vorgesehenen Massnahmen konnte realisiert werden oder weist einen fortgeschrittenen Planungsstand auf.

Hervorzuheben ist die Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit mit der Umsetzung von mehreren Geschwindigkeitsreduktionen und Umgestaltungen von Strassenabschnitten resp. Knoten sowie die sukzessive Verbesserung der ÖV-Qualität durch Taktverdichtungen und neue Angebote.

real = realisiert; pend = pendent

Richtplan Verkehr 2008

Nr.	MB	Stand	real	pend
5	Ergänzungsangebot Grauholz für Parkierung bei Grossanlässen im ESP Wankdorf	Standort ist im RP ESP 2010 enthalten. Im RP ESP Wankdorf 2020 ist Grauholz nicht mehr Bestandteil der Parkierungsstandorte; Standort wird als nicht praktikabel eingestuft.	X	
6	Zonensignalisationen Tempo 30	6.1 Altikofen 2013 realisiert 6.2 Eyfeld 2013 realisiert 6.3 Kappelisacker 2014 realisiert 6.4 Halenfeld/Mannenberg 2014 realisiert	X	
7	ÖV-Taktverdichtung RBS-S-Bahnlinie S7	Taktverdichtung auf 7.5' ist erfolgt.	X	
9	Bus-Erschliessung Neueinzonungsgebiet Ittigenfeld	Neueinzonung noch nicht erfolgt; daher bisher keine Anpassung der Buslinie		X
10	Verbesserung Ortsbus Linie 43	- Linie 43: Anpassung Linienführung + neue Haltestelle Rain - Verlängerung Linie 33 bis Talgutzentrum inkl. Erschliessung Altikofen (Testbetrieb 2019-2022; keine Fortführung)	X	
12	Neue Bushaltestelle Ey	Haltestelle «Pulverstutz» seit April 2014 bestehend	X	
14	Info ÖV-Förderung	Daueraufgabe		X
15	Langsamverkehr, geplante Fussgänger- und Veloverbindungen	Grossteil der Netzlücken noch pendent; zu prüfen, welche noch weiterzuverfolgen sind		X

real = realisiert; pend = pendent

Richtplan übergeordnetes Strassennetz 2014

Nr.	MB	Stand	real	pend
Hauptachsen durch belebte Ortszentren				
1a	Worbentalstrasse, Papiermühlstrasse	Potenzial (Verträglichkeit) im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung, insbesondere Worbentalstrasse	X	
1b	Knoten Papiermühle	Realisiert 2017	X	
1c	Knoten und Station Ittigen	in Umsetzung bis 2023	X	
1d	Tiefenaustrasse, Worblaufstrasse	Potenzial (Verträglichkeit) im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung, insbesondere Worblaufstrasse	X	
Siedlungsverträgliche Grauholzstrasse				
2a	Grauholzstrasse	Realisierung 2019 / 20	X	
2b	Knoten Grauholz-/Längfeldstrasse	Realisierung 2019 / 20	X	
Quartiersorientierte Strassen				
3a	T30 Untere Zollgasse	2021 umgesetzt	X	
3b	T30 Talweg	2021 umgesetzt	X	
3c	T30 Zulligerstrasse, Ittigenstrasse	Ittigenstrasse in Projektierung, Zulligerstrasse pendent	X	X
3d	T30 Längfeldstrasse, Fuchshubelstrasse, (Länggasse)	Realisiert mit T30 Kappelisacker	X	
Verstetigter Betriebsablauf				
4a	Verkehrsdosierung	VM Region Bern Nord, Probetrieb seit 2022	X	
4b	Priorisierung Busverkehr	VM Region Bern Nord, zusammen mit 1b+1c, 2b und 4a	X	
4c	Lenkung Schwerverkehr			X
Angebot öffentlicher Verkehr				
5a	Direkte Buslinie nach Zollikofen	Definitiver Betrieb	X	
5b	Optimierung Verknüpfung Bus-Bahn Station Ittigen	zusammen mit 1c in Projektierung	X	
Langsamverkehr				
6a	Sichere Fussgängerquerungen	Daueraufgabe	X	
6b	Veloverkehr auf dem übergeordneten Strassennetz	Daueraufgabe		X
Halbanschluss Grauholz				
7	Flankierende Massnahmen	zurzeit sistiert		X

Noch nicht realisierte, aber weiterhin gewünschte und zielführende Massnahmen wurden in den neuen Verkehrsrichtplan übernommen.

metron

Neugasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80