



Einwohnergemeinde Kappelen

Revision der Ortsplanung

Richtplan Verkehr (Richtplan nach Art. 68 BauG) – Bericht mit Massnahmen

Genehmigung



Der Richtplan Verkehr beinhaltet:

- Bericht zur Richtplanung
- Massnahmen
- Richtplankarte

Bern, 20. Februar 2023

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Kappelen
Aarbergstrasse 12
3273 Kappelen

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Bearbeitung

Kaspar Reinhard
Martin Lutz
Mario Bernhard
Reto Mohni
Jan Monbaron

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
1.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf	4
1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen.....	4
1.3 Grundlagen	6
1.4 Planungsprozess.....	7
1.5 Stellenwert, Bestandteile und Verbindlichkeit.....	14
1.6 Aufhebung von Plänen.....	14
2. Analysen Siedlung und Verkehr	15
2.1 Ist-Zustand.....	15
2.2 Unfallgeschehen	19
2.3 Verkehrs- und Geschwindigkeitserhebungen	22
2.4 Anliegen aus der Bevölkerung	23
2.5 Handlungsbedarf	24
3. Verkehrskonzept.....	27
3.1 Ziele	27
3.2 Strategie	27
3.3 Grundsätze und Prinzipien.....	27
4. Netzbildung	29
4.1 Grundsätzliches zum Verkehrssystem	29
4.2 Motorisierter Individualverkehr.....	30
4.3 Öffentlicher Verkehr.....	31
4.4 Veloverkehr.....	31
4.5 Fussverkehr / Historische Verkehrswege	32
5. Massnahmen	33
5.1 Instrumentarium	33
5.2 Definition der Koordinationsstände.....	33
5.3 Definition der Umsetzungshorizonte.....	34
5.4 Massnahmenblätter	34
6. Planerische Beurteilung.....	42
6.1 Abstimmung kantonale Grundlagen	42
6.2 Abstimmung regionale Planungen	42
Genehmigungsvermerke.....	43
Anhang.....	45

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Handlungsbedarf

1.1.1 Richtplan Verkehr 1994

Bestehender, kommunaler Richtplan Verkehr

Die Gemeinde Kappelen verfügt über einen behördenverbindlichen, kommunalen Richtplan Verkehr aus dem Jahr 1994 (Genehmigung 28. März 1994). Der Richtplan Verkehr besteht aus der Richtplankarte im Massstab 1:5000 und dem Bericht mit Richtlinien Verkehr inklusive den sechs Koordinationsblättern, welche insgesamt 22 Massnahmen enthalten. Die Richtplankarte enthält unter anderem Aussagen zur Netzhierarchie der einzelnen Strassen, zu bestehenden und geplanten Buslinien sowie zu Rad-, Wander- und Uferwegen auf dem Gemeindegebiet Kappelen.

1.1.2 Handlungsbedarf

Obwohl die Gemeinde Kappelen bereits über einen Richtplan Verkehr verfügt, welcher unter anderem auch Inhalte zum Fuss- und Veloverkehr aufweist, ist dieser mittlerweile veraltet. Damit er weiterhin als verlässliches Koordinations- und Führungsinstrument dienen kann, soll der Richtplan Verkehr im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision an die neuen ortsplannerischen und verkehrlichen Anforderungen gemäss übergeordneten Rahmenbedingungen angepasst werden. Die Inhalte der bisherigen Erschliessungsrichtplanungen werden, soweit noch benötigt, in den neuen Richtplan Verkehr integriert.

Die Überarbeitung des Richtplans Verkehr beinhaltet im Wesentlichen:

- Die Überprüfung und Aktualisierung der Verkehrsnetze und der Buslinien
- Die Umsetzung der übergeordneten Rahmenbedingung in die behördenverbindliche, kommunale Richtplanung
- Die Überprüfung und Aktualisierung des Verkehrskonzeptes und der Massnahmen
- Die Berücksichtigung neuer Erfordernisse aus der laufenden Ortsplanungsrevision
- Die elektronische Aufarbeitung und Darstellung

1.2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

1.2.1 Bund

Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Historische Verkehrswege

Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung mit viel Substanz bzw. mit Substanz werden gemäss dem Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) als Schutzobjekte aufgenommen. Gemäss den kantonalen Vorgaben sind diese in der Richt- oder Nutzungsplanung darzustellen. Die übrigen historischen Verkehrswege bspw. mit historischem Verlauf von nationaler Bedeutung sowie von regionaler oder lokaler Bedeutung können hinweisend aufgenommen werden.

1.2.2 Kanton Bern

Kommunale Fuss- und Wanderwegnetzplanung

Fuss- und Wanderwege

Die Gemeinden sind nach Art. 44 Abs. 2 Strassengesetz (SG) verpflichtet, die kommunalen Fuss- und Wanderwege zu planen. Dabei ist darzulegen, wie die Gemeinde ihrer Pflicht zur Sicherstellung der freien Begehbarkeit der Fuss- und Wanderwege nachkommt. Für die Wanderwege sind der kantonale Sachplan Wanderroutennetz und die Uferwege gemäss Uferschutzplanung zu berücksichtigen. Den Gemeinden steht es frei, das Fuss- und Wanderwegnetz in der kommunalen Richt- oder Nutzungsplanung festzulegen. Bei Gemeinden, welche bereits über Richtpläne verfügen, dürfte die Richtplanvariante im Vordergrund stehen.

Kommunale Veloroutenplanung

Velorouten

Für die Planung der kommunalen Velorouten sind die Gemeinden zuständig (vgl. Art. 47 Strassengesetz (SG)). Dabei sind der kantonale Sachplan Veloverkehr und allfällige regionale Velonetzplanungen zu berücksichtigen. Die kommunalen Velorouten sind schliesslich in der kommunalen Richt- oder Nutzungsplanung festzulegen.

1.2.3 Region Biel-Seeland

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)

Absichten und Inhalte

Die Region Biel-Seeland legt mit dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept die Stossrichtungen für die zukünftige regionale Entwicklung fest. Das RGSK Biel-Seeland (RGSK 2016¹, RGSK 2021²) ist ein Richtplan und für die Behörden von Gemeinde, Region und Kanton verbindlich. Für die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr wurden nachfolgende, relevante regionale Massnahmen auf Gemeindegebiet Kappelen berücksichtigt:

Massnahmen

- LV-Ü.8.25 Kappelen, Neue Velobrücke über Autobahn Richtung Bhf. Lyss
- LV-Ü.8.26 Kappelen, Separater Fuss- und Radweg Richtung Bhf. Lyss
- MIV-E.1 Lyss, Erschliessung Industriezone Lyss Nord

Regionaler Velonetzplan (RVNP)

Absichten und Inhalte

Die Förderung des Veloverkehrs ist ein wichtiges Ziel der regionalen Raum- und Verkehrsplanung. Mit dem Velonetzplan der Region Biel-Seeland³ besteht eine zusammenhängende Planung für den Veloverkehr. Er definiert für die ganze Region ein Netz von Direkt- und Komfortrouen, zeigt den Handlungsbedarf und bezeichnet die nötigen Massnahmen. Für die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr wurden nachfolgende, relevante Massnahmen / Handlungsbedarf auf Gemeindegebiet Kappelen berücksichtigt:

Massnahmen / Handlungsbedarf

- Massnahme MO3: Neue Velobrücke über Autobahn Richtung Bhf. Lyss
- Massnahme MO4: Separater Fuss- und Radweg Richtung Bhf. Lyss
- Handlungsbedarf HB76: Veloverkehr Kreisel AB-Anschluss Lyss Nord

¹ Vom Kanton am 31. März 2017 genehmigt.

² Von der Mitgliederversammlung am 30. Juni 2021 beschlossen, in Genehmigung.

³ Von der Mitgliederversammlung am 30. Juni 2021 beschlossen.

1.2.4 Überkommunal

Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil (KLB)⁴

Absichten und Inhalte

Die behördenverbindlichen Inhalte umfassen Grundsätze der verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Zusammenarbeit unter den KLB-Gemeinden sowie Richtlinien zur Umsetzung der ökologischen Ersatzmassnahmen in den Gemeinden Lyss, Busswil und Kappelen. Für die Richtplanrevision wurden nachfolgende regionale Massnahmen berücksichtigt:

Massnahmen

B – Option Neuerschliessung Industriezone Lyss Nord und Vigier Beton Seeland Jura AG

- Planungsrechtliche Sicherstellung des Trassees

1.3 Grundlagen

Folgende Grundlagen standen für die Erarbeitung zur Verfügung (Auswahl):

1.3.1 Bund

- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Karten und Geodaten des Geoportals

1.3.2 Kanton Bern

- Kantonale Strassengesetzgebung (SG und SV)
- Kantonale Baugesetzgebung (BauG und BauV)
- Sachplan Veloverkehr (2014)
- Sachplan Wanderroutennetz (2012)
- Erhebung der Schulwege in den Gemeinden (2013)
- Karten und Geodaten des Geoportals

1.3.3 Region Biel-Seeland

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 2016 (RGSK 2. Generation, 2017)
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 2021 (2021 beschlossen, in Genehmigung)
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland (2021)

⁴ Vom Kanton am 22. Januar 2009 genehmigt.

1.3.4 Gemeinde Kappelen

Verschiedene kommunale Konzepte, Studien und Richtplanungen ergänzen die Ortsplanung bzw. den Richtplan Verkehr:

Konzepte / Studien

- Entwicklungskonzept Gemeindegebiet vom 24.11.2020
- Entwicklungskonzept Siedlungsgebiet vom 24.11.2020
- Verkehrskonzept Dorfstrasse vom 25.03.2008
- Studie Langsamverkehrsachse Kappelen–Lyss, B+S 2016
- Machbarkeitsstudie Trottoir Kirchstrasse, Entwurf C+P 2021
- Vorprojekt Pfortneranlage Lyss-Strasse, RSW 2008
- Konzeptstudie Sanierung und Umgestaltung Erschliessung Schulweg/Schulanlage/Lyss-Strasse C+P 2021

Richtplanungen

- Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Buswil (KLB) vom 22.01.2009
- Richtplan Verkehrsberuhigung vom 28.03.1994

1.4 Planungsprozess

1.4.1 Planungsorganisation

Politische Organe

Planungsbehörde ist die Einwohnergemeinde Kappelen, vertreten durch den Gemeinderat. Als vorberatende Kommission setzt der Gemeinderat die Baukommission ein. Zwischen- und Schlussergebnisse wurden jeweils vor den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensschritten (Mitwirkung, Vorprüfung, Beschlussfassung und Genehmigung) der Baukommission und anschliessend dem Gemeinderat zur Verabschiedung unterbreitet.

Projektgruppe

Für die Erarbeitung der Planungsakten resp. der Durchführung des Planerlassverfahrens wurde eine Projektgruppe gebildet. Die Projektgruppe war das operative Projektorgan und verabschiedete die Ergebnisse zuhanden der Baukommission.

Zusammensetzung Projektgruppe

Urs Mühlemann	Gemeinde Kappelen, Gemeinderat, Ressort Planung
Rudolf Liechti	Gemeinde Kappelen, Gemeinderat, Ressort Strassen
Thomas Buchser	Gemeinde Kappelen, Gemeindeschreiber
Martin Lutz	BHP Raumplan AG (Auftragnehmer), Projektleiter

1.4.2 Planerlassverfahren

Ordentliches Verfahren nach Art. 58 ff. BauG

Der Erlass, die Änderung oder Aufhebung von kommunalen Richtplanungen liegen in der Kompetenz des Gemeinderats. Die Neufassung des vorliegenden kommunalen Richtplans Verkehr wird im ordentlichen Planerlassverfahren nach Art. 58 ff. BauG durchgeführt. Das Verfahren beinhaltet die gesetzlich vorgegebenen Schritte der öffentlichen Mitwirkung, der kantonalen Vorprüfung, der Beschlussfassung durch den Gemeinderat sowie der Genehmigung durch den Kanton.

Entwurfsprozess

Erarbeitungszeitraum

Der Richtplan Verkehr wurde vom Oktober 2021 bis Februar 2022 durch die eingesetzte Projektgruppe in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsbüro BHP Raumplan AG ausgearbeitet.

Politische
Konsolidierung

Der revidierte Richtplan Verkehr wurde am 25. Januar 2022 in der Baukommission beraten und zuhanden des Gemeinderats verabschiedet. Der Gemeinderat hat das Planungsgeschäft am 25. Januar 2022 beraten und zuhanden der öffentlichen Mitwirkung und am 22. Februar 2022 zuhanden der kantonalen Vorprüfung verabschiedet.

Mitwirkung

a) Durchführung der Mitwirkung

Frist und Gegenstand
der Mitwirkung

Die Einwohnergemeinde Kappelen hat die Revision des Richtplans Verkehr gestützt auf Art. 58 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 vom 28. Januar bis 25. Februar 2022 zur öffentlichen Mitwirkung gebracht. In dieser Zeit lagen die Planungsunterlagen in der Gemeindeverwaltung auf und konnten während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren sie auf der Internetseite der Gemeinde (www.kappelen.ch) aufgeschaltet. Zur Mitwirkung aufgelegt wurden folgende Dokumente:

- Bericht mit Massnahmen und Netzkarten (Stand 5.1.2022)
- Richtplankarte (Stand 5.1.2022)

b) Ergebnis der Mitwirkung

Mitwirkungseingaben

Bei der Gemeindeverwaltung sind während der Mitwirkungsfrist 5 Eingaben eingegangen. Die Mitwirkung zum Richtplan Verkehr wurde ausschliesslich von Privatpersonen genutzt.

Liste der Mitwirkungseingaben

Nr.	Name	Ort	Eingabedatum
1	Privatpersonen	Kappelen	22. Februar 2022
2	Privatpersonen	Kappelen	22. Februar 2022
3	Privatpersonen	Kappelen	24. Februar 2022
4	Privatpersonen	Kappelen	25. Februar 2022
5	Privatpersonen	Kappelen	25. Februar 2022

c) Auswertung und Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben

Der Gemeinderat Kappelen hat die Mitwirkungseingaben beraten und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Nr.	Aussage der Eingabe	Stellungnahme	Umgang
Zustimmung			
1 2 3 4	Die grundsätzliche Stossrichtung und angedachten Massnahmen werden weitgehend unterstützt, insb.: - Einsatz für den Erhalt des Lindenkreisels (1) - Einführung direkte Busverbindung Kappelen-Lyss Bahnhof (3) - Priorisierung einer sicheren und direkten Fuss- und Radwegverbindung von Kappelen zum Bahnhof Lyss entlang der Lyssstrasse (2, 3) - Temporeduktionen und Verbesserung der Veloinfrastruktur (4)	Die Zustimmung wird dankend zur Kenntnis genommen. Die Eingabe bestätigt die Planungsbehörde darin, die bisherige Stossrichtung und Ziele weiterzuverfolgen.	Kenntnisnahme.
2	Wir danken dem Gemeinderat, für die Ausbesserung des Wanderwegs Autobahnbrücke-Hornusserplatz.	Der Dank wird erfreut zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme.
5	Die zur Mitwirkung zur Verfügung gestellten Unterlagen sind sehr gut und übersichtlich. Vielen Dank für Ihre wertvolle Arbeit in den verschiedenen Teams.	Der Dank wird erfreut zur Kenntnis genommen und an das Planungsbüro weitergeleitet.	Kenntnisnahme.
Verkehrskonzept generell			
2	Verkehrsgeschwindigkeit innerorts 30 km/h. Vor allem dort, wo sich Schulkinder und Kindergärteler bewegen, z.B. Langgässli.	Von der Einführung eines generellen Tempo-30-Regimes innerorts wird abgesehen. Der Gemeinderat ist jedoch gewillt, ein regelmässiges Verkehrsmonitoring (Verkehrs- und Geschwindigkeitserhebungen) auf den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen zu betreiben.	Keine Anpassungen. Die Massnahme V-1.1 wird, wie bereits als Daueraufgabe angedacht, im Richtplan Verkehr beibehalten.
4	Wir würden eine durchgehende Tempo-30-Zone im Dorfkern begrüssen.		
5	Für den MIV ist innerorts auf der Aarbergstrasse und der Lyssstrasse, den angrenzenden Erschliessungsstrasse und dem gesamten Unterdorf eine Zone Tempo 30 einzuführen. Die Tempo 30 Zone ab der Kirch- und Dorfstrasse ist ebenfalls zu prüfen.	Bei Bedarf sollen weiterführenden Untersuchungen und Massnahmen eingeleitet werden. Das Langgässli bildet bereits eine Ausnahme. Auf dem Strassenabschnitt ist Tempo 40 signalisiert.	
5	Die Durchfahrt des Schwerverkehrs durch das Dorf (Lyss-, Aarberg-, Kirch- und Dorfstrasse) ist weiterhin zu untersagen und beizubehalten.	Der Gemeinderat teilt diese Ansicht. Am Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr durch das Dorf wird weiterhin festgehalten.	Keine Anpassungen. LKW-Durchfahrtsverbot besteht bereits.
Fuss- und Veloverkehr			
1	Ein Veloweg entlang der Lyss-Strasse nach Lyss ist dringend in die Investitionsplanung aufzunehmen.	Die Investitionsplanung der Gemeinde Kappelen geschieht in einem separaten Verfahren unabhängig zum vorliegenden Erlass des Richtplans Verkehr. Mit dem neuen Richtplan Verkehr verfügen die politischen Gremien über die nötigen Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung entsprechender Massnahmen.	Keine Anpassungen. Die Massnahme V-3.5 wird, wie bereits angedacht, im Richtplan Verkehr festgelegt.

Nr.	Aussage der Eingabe	Stellungnahme	Umgang
3	Bei der Verzweigung Hinterdorf-Aarbergstrasse gibt es keinen Zebra-streifen, um auf den separaten Radweg bzw. das Trottoir zu gelangen. Dieser würde zu mehr Sicherheit beim Seitenwechsel und darüber hinaus zur vermehrten Einhaltung des Tempolimits 50 km/h führen.	Ein Zebrastrifen muss gewisse bauliche und betriebliche Kriterien erfüllen, damit er nicht zur Falle für den Fussverkehr wird oder diesem eine falsche Sicherheit vortäuscht. Der Fussverkehr hat zwar gemäss Gesetz klar Vortritt, aber zu seiner eigenen Sicherheit kann es von Vorteil sein darauf zu verzichten.	Keine Anpassungen.
Öffentlicher Verkehr			
5	Eine direkte Buslinie Kappelen-Lyss und zurück, via Kirche entlang der Lyssstrasse oder über Kappelen Werthof wäre sehr wertvoll und ist wünschenswert. Allenfalls kann die Busverbindung auch von Privaten oder von der Gemeinde angeboten und organisiert werden.	Die baldmöglichste Einführung eines Versuchsbetriebs für eine neue Busverbindung Kappelen-Lyss Bahnhof (direkt) wird geprüft.	Wird bereits berücksichtigt. Die Massnahme V-2.2 wird, wie bereits angedacht, im Richtplan Verkehr festgelegt.
5	Ein Rückbau der beiden Busbuchten im Oberdorf und bei der Kirche erachten wir nicht als sinnvoll. Dies behindert den Verkehrsfluss durch das Dorf hindurch.	Es handelt sich lediglich um einen Prüfauftrag (Vororientierung mit geringer Priorität), nicht um einen Umsetzungsauftrag. Der Aspekt des Verkehrsflusses ist dabei sicherlich zu berücksichtigen.	Keine Anpassungen. Die Massnahme V-2.5 und V-2.6 werden, wie bereits angedacht, im Richtplan Verkehr beibehalten.
Ortsspezifische Verkehrsberuhigung			
1	Die Situation beim Lindenkreisel ist auf den Gemeindestrassen (Dorf-/Walperswilstrasse) gem. Vorschlag der Kreisoberingenieurin Claudia Christiani anzupassen.	Der Gemeinderat hat aus generellen Überlegungen eine punktuelle Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen abgelehnt. Auch bauliche Massnahmen an den einmündenden Gemeindestrassen beim Lindenkreisel werden nicht als zielführend erachtet, weil die Tempoproblematik nicht auf diesen Einmündern, sondern auf der Kantonsstrasse (Bielstrasse) liegt.	Keine Anpassungen. Die Situation – insbesondere das Unfallgeschehen an diesem Standort – wird weiter überwacht. Die Massnahme V-1.5 wird, wie bereits angedacht, im Richtplan Verkehr beibehalten.
1	Bei der anstehenden Belagssanierung beim Lindenkreisel durch den Kanton ist erneut darauf einzuwirken, dass auch von Bühl her eine Temporeduktion auf 30 km/h mit sanfter Welle einzubauen ist.	Der Gemeinderat hat eine entsprechende Eingabe an den Kanton gerichtet. In dessen Antwort ist klar zu entnehmen, dass er auf bauliche Massnahmen auf der Bielstrasse verzichtet.	Keine Anpassungen. Da der Kanton in dieser Frage zuständig und informiert ist, können keine weiteren Massnahmen seitens der Gemeinde ausgelöst werden. Die Massnahme V-1.5 wird, wie bereits angedacht, im Richtplan Verkehr beibehalten.
3	Die Lärmbelastung bei der Verzweigung Lyssstrasse-Aarbergstrasse wird als stark wahrgenommen. Da in Richtung Lyss und Aarberg 80 km/h erlaubt sind, wird an dieser Verzweigung zudem frühzeitig beschleunigt. Wir bitten um Prüfung folgende Punkte:	Der Gemeinderat ist gewillt, ein regelmässiges Verkehrsmonitoring (Verkehrs- und Geschwindigkeitserhebungen) auf den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen zu betreiben. Er hat aufgrund der Mitwirkungsein-	Keine Anpassungen. Die Massnahme V-1.1 wird, wie bereits als Daueraufgabe angedacht, im Richtplan Verkehr beibehalten.

Nr.	Aussage der Eingabe	Stellungnahme	Umgang
	<p>- Einhaltung aktuelles Temporegime von Tempo 50 km/h (generell),</p> <p>- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ab den Ortseingängen Lyssstrasse und Aarbergstrasse oder</p> <p>- Einführung eines Flüsterasphalts (würde jedoch keinen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten).</p>	<p>gaben bereits zusätzliche Verkehrsmessungen eingeplant resp. angeordnet und wird die Ergebnisse auswerten.</p> <p>Bei Bedarf sollen weiterführenden Untersuchungen und Massnahmen eingeleitet werden. Ob für die genannten Strassen eine Sanierungspflicht gemäss Lärmschutzverordnung besteht und Lärmschutzmassnahmen (bspw. lärmarme Strassenbeläge) erforderlich sind, wird sich zeigen.</p>	
5	<p>Die Verkehrs- und Lärmbelastung bei der Verzweigung Lyssstrasse-Aarbergstrasse nimmt zu.</p> <p>Gerne möchten wir wissen, wieviele Autos pro Tag auf diesen beiden Strassen fahren. Wir fordern regelmässige Verkehrszählungen.</p>	<p>DTV Aarbergstrasse 14-19 = 5200 Fz. pro Tag (Juni 2019)</p> <p>DTV Lyss-Strasse 21 = 4070 Fz. Pro Tag (Juni 2020)</p>	
5	<p>Auf der Lyssstrasse, Aarbergstrasse, Kirchstrasse und Dorfstrasse ist ein lärmarmen Belag (Flüsterbelag) einzubauen.</p>		
4	<p>Auf der Strasse «Schulweg» ist vom Knoten Länggässli/Schulweg bis zur Schule mit einem «Zubringerdienst» zu belegen, damit die Verkehrssicherheit für kleine Kinder erhöht werden kann. Zu den «Stosszeiten» würde sogar eine Schranke und somit vollständiges Fahrverbot Sinn machen (analog der Handhabung bei der Primarschule Aarberg).</p>	<p>Die Sanierung und Umgestaltung der Erschliessung Schulweg/Schulanlage/Lyss-Strasse wird angegangen, wenn klar ist, ob und wann der Neubau des Werkhofs am Schulweg erstellt werden soll. Im Rahmen dieser Planung wird auch das Verkehrskonzept und insbesondere die Verkehrssicherheit rund um die Schulanlage erneut überprüft (Massnahme V-1.7).</p>	<p>Keine Anpassungen.</p> <p>Die Massnahme V-1.7 wird, wie bereits angedacht, im Richtplan Verkehr beibehalten.</p>
4	<p>Im Bereich der Schule soll eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h (oder gar 20 km/h) erfolgen.</p>		
4	<p>Wir regen an, die Parkplätze der Lehrpersonen zu überprüfen. Diese sollten nicht mehr im Bereich des Schulwegs befinden, sondern auf dem grossen Parkplatz bei der Turnhalle angeordnet werden.</p>	<p>Vielen Dank für den Hinweis, welcher nachvollziehbar ist. Wie richtig erwähnt, handelt es sich nicht um ein Anliegen für den Richtplan Verkehr. Der Gemeinderat wird Ihr Anliegen der Schulkommission weiterleiten.</p>	<p>Keine Anpassungen.</p> <p>Das Anliegen wird der Schulkommission weitergeleitet.</p>
5	<p>Bei der Abzweigung Lyssstrasse / Aarbergstrasse ist ein Teil des Belags bei der Liegenschaft Bifangweg 1 gepflästert und verursacht bei der Überfahrt mit Autos viel Lärm. Wir bringen ein, dass der Pflästerbelag durch einen eine Schwelle («liegenden Polizisten») mit lärmarmen Belag ersetzt wird.</p>	<p>Der gepflästerte Strassenbelag soll nicht ersetzt werden. Er hat sich zur Entschärfung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten bewährt, weshalb auch eine zusätzliche Schwelle nicht als erforderlich erachtet wird.</p>	<p>Keine Anpassungen.</p>

Bereinigung aufgrund
des Vorprüfungsberichts

Vorprüfung

Mit dem Vorprüfungsbericht vom 14. Oktober 2022 hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zum Planungsdossier Revision der Ortsplanung mit Richtplan Verkehr Stellung genommen. Der Vorprüfungsbericht nennt einzelne Genehmigungsvorbehalte sowie Hinweise und Empfehlungen. Nach Sichtung des Vorprüfungsberichts wurde das Dossier zusammen mit der Projektgruppe bereinigt. Der Gemeinderat Kappelen hat die Vorbehalte, Hinweise und Empfehlungen beraten und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Kap.	Thema	Genehmigungsvorbehalt (GV), Empfehlung (E), Hinweis (H)	Stellungnahme
12.1	Massnahmen allgemein	H: In den Massnahmen werden teils die Grundeigentümer als Beteiligte aufgeführt. Die Eigentümerschaft kann zwar stellenweise involviert sein, für sie ist jedoch die Festsetzung nicht verbindlich. Insb. bei den Massnahmen V-1.7 und V-1.8 darf mit der Aufführung der Grundeigentümer nicht gemeint sein, dass ihnen eine Erschliessungspflicht zukäme. Diese liegt einzig bei der Gemeinde.	Wird zur Kenntnis genommen.
12.2	Massnahmen V-1.3, V-1.7, V-3.6, V-3.8	GV: Bei den Massnahmen V-1.3, V-1.7, V-3.6, V-3.8 steht zunächst eine Prüfung der Situation, bzw. des Handlungsbedarfs an. Somit ist die Sachverhaltsabklärung noch nicht auf dem Stand der Festsetzung. Solange es bei den Massnahmen nicht um die Prüfung an sich geht, sind die Massnahmen entsprechend zurückzustufen.	Die Massnahmen bzw. Koordinationsstände werden wie folgt angepasst: V-1.3: Der Koordinationsstand Festsetzung (FS) wird beibehalten, da es sich um einen Prüfauftrag an sich geht (analog V-1.4, V-1.5 und V-1.6). V-1.7: Der Koordinationsstand Festsetzung (FS) wird beibehalten. Die Überprüfung des Temporegimes ist ein Prüfauftrag an sich im Zusammenhang mit der Verbesserung der Erschliessung. V-3.6: Rückstufung der Massnahme auf ein Zwischenergebnis (ZE mit Prio. 1) V-3.8: <u>Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine sichere Trottoirverbindung südlich entlang der Kirchstrasse vom Knoten Dorfstr./Kirchstr. bis zum Knoten Aarbergstrasse/Länggässli.</u> (FS mit Prio. 1)
12.3	Veloergänzungsrouten – Bereich Stockere / Tannholz / Bänetsei	GV: Der Richtplan Verkehr sowie die Netzkarte Veloverkehr führen im Bereich Stockere/Tannholz/Bänetsei (Parzellen Nr. 59/220) eine kommunale Velo-Ergänzungsrouten auf. Diese führt durch Waldareal, die Strasse ist im Bereich des Waldes im Waldstrassenplan Nr. 37030 «Alte Aare-Süd» als Waldstrasse ausgeschieden. [...]. Durch die Festsetzung der Veloroute im Richtplan entsteht eine Behördenverbindlichkeit. Aus den Unterlagen ist ebenfalls nicht ersichtlich, welche Vorhaben / Massnahmen zur Einrichtung / zum Betrieb einer solchen Veloroute notwendig sind. Entsprechend kann nicht beurteilt werden.	Bereinigung Nov. 2022: Auf eine Festsetzung der Veloroute via Waldstrasse wird verzichtet. Die Veloroute wird stattdessen entlang der Gemeindestrasse durch den Wald geführt. Die Richtplan-karte und Netzkarte werden entsprechend angepasst. Korrektur Feb. 2023: Mitte Dezember 2022 teilte das AGR der Gemeinde mit, dass der Vorbehalt mit der Bereinigung vom Nov. 2022 noch nicht ausgeräumt wurde. Im Bereich Stockere/Tannholz/Bänetsei (Parz. Nr. 59) kann die kommunale Velo-

Kap.	Thema	Genehmigungsvorbehalt (GV), Empfehlung (E), Hinweis (H)	Stellungnahme
		den, ob die Einrichtung der Erhaltung des Waldes oder der Erhaltung der Waldfunktionen zuwiderläuft und ob die Standortgebundenheit der Anlage gegeben ist. Grundsätzlich ist zu beachten, dass Waldstrassen als Velorouten nicht geeignet sind, da sie in erster Linie der Waldbewirtschaftung dienen. [...]. Seitens Amt für Wald und Naturgefahren kann daher zum jetzigen Zeitpunkt auf die Einrichtung einer Velo-Ergänzungsrouten nicht eingetreten werden. Die genannte Velo-Ergänzungsrouten ist aus dem Richtplan und dem Netzplan zu entfernen oder im Plan und der Legende als Hinweis oder Vororientierung aufzuführen.	Ergänzungsrouten nicht durch Waldareal führen. Die Gemeinde entschied sich nun dafür, die Velo-Ergänzungsrouten in der Richtplankarte zu entfernen und in der Velo-Netzkarte hinweisend als Alternative aufzuführen.
12.4	Massnahme V-3 Velobrücke über Autobahn N6	H: Das Massnahmenblatt V-3 sieht mit der Massnahme Nr. V-3.4 eine sichere Direktverbindung für den Veloverkehr mittels einer neuen Velobrücke über die Autobahn vor. Das Vorhaben bedarf voraussichtlich einer Rodungsbewilligung. Zu der Massnahme wurde das Amt für Wald und Naturgefahren (AWN) zeitgleich zur Prüfung der Richtplanunterlagen bezüglich Bewilligungsfähigkeit des Projekts durch die Gemeinde kontaktiert. Aufgrund der Anfrage geht das AWN davon aus, dass grundsätzlich eine Rodungsbewilligung erteilt werden kann. Die genaue Beurteilung erfolgt im Detailprojekt.	Hinweis wird in der Massnahme aufgenommen.
12.5	Grundwasserschutzzonen	E: Das AWA empfiehlt die Grundwasserschutzzonen und -areale ebenfalls als Hinweis in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen, da die damit einhergehenden Nutzungseinschränkungen Einfluss auf den zulässigen Ausbaustandard der jeweiligen Verkehrswege haben können.	Wird entsprechend aufgenommen.

Beschlussfassungen

*Beschlussfassungen,
Korrektur und Verabschiedung z.Hd. Genehmigung*

Der Gemeinderat hat den vorliegenden, bereinigten Richtplan Verkehr an der Sitzung vom 29. November 2022 beschlossen und zuhanden der Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) verabschiedet. Mitte Dezember 2022 teilte das AGR der Gemeinde mit, dass der Vorbehalt gemäss Vorprüfungsbericht Kapitel 12.3 mit der Bereinigung noch nicht ausgeräumt wurde. Im Bereich Stockere/Tannholz/Bänetsei (Parz. Nr. 59) kann die kommunale Velo-Ergänzungsrouten nicht durch Waldareal führen. Die Gemeinde entschied sich nun dafür, die Velo-Ergänzungsrouten in der Richtplankarte zu entfernen und in der Velo-Netzkarte hinweisend als Alternative aufzuführen. Der Gemeinderat hat die obengenannte Korrektur des Richtplans Verkehr an der Sitzung vom 20. Februar 2023 beschlossen und zuhanden der Genehmigung durch das AGR verabschiedet.

1.5 Stellenwert, Bestandteile und Verbindlichkeit

Führungs- und Koordinationsinstrument

Der vorliegende Richtplan Verkehr ist ein raumplanerisches Führungs- und Koordinationsinstrument der Planungsbehörde. Es zeigt die grundlegenden Entwicklungsabsichten des Gesamtverkehrs (MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr) der Gemeinde Kappelen auf.

Bestandteile

Der Richtplan Verkehr besteht aus folgenden Teilen:

- Bericht zur Richtplanung
- Massnahmen
- Richtplankarte (separates Dokument)

Verbindlichkeit

Um den Stellenwert für die Gesamtverkehrsentwicklung zu stärken, erlässt der Gemeinderat als Planungsbehörde den Richtplan Verkehr als behördenverbindliches Instrument im Sinne eines Richtplans nach Art. 68 BauG.

Behördenverbindlich sind folgende Inhalte:

- **Verkehrskonzept** (Kapitel 3)
- **Massnahmenblätter** (Kapitel 5.4)
- **Richtplankarte** (separates Dokument)

Inkrafttreten

Der kommunale Richtplan Verkehr tritt mit der Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) in Kraft.

1.6 Aufhebung von Plänen

Kommunale Konzepte und Richtplanungen

Mit der vorliegenden Revision des Richtplans Verkehr wurde geprüft, ob bestehende kommunale Konzepte oder Verkehrsrichtplanungen (formal oder inhaltlich) aufgehoben werden können. Bei der Prüfung der Konzepte und Richtplanungen wurde festgestellt, dass die Inhalte des kommunalen Richtplans Verkehr vom 28.03.1994 sowie des kommunalen Richtplans Verkehrsberuhigung vom 28.03.1994 entweder bereits umgesetzt wurden oder nicht mehr notwendig sind. Dasselbe gilt für das Verkehrskonzept Dorfstrasse vom 25.03.2008. Die erwähnten Planungsinstrumente werden somit durch den revidierten Richtplan Verkehr abgelöst. Die Kompetenz zur Aufhebung der Richtpläne liegt beim beschlussfassenden Organ, in diesen Fällen beim Gemeinderat.

2. Analysen Siedlung und Verkehr

2.1 Ist-Zustand

Die Gemeinde Kappelen ist eine ländliche Dorfgemeinde mit 1'421 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand: Januar 2021). Im Massnahmenblatt C_02 des kantonalen Richtplans ist Kappelen den zentrumsnahen ländlichen Gemeinden zugeordnet. Das Gemeindegebiet erstreckt sich grossflächig über die Ebene der alten Aare, gesamthaft rund 11 km². Das Dorf selbst befindet sich im Südwesten des Gemeindegebiets, nördlich der Nachbargemeinde Aarberg. Im Nordosten befindet sich der Weiler Werdthof. Über das gesamte Gemeindegebiet verteilt befinden sich verschiedene Hofgruppen und Einzelbauten ausserhalb der Bauzone.

Kappelen ist sehr landwirtschaftlich geprägt. Darüber hinaus wird in Kappelen hauptsächlich gewohnt. Gewerbe ist nur vereinzelt angesiedelt, vornehmlich in der Gewerbezone in der Aarmatt, am südlichen Dorfrand, im Gewerbegebiet Grien, angrenzenden an Lyss oder die Baumann AG, die sich am westlichen Dorfrand befindet. Die Primarschule befindet sich im Dorf, die Sekundarschule absolvieren die Jugendlichen aus Kappelen in der Nachbargemeinde Aarberg – für Realschüler besteht gegenwärtig ein Angebot in Kappelen.

2.1.1 Siedlungsstruktur

Wohnen und Arbeiten

Grosse Teile des Dorfs, insbesondere im Dorfzentrum, sind als Mischzone (Wohn- und Arbeitszone) ausgeschieden. Hinzu kommen zahlreiche reine Wohnzonen, vornehmlich an den Dorfrändern. Als klassische Arbeitszone ist lediglich die Gewerbezone Aarmatt und Grien definiert. An zentraler Lage befinden sich des Weiteren fünf Zonen mit Planungspflicht sowie die ZÖN A mit der Kirche sowie dem Friedhof. Am westlichen Dorfeingang befinden sich zudem die ZÖN B mit dem Primarschulhaus. Ebenfalls ist auf dem Perimeter der ZÖN B ein neuer Werkhof in Planung. Im Gebiet des Dorfzentrums befinden sich insbesondere im Hinterdorf zahlreiche Landwirtschaftsbetriebe.

Weiler Werdthof

Beim Ortsteil Werdthof handelt es sich hauptsächlich um einen Weiler. Lediglich auf Höhe des Hölzliweg befinden sich Wohn- und Gewerbegebäude in der Bauzone. Die Siedlungsstruktur umfasst weiter eine Grosszahl freistehender Bauernhöfe ausserhalb der Bauzone.

Wichtige Zielorte

Als wichtige Zielorte in Kappelen gelten die Gemeindeverwaltung und die Kirche sowie die Dorfkäsi, allesamt im Ortskern befindlich. Hinzu kommt der Entsorgungshof an der Dorfstrasse sowie die Primarschule. Weiter gibt es auf das Gemeindegebiet verteilt vier grössere Restaurationsbetriebe. Das Kreuz befindet sich ebenfalls im Ortskern, die Linde befindet sich beim Kreis am südwestlichen Dorfeingang. Das Stärnepintli und die Ranch befinden sich ausserhalb des Dorfzentrums: Ersteres liegt im Ortsteil Werdthof, letzteres beim Pferdezentrum am nordöstlichen Ende des Gemeindegebietes.

2.1.2 Strassennetz

Die Gemeinde Kappelen ist über vier Kantonsstrassen, welche das Gemeindegebiet queren, an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Nationalstrasse N6 (Bern–Biel) durchquert das Gemeindegebiet am östlichen Rand. Von den Kantonsstrassen erschliessen Gemeindestrassen das Dorf und den Weiler Werdthof. Sie dienen der Basiserschliessung (Verbindungs- und Sammelstrassen) und der Detailerschliessung (Erschliessungsstrassen). Das feinmaschige Netz an Flur- oder Forstwegen erschliessen das Gemeindegebiet ausserhalb der Bauzonen. Das Strassennetz ist in der Netzkarte MIV (Anhang 1) dargestellt.

Im Dorfzentrum treffen unterschiedliche Bedürfnisse des Verkehrsteilnehmers aufeinander. Zu deren Koordination wurden in der jüngeren Vergangenheit zahlreiche Massnahmen getroffen. Diese Massnahmen funktionieren grösstenteils und sind zeitgemäss. Ausnahmen bildet der Knoten Dorfstrasse/Schürhagweg/Aarbergstrasse, an welchem den Fussgänger/innen von Autofahrenden trotz farblicher Markierung des Trottoirs bzw. der Trottoirüberfahrt regelmässig der Vortritt genommen wird. Dies ist vermutlich der vormaligen Verbindungsstrasse durch das Dorfzentrum geschuldet. Obwohl keine Unfälle registriert sind sollte geprüft werden, ob bzgl. Verbesserung der Knotengestaltung und der Fussverkehrssicherheit Handlungsbedarf besteht.

2.1.3 Motorisierter Individualverkehr

Allgemeine Situation

Temporegime

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr ist auf dem gesamten Gemeindegebiet sichergestellt. Innerorts gilt Tempo 50 (generell). Ausnahme bildet das Langgässli, auf dem Strassenabschnitt von der Aarbergstrasse bis zum Siedlungsrand nach dem Schulhaus, wo in beide Richtungen Tempo 40 signalisiert ist. Weiter wurde im Lindenweg-Quartier am nördlichen Dorfrand eine Tempo-30-Zone umgesetzt. Ausserorts gilt grundsätzlich Tempo 80, wobei auf zahlreichen Strassenabschnitten die signalisierte Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt wurde. Tempo 60 gilt auf den gewissen Abschnitten der Hauptstrasse (Undere Werdthof, Kreisel Jensstrasse, Flugplatz Biel-Kappelen), rund um den Autobahnanschluss Lyss-Nord, auf der Lyss-Strasse auf Höhe der Autobahnüberführung oder auf der Bielstrasse Richtung Aarberg.

Schwerverkehr

Dem Schwerverkehr ist die Durchfahrt des Dorfs Kappelen untersagt. Die Ortsdurchfahrt ist entsprechend nicht für den Schwerverkehr ausgestaltet, sondern für den Begegnungsfall PW / LKW ausgelegt. Zur Kreuzung von Schwerverkehr oder Landwirtschaftsverkehr sind Ausweichmanöver auf das Trottoir – sofern notwendig und mit entsprechend niedrigen Geschwindigkeiten – möglich.

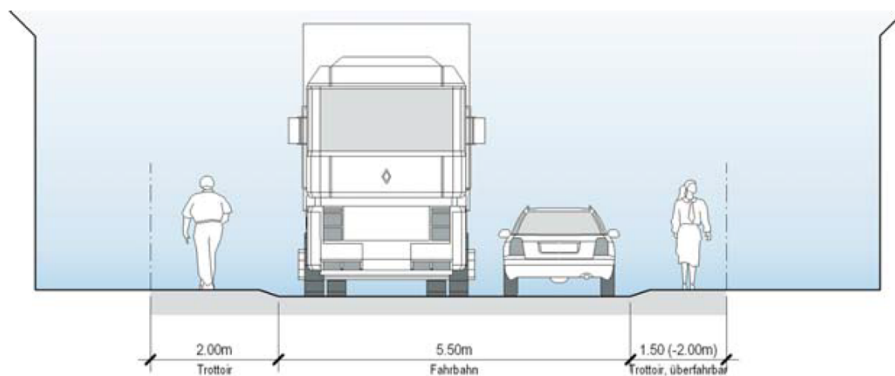


Abb. 1 Strassenquerschnitt mit massgebendem Begegnungsfall PKW / LKW und beidseitig überfahrbare Trottoirs.

Parkierung

Parkierung für den motorisierten Individualverkehr ist bei den jeweiligen Zielorten vorhanden.

Querverbindung via Hecken-/Lindenweg

Spezifische Querverbindung

Der Hecken- und Lindenweg, nördlich ausserhalb des Dorfs, dienen dem MIV als Querverbindung von der Lyss-Strasse zur Hauptstrasse und umgekehrt. Die Querverbindung wird seitens der Gemeindebehörde als relativ unproblematisch erachtet, da die Sichtverhältnisse übersichtlich sind und die sehr schmalen Fahrbahnbreiten meistens für eine angepasste Geschwindigkeit sorgen. Zudem hält die Querverbindung einen Teil des Durchgangsverkehrs vom Dorfzentrum fern. Entsprechend soll sie weiterhin mit einem angemessenen Geschwindigkeitsregime als Querverbindung genutzt werden können.

2.1.4 Öffentlicher Verkehr

Verbindungen

Der grösste Teil des historischen Dorfs Kappelen ist mit der regionalen Buslinie Nr. 86 Biel/Bienne–Bellmund–Aarberg erschlossen und liegt in der ÖV-Erschliessungsgüteklasse «E». Der Bus Nr. 86 bedient zwei Haltestellen, eine entlang der Dorfstrasse (beidseitig mit Busbucht) und eine entlang der Kirchstrasse (beidseitig mit Busbucht). Durch den Ortsteil Undere Werdthof verläuft versuchsweise die regionale Buslinie Nr. 369 Lyss–Jens–Bellmund. Die einzige dazugehörige Haltestelle befindet sich im Bereich des Knotens Werdtstr./Jensstr. auf der Fahrbahn. Entlang der Worbenstrasse verläuft die regionale Buslinie Nr. 74 Biel/Bienne–Studen–Worben–Lyss, die Haltestelle befindet sich jedoch auf Gemeindegebiet Worben beim Seelandheim. Das Arbeitsplatzgebiet Grien wird durch den ÖV im Raum Lyss abgedeckt. Die restlichen Siedlungsgebiete der Gemeinde Kappelen sind nicht durch den ÖV erschlossen. Das ÖV-Netz und die ÖV-Erschliessungsgüteklassen sind in der Netzkarte ÖV, Anhang 2 abgebildet.



Abb. 2 Netzplan des öffentlichen Verkehrs mit den Busverbindungen Nr. 86 (weinstrot), Nr. 369 (grau) und Nr. 74 (weinstrot). Quelle: Libero-Tarifverbund.

Nachtlinien / Moonliner

Am Wochenende sind die Haltestellen Kappelen Kirche sowie Kappelen Oberdorf durch die Moonliner-Linie Nr. M35 Biel-Lyss nachts erschlossen. Die Moonliner-Linie Nr. M10 Bern-Biel verläuft zudem entlang der Worbenstrasse / Hauptstrasse von Lyss durch die Gemeinde Kappelen Richtung Worben.

Fahrzeiten

Die Fahrzeit der schnellsten Verbindung ab Kappelen Kirche nach Aarberg (direkt) beträgt 8 Minuten, nach Lyss (via Aarberg) sind es 24 Minuten, nach Biel (direkt) sind es 27 und nach Bern (via Aarberg und Lyss) 45 Minuten. Die Fahrzeit der mittlerweile ins Grundangebot überführten Buslinie 30.369 Lyss – Bellmund beträgt ab Kappelen Werdthof nach Lyss (direkt) 11 Minuten und nach Bellmund (direkt) 8 Minuten. Die Fahrzeiten der nächtlichen Verbindungen am Wochenende sind ungleich länger.

2.1.5 Veloverkehr

Veloverkehr lokal

Die Siedlungsstruktur und Topographie der Gemeinde Kappelen bieten günstige Voraussetzungen für den kommunalen Veloverkehr. Es besteht ein flächendeckendes und übersichtliches Netz von Verbindungen auf und abseits der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen (vgl. Netzkarte Veloverkehr, Anhang 3). Der Veloverkehr innerorts verläuft auf der Strassenfahrbahn und wird als Mischverkehr geführt.

Überörtlicher, regionaler Alltagsverkehr

Es bestehen verschiedene Veloverbindungen für den überörtlichen / regionalen Alltagsverkehr:

- Als Verbindung nach Aarberg dient die Aarbergstrasse/Zelgliweg. Sie verläuft zuerst auf einem separaten Fuss- und Radweg und anschliessend über eine Nebenstrasse im Mischverkehr.
- Nach Lyss führt die Veloverbindung über die Lyss-Strasse. Sie verkehrt auf einer schmalen und stark befahrenen Gemeindestrasse im Mischverkehr und es bestehen keine Velomarkierungen.
- Die Verbindung Richtung Worben ist bis zum Weiler Werdthof mit einem separaten Fuss- und Radweg ab dem Dorfausgang komfortabel ausgestattet. Ab dem Kreiselpunkt Weiler Werdthof wird der Veloverkehr auf der Gemeindestrasse Richtung Undere Werdthof im Mischverkehr geführt. Nach Querung der Jensstrasse verläuft die Veloroute – teils unbefestigt – durch das Landwirtschaftsland nach Worben.

- Der Veloverkehr auf der Hauptverkehrsachse der Jensstrasse wird im Mischverkehr ohne Velomarkierungen geführt.
- Weiter bestehen Veloverbindungen auf kleineren Verbindungsstrassen mit geringem Verkehrsaufkommen in die Nachbardörfer Bühl, Hermrigen, Merzligen.

Velo-Parkierung

Zur Parkierung von Velos gibt es bei der Schule, dem Gemeindehaus und bei vereinzelt Bushaltestellen überdachte Infrastrukturen. Sowohl bei der Kirche / Friedhof als auch bei der Dorfkäsi fehlen überdachte Veloabstellplätze.

2.1.6 Fussverkehr und historische Verkehrswege

Für den Fussverkehr ist das bestehende Netz im Dorf gut ausgebildet. Die Querungen für Fussgänger/innen befinden sich an zweckdienlichen Stellen. Insbesondere die Schulwegsicherheit wird gewährleistet. Lediglich hinter dem Friedhof ist die im Verkehrskonzept von 2008 aufgeführte Netzlücke für den Fussverkehr noch nicht geschlossen.

Die Erschliessung der Naherholungsgebiete an der alten Aare kreuzt die MIV Querverbindung Lindenweg (Lyss-Strasse–Hauptstrasse). Aufgrund der übersichtlichen Situation und der gegenseitigen Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden wird dies jedoch als unproblematisch eingestuft.

2.2 Unfallgeschehen

Das Unfallgeschehen auf dem Gemeindegebiet von Kappelen konzentriert sich grösstenteils auf einige wenige Gefahrenstellen.

Gefahrenstelle Knoten Walperswilstrasse / Aarbergstrasse

Auf der Aarberg-/Walperswilstrasse (Kantonsstrasse Kategorie C), entlang der südlichen Gemeindegrenze, ereignen sich regelmässig Unfälle mit Personenschäden (leichte bis schwere Verletzungen). Auf dem Strassenabschnitt gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die flache und übersichtliche Streckenführung dürfte zur Fahrt mit der erlaubten Maximalgeschwindigkeit veranlassen. Die Unfallstatistik der vergangenen zehn Jahre weist an dieser Gefahrenstelle im Durchschnitt rund einen Unfall jährlich aus, mehrheitlich bei der Einmündung der Walperswilstrasse (kommunal) in die Aarberg-/Walperswilstrasse (kantonal). Es handelt sich dabei um Ein-, Abbiege- oder Selbstunfälle mit lediglich geringen Personenschäden (Leichtverletzten). Es gab jedoch auch eine Frontalkollision (Leichtverletzte) und einen tödlichen Auffahrunfall an der Gemeindegrenze zu Walperswil.

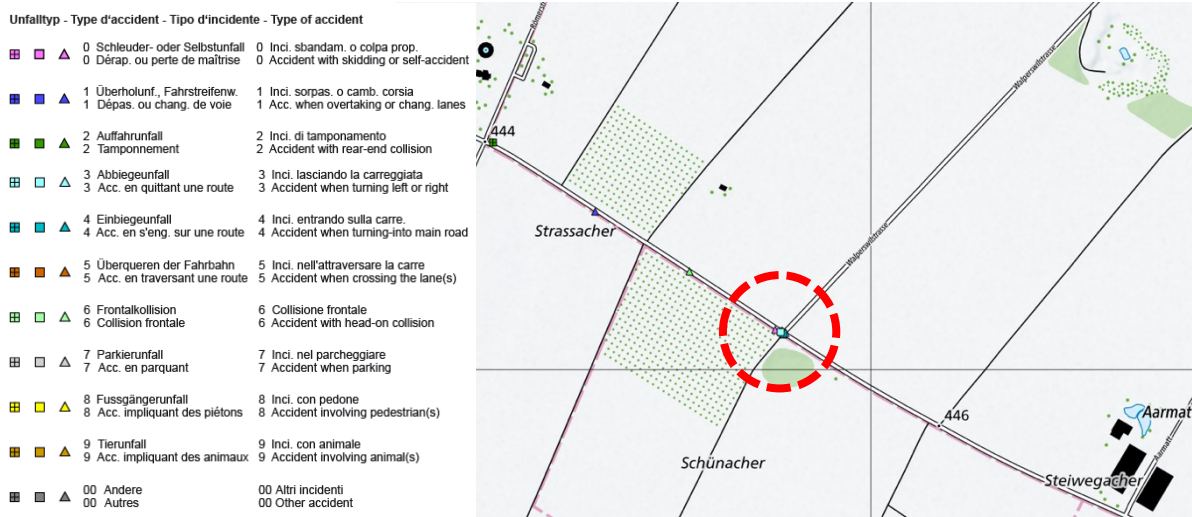


Abb. 3 Ausschnitt Aarberg-/Walperswilstrasse aus der Karte Unfallstatistik mit Personenschäden. Quelle: map.geo.admin.ch

Gefahrenstelle Lindenkreisel

Ein gehäuftes Unfallvorkommen weist die Unfallstatistik der vergangenen zehn Jahre auch für den Lindenkreisel aus. Es handelt sich dabei fast ausnahmslos um Einbiegeunfälle. Hinzu kommt ein Auffahr- sowie ein Selbstunfall. Einzig der Selbstunfall führte zu Schwerverletzten. Die Anzahl Unfälle hat sich in den vergangenen Jahren zwar abgenommen, die Situation am Lindenkreisel beschreiben Anwohnende jedoch nach wie vor als heikel, da die Querung des Kreisels sowohl auf der Bielstrasse südwärts als auch von der Walperswilstrasse auf die Dorfstrasse fast ohne Geschwindigkeitsreduktion möglich ist.



Abb. 4 Ausschnitt Lindenkreisel aus der Karte Unfallstatistik mit Personenschäden. Quelle: map.geo.admin.ch



Abb. 5 Luftaufnahme des Lindenkreisels mit der als heikel eingestuften Querungsmöglichkeit auf der Bielstrasse südwärts sowie von der Walperswilstrasse Richtung Dorfstrasse (West-Ost). Quelle: map.geo.admin.ch

Gefahrenstelle Kreisel Jensstrasse (Undere Werdthof)

Eine weitere Gefahrenstelle mit gehäuften Unfallvorkommen in den vergangenen zehn Jahren gemäss Unfallstatistik, befindet sich beim Kreisel Jensstrasse im Undere Werdthof. Dabei handelte es sich seit dem Jahr 2015 nur um Einbiegeunfälle. Lediglich bei einem der Unfälle gab es Schwerverletzte.

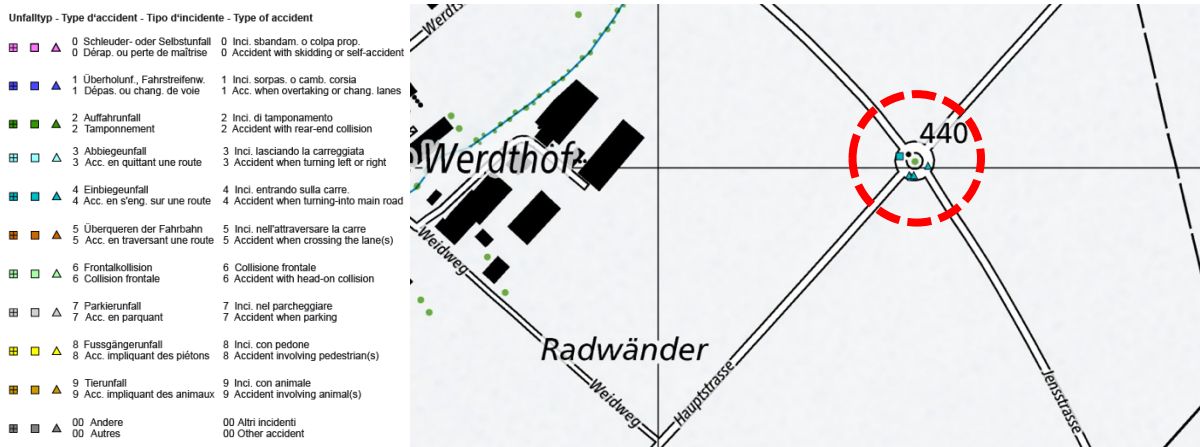


Abb. 6 Ausschnitt Kreisel Jensstrasse (Undere Werdthof) aus der Karte Unfallstatistik mit Personenschäden. Quelle: map.geo.admin.ch

Weitere Unfälle

Ausserhalb des Siedlungsgebiets sind vereinzelte Unfälle mit Personenschaden der Unfallstatistik zu entnehmen. Bei zahlreichen dieser Unfälle ausserorts handelt es sich um Selbstunfälle oder Ab- und Einbiegeunfälle bei Einmündungen von Feldstrassen auf die Hauptstrassen. Daraus lassen sich jedoch keine weiteren expliziten Gefahrenstellen erkennen. In den Siedlungsgebieten und insbesondere im Dorf Kappelen sind aufgrund der registrierten Unfalldaten ebenfalls keine Gefahrenstellen erkennbar.

2.3 Verkehrs- und Geschwindigkeitserhebungen

Der Gemeindeverwaltung liegen verschiedene Verkehrs- und Geschwindigkeitserhebung⁵ aus den vergangenen zehn Jahren vor. Ausgewählte Strassenabschnitte sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Strassenabschnitt	Verkehrsentwicklung	Geschwindigkeit
Dorfstrasse 25	Auf Höhe Haus-Nr. 25 verzeichnete die Dorfstrasse über die vergangenen fünf Jahren eine tendenzielle Verkehrszunahme, von rund 4'000 auf rund 5'000 Fahrten pro Tag (DTV).	Das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt über der Toleranz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h). In der Tendenz hat das V85 über die vergangenen fünf Jahre abgenommen.
Dorfstrasse 55	Auf Höhe der Haus-Nr. 55 ist die Dorfstrasse mit rund 1'400 Fahrzeugen pro Tag deutlich weniger stark befahren als auf den Abschnitten davor und danach. Die Strasse ist hier verkehrsberuhigt, die Hauptverkehrsführung durch das Dorfzentrum geschieht über die Kirch- und Aarbergstrasse.	Das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt auf diesem Abschnitt innerhalb der Toleranz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.
Dorfstrasse 76	Auf Höhe Haus-Nr. 76 verzeichnet die Dorfstrasse rund 3'000 Fahrten pro Tag (DTV). Es ist keine signifikante Verkehrszu- oder -abnahme zu beobachten.	Das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt über der Toleranz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.
Aarbergstrasse	Auf der Aarbergstrasse Richtung Aarberg ist eine leichte Verkehrszunahme zu beobachten.	Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird grossmehrheitlich eingehalten (V85 < 50 km/h).
Lyss-Strasse 21	Auf der Lyss-Strasse verkehren rund 4'000 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Es ist keine signifikante Verkehrszu- oder -abnahme zu beobachten.	Das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt innerhalb der Toleranz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.
Bielstrasse, Richtung Bühl, ausserorts	Auf der Bielstrasse verkehren gesamthaft über 4'000 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Es ist keine signifikante Verkehrszu- oder -abnahme zu beobachten.	Das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt innerhalb der Toleranz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.
Hauptstrasse 24/26	Entlang der Hauptstrasse fahren täglich rund 3'000 Fahrzeuge (DTV). Es ist keine signifikante Verkehrszu- oder -abnahme zu beobachten.	Auf diesem Strassenabschnitt sind regelmässig leichte Geschwindigkeitsübertretungen zu beobachten. Das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt über der Toleranz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.
Hauptstrasse Flugplatz Biel-Kappelen	Auf Höhe des Flugplatzes Biel-Kappelen fahren rund 4'000 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Es ist keine signifikante Verkehrszu- oder -abnahme zu beobachten.	Zahlreiche Fahrzeuge fahren auf diesem Strassenabschnitt zu schnell, das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt deutlich über der Toleranz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.
Jensstrasse 15	Auf der Jensstrasse verkehren rund 2'500 Fahrzeuge pro Tag (DTV). Es ist keine signifikante Verkehrszu- oder -abnahme zu beobachten.	Zahlreiche Fahrzeuge fahren auf diesem Strassenabschnitt zu schnell. Das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) liegt deutlich über der Toleranz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

⁵ Die Messergebnisse geben einen Hinweis auf die Verkehrsentwicklung und das Geschwindigkeitsniveau. Sie können nicht für die Herabsetzung von Höchstgeschwindigkeiten oder allfällige andere Verkehrsberuhigungsprojekte verwendet werden.

2.4 Anliegen aus der Bevölkerung

Im Rahmen der Information der Bevölkerung betreffend die bevorstehende Revision des Richtplans Verkehr im Gemeindeorgan wurden unterschiedliche Anliegen aus der Bevölkerung an die Gemeinde Kappelen herangetragen. Diese werden nachfolgend zusammengefasst.

Antrag Tempo 30 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Lindenkreisel

Von den Anwohnenden wird bemerkt, dass sowohl auf der Bielstrasse von Bühl als auch von der Walperswilstrasse teils ungebremst in den Kreisel gefahren wird. Auch werde Richtung Walperswilstrasse frühzeitig aus dem Kreisel hinaus beschleunigt. Dies führe zu gefährlichen Verkehrssituationen. Hinzu kommt, dass mit der Aufhebung des Zebrastreifens die Situation für den Fussverkehr zusätzlich verschärft wurde. Die daraufhin getroffenen Massnahmen, namentlich die Verengung der Einmündung Walperswilstrasse und die Setzung von Pfosten, erbrachten aus Sicht der Anwohnenden nicht die gewünschte Wirkung. Die Anwohnenden fordern stattdessen eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 ab den Ortseingängen Bielstrasse (von Bühl her) und Walperswilstrasse.

Sicherheit mittels Temporeduktion bei der Ortsdurchfahrt Undere Werdthof

Gemäss den Schilderungen der Eingabe ist die gefährliche Verkehrssituation an der Jensstrasse unter den Anwohnenden seit Jahrzehnten ein Dauerthema. Sie wünsche mehr Verkehrssicherheit für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen und fordern die schnellstmögliche Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen / Massnahmen, welche in den Nachbargemeinden Jens und Bellmund entlang der gleichen Kantonsstrasse geschaffen wurde.

Petition Tempo 30 Dorfstrasse

Zur höheren Verkehrssicherheit entlang der Dorfstrasse/Kirchstrasse fordern die Anwohnenden eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Früher galt auf der alten Dorfstrasse überall Tempo 40. Zudem sollen bauliche Verbesserungen bei der Einmündung der Hinterdorfstrasse in die Kirchstrasse zu einer erhöhten Verkehrssicherheit, insbesondere von Fussgänger/innen, beitragen.

Petition Radweg Kappelen–Lyss

Aufgrund einer ersten Petition zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr auf der Lyss-Strasse und insb. auf der Brücke über die Autobahn im Jahr 2014, hat der Gemeinderat die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 bim Kanton beantragt und konnte dies für die Strecke entlang des Waldes umsetzen. Weiter wurde eine Studie veranlasst, welche die Machbarkeit eines separaten Fuss- und Radwegs prüfte. Diese Studie Langsamverkehrsachse Kappelen-Lyss (B+S 2016) liegt vor und die Massnahmen wurden in das RGSK und die regionale Velonetzplanung Biel-Seeland integriert. Eine erneute Petition vom 4. November 2021 fordert nun die Realisierung eines separaten Radwegs Kappelen–Lyss.

2.5 Handlungsbedarf

Aus der oben dargelegten Ausgangslage lassen sich die folgend ausgeführten Schwachstellen und der entsprechende Handlungsbedarf ableiten.

2.5.1 Schwachstellen und Handlungsbedarf MIV

*Jensstrasse, Undere
Werdthof*

Die Verkehrsanalyse stützt den von Anwohnenden formulierten Handlungsbedarf für die Jensstrasse im Undere Werdthof. Zahlreiche motorisierte Verkehrsteilnehmende fahren auf diesem Strassenabschnitt über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit (50 km/h generell). An beiden Ortseinfahrten sind keine Gestaltungsmassnahmen realisiert. Zudem gestaltet sich die Ortsdurchfahrt unübersichtlich, insbesondere von Lyss herkommend. Darüber hinaus mündet eine kommunale Sammelstrasse mit Rechtsvorrangsregelung in die Kantonsstrasse (Hauptverkehrsachse), was angesichts der Hierarchiestufen der beiden Strassen eher ungewohnt ist.

Lindenkreisel

Von der ortsansässigen Bevölkerung wird der Lindenkreisel als gefährlich wahrgenommen, weshalb für den Lindenkreisel Tempo 30 beantragt wurde. Die Unfallstatistik bestätigt diesen Eindruck, beim Lindenkreisel handelt es sich um eine Gefahrenstelle. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besteht somit beim Lindenkreisel (Kantonsstrasse Kategorie B) Handlungsbedarf.

*Knotenpunkt Walpers-
wilstrasse / Aarberg-
strasse*

Die Unfallstatistik lässt Handlungsbedarf am Knotenpunkt Walperswilstrasse / Aarbergstrasse vermuten. Zwar ist die Stelle eben und übersichtlich, was jedoch zu entsprechender Geschwindigkeit verleiten dürfte. Je nach angebaute Kultur auf den angrenzenden Feldern dürfte die Knotenübersicht stark eingeschränkt sein. Dies führt zu einer höheren Aufmerksamkeit und entsprechend angepasster Geschwindigkeit. Selbige Ausgangslage trifft auf die zahlreich über das gesamte Gemeindegebiet verteilten Landwirtschaftsstrassen zu, welche in die Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen münden. Die kommunale Walperswilstrasse ist jedoch ungleich stärker frequentiert.

*Neue Detailerschlies-
sungsstrassen*

Wird die unüberbaute Zone für öffentliche Nutzungen zonenkonform überbaut und genutzt (bspw. für den neuen Werkhof), so ist die heutige Erschliessungsstrasse «Schulweg» auszubauen. Die Detailerschliessungsstrasse soll dabei gleichzeitig mit der Neugestaltung des Knotens Lyss-Strasse/Schulweg mit Torwirkung für den Ortseingang Nordost ausgebaut werden. Dasselbe gilt für die Detailerschliessung der Zone mit Planungspflicht (ZPP) Flurweg gemäss baurechtlicher Grundordnung (Zonenplan Siedlung und Bau- und Nutzungsreglement). Die dazugehörige Detailerschliessung ist dabei neu zu planen und der rechtskräftige Detailerschliessungsplan vom 28. Februar 1975 abzulösen.

2.5.2 Schwachstellen und Handlungsbedarf ÖV

<i>Lokales Busangebot</i>	Der öffentliche Verkehr der zentrumsnahen ländlichen Gemeinde Kappelen verläuft in erster Linie auf der Achse Aarberg–Biel und sind aufgrund der Direktverbindungen bis in die jeweiligen Ortszentren genügend. Die vorhandenen ÖV-Verbindungen nach Lyss dürften nur bedingt eine Alternative zum MIV darstellen. Die Optimierung des lokalen Busangebots stellt somit eine Daueraufgabe dar.
<i>Haltstellen Linie 369</i>	Aufgrund der im Rahmen des Angebotsbeschluss 2022-2025 ins Grundangebot überführten Buslinie 30.369 Lyss – Bellmund ist die Fahrbahnhaltestelle gestalterisch wie auch baulich zu verbessern.
<i>Busverbindung Kappelen–Lyss (direkt)</i>	Der Gemeinderat hat bereits seit längerem zuhanden der regionalen Verkehrskonferenz (RVK) das Anliegen für eine direkte Buslinie zwischen Kappelen und dem Bahnhof Lyss eingereicht. Damit würde eine sichere Direktverbindung nach Lyss ermöglicht. Die finanzielle Tragbarkeit soll im Rahmen eines Versuchsbetriebs geprüft werden. Die Eingabe soll bei der nächsten Angebotsüberprüfung berücksichtigt werden.
<i>Rückbau der Busbuchten im Dorf</i>	Die Bushaltestellen im Dorf Kappelen sind bisher alle als Busbuchten ausgestaltet. Sofern diese nicht mehr benötigt werden, können diese rückgebaut und der Platzgewinn anderweitig genutzt werden.

2.5.3 Schwachstellen und Handlungsbedarf Veloverkehr

<i>Veloverkehr innerorts</i>	Der Veloverkehr innerorts verkehrt ohne entsprechende Markierungen auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Bei einem Verkehrsregime von innerorts 50 km/h kann diese Koexistenz insbesondere für jüngere Verkehrsteilnehmende ein Risiko darstellen. Seit Januar 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Velofahren, wenn weder separate Radwege noch Velostreifen vorhanden sind (Art. 41. Abs. 4 VRV). Sie müssen dort ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf die Fussgänger/innen Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren. Die Benützung der Fahrbahn durch velofahrende Kinder bis 12 Jahre ist weiterhin zulässig. Diese neue Gesetzgebung entschärft die bestehende Situation auf den Fahrbahnen innerorts, schafft jedoch gleichzeitig eine neue Koexistenz von Velo- und Fussverkehr auf den Trottoirs.
<i>Veloverkehr ausserorts</i>	Auf der Lyss-Strasse ist die Veloverbindung ungenügend ausgestaltet. Die kommunale Verknüpfung der kantonalen und regionalen Velorouten bedarf einer besseren Ausgestaltung mit separatem Fuss- und Radweg oder einer alternativen Streckenführung. Zur Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr sollten grundsätzlich eigene Bereiche (Velostreifen oder Radwege) geschaffen werden. Das Anbringen von Fahrradsymbolen entlang des Fahrbahnrandes kann lediglich dazu beitragen, bei beschränkten räumlichen Verhältnissen den motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr aufmerksam zu machen.
<i>Neue Velobrücke</i>	Die Brücke über die Nationalstrasse N6 im Osten der Gemeinde (Lyss-Strasse) stellt eine unübersichtliche Verengung dar, welche nur mit einer Verbreiterung der bestehenden Brücke oder einer separaten Brücke für den Fuss- und Veloverkehr entschärft werden kann.

2.5.4 Schwachstellen und Handlungsbedarf Fussverkehr

Trottoir Kirchstrasse

Entlang der Kirchstrasse besteht südostseitig eine Netzlücke für den Fussverkehr. So fehlt bspw. zwischen dem Gemeindehaus und dem Werkhof eine durchgehende Fusswegverbindung. Diese Netzlücke gilt es zu schliessen.

*Fusswegverbindung
hinter dem Friedhof*

Ebenso fehlt die bereits im Verkehrskonzept von 2008 aufgeführte Fusswegverbindung hinter dem Friedhof. Die Fusswegverbindung zwischen Gemeindehaus und bestehendem Werkhof stellt ein öffentliches Interesse dar und soll die Durchlässigkeit und Belebung des Dorfkerns fördern. Diese Aspekte werden auch mit der ZPP Dorfkern gemäss baurechtlicher Grundordnung (Zonenplan Siedlung und Bau- und Nutzungsreglement) bzw. mit der Arealentwicklung sichergestellt.

*Jensstrasse Undere
Werdthof*

Die Anwohnenden der Jensstrasse bemängeln die Verkehrssicherheit für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen. Jener Abschnitt der Kantonsstrasse (Kategorie C) ist für Fussgänger/innen ungenügend ausgestaltet. Weiter kommt hinzu, dass das massgebende Geschwindigkeitsniveau (V85) deutlich über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50km/h liegt.

3. Verkehrskonzept

3.1 Ziele

Mit dem kommunalen Richtplan Verkehr werden folgende Ziele angestrebt:

- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen
- Schulwegsicherheit gewährleisten und verbessern
- Öffentlicher Verkehr stärken und fördern
- Fuss- und Veloverkehr stärken und fördern
- Kommunale Fusswege erhalten und sichern
- Kantonale und regionale Velorouten anbinden
- Sichere, direkte und kohärente Fuss- und Radwege fördern
- Leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur gewährleisten
- Siedlungsverträgliche Erschliessung sicherstellen
- Aufenthaltsqualität im Strassenraum verbessern
- Lärm- und Luftbelastungen reduzieren

3.2 Strategie

Die bisher bewährte 3-V-Strategie (vermeiden, verlagern und verträglich gestalten) wird neu um die Vernetzung ergänzt und auf eine **4-V-Strategie** ausgebaut.

1. vermeiden (z.B. verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen)
2. verlagern (z.B. Angebotsverbesserung für ÖV und Velo)
3. verträglich gestalten (z.B. verkehrsberuhigte Zonen)
4. vernetzen (z.B. Veloroutenvernetzung und Bike+Ride)

3.3 Grundsätze und Prinzipien

Auf Gemeindeebene ergeben sich folgende strategische Handlungsansätze:

A Bündelung und Beruhigung (Achsen-Kammern-Prinzip)

- A1 Bündelung des regionalen, überörtlichen und/oder quartierfremden Verkehrs auf die Hauptachsen (Hauptverkehrs- und/oder Verbindungsstrassen).
- A2 Vermeidung des quartierfremden motorisierten Verkehrs durch Bildung von zusammenhängenden verkehrsberuhigten Kammern unter Einbezug der Sammelstrassen.

B Niedriggeschwindigkeitsansatz

- B1 Reduktion und Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten sowie Verstetigung des Verkehrsablaufs auf ein siedlungsverträgliches Mass.
- B2 Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende insb. der Schüler*innen, Reduktion der Unfallschwere und Verminderung der Umweltbelastungen (Lärm und Luft).

C Koexistenzprinzip

- C1 Verbesserung der Koexistenzbedingungen unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten und gegenseitiger Rücksichtnahme.
- C2 Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) sowie kontinuierliche Verbesserung der Schulwegsicherheit.
- C3 Zielgerichtete und wirtschaftliche Optimierung des Angebots der regionalen Buserschliessung sowie Sicherstellung der Verknüpfungspunkte und Verbesserung der intermodalen Schnittstellen Fuss-/Veloverkehr-ÖV.
- C4 Konsequenter Einbezug der Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs in allen Strassenbauprojekten, um Netzlücken zu schliessen sowie Konfliktpunkte und Schwachstellen zu beheben.
- C5 Bedarfsgerechtes Angebot von Bike+Ride-Anlagen bereitstellen und bewirtschaften.

D Integrationsansatz

- D1 Prioritäre Siedlungsentwicklung an den mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten.
- D2 Abstimmung der Erschliessung von neuen Bauzonen und längerfristigen Entwicklungsgebieten mit der Struktur des Strassennetzes und mit den Routennetzen für den Langsamverkehr.
- D3 Integration der Strassenräume von verkehrsorientierten Strassen in das Ortsbild unter Berücksichtigung des siedlungscharakteristischen Zusammenhanges des Dorfes Kappelen und des Weilers Werdthof
- D4 Aufwertung und Erhöhung der Attraktivität des Strassenraumes als Aufenthaltsraum insbesondere im Dorf Kappelen.

4. Netzbildung

4.1 Grundsätzliches zum Verkehrssystem

Funktionen des Verkehrssystems

Bedingt durch die räumliche Trennung der Tätigkeiten Wohnen, Arbeiten, Konsum und Freizeit stellt das Verkehrssystem (als Gesamtheit aller Transportanlagen und Transportmittel) die Mobilität von Menschen und Gütern sicher.

Verkehrsplanerische Funktion	Rechtliche Definition	Strassentypisierung
Erschliessen	Detailerschliessung (Art. 106 Abs. 2 Bst. b BauG)	Erschliessungsstrasse (ES)
Sammeln	Basiserschliessung (Art. 106 Abs. 2 Bst. a BauG)	Sammelstrasse (SS)
Verbinden		Verbindungsstrasse (VS), Hauptverkehrsstrasse (HVS)
Durchleiten		Hochleistungsstrasse (HLS)

Verkehrsplanerische Funktion

Ein Verkehrssystem zeichnet sich durch die folgenden vier typischen Aufgaben (verkehrsplanerische Funktion) aus:

1. Aufgabe = Erschliessen

Jede menschliche Tätigkeit, die sich auf einer bestimmten Fläche abspielt, setzt voraus, dass diese Fläche erschlossen ist. Dies bedeutet, dass sie für Menschen und Güter erreichbar ist und von ihnen auch wieder verlassen werden kann. Diese Aufgabe der Erschliessung im Siedlungsgebiet übernimmt grundsätzlich die Erschliessungsstrasse. Von dieser Detailerschliessung erfolgen schliesslich die Hauszufahrt und Hausanschlüsse.

2. Aufgabe = Sammeln

Die Aufgabe zur Abnahme des gebündelten Quartierverkehrs im Siedlungsgebiet übernimmt die Sammelstrasse. Die einzelnen Transportwünsche werden dabei gesammelt und gemeinsam durchgeführt.

3. Aufgabe = Verbinden

Verbindungsstrassen sind vorwiegend untergeordnete Strassen, die inner- und ausserhalb besiedelter Gebiete das übergeordnete Netz von Hauptverkehrsstrassen und allenfalls Hochleistungsstrassen ergänzen. Hauptverkehrsstrassen führen in der Regel zu grösseren Zielorten (bspw. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Zentren, Autobahnanschlüssen etc.) und verbinden diese untereinander.

4. Aufgabe = Durchleiten

Überörtliche und überregionale Transporte, die mit einem betrachteten Raum grossmehrheitlich nichts zu tun haben, sind auf möglichst wenig störende Art und Weise zu bündeln und durchzuleiten.

Rechtliche Definition

Jede Strasse hat entsprechend ihrer Aufgabe und Nutzung eigene Hauptmerkmale. Dabei wird grundsätzlich in Strassen zur «Basiserschliessung» und zur «Detailerschliessung» unterschieden.

Basiserschliessung

Strassen der **Basiserschliessung** (Art. 106 Abs. 2 Bst. a BauG) bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen rasche, sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese verkehrsorientierten Strassen sind auf die Anforderungen der Motorfahrzeuge auszurichten; die Trassierungselemente müssen den Normen entsprechen und die Normalprofile sind über lange Strecken durchzuhalten. Velos, Fussgänger*innen und Fuhrwerke sollten möglichst abgetrennt und geschützt geführt werden. Dazu sind eigentliche Fuss- und Radwegnetze unerlässlich und mit gleicher Sorgfalt zu entwerfen.

Detailerschliessung

Strassen der **Detailerschliessung** (Art. 106 Abs. 2 Bst. b BauG) hingegen bilden die lokalen Netze und stehen allen Verkehrsteilnehmenden für Erschliessungszwecke zur Verfügung. Auf den siedlungsorientierten Strassen sind neben Fahren auch Anhalten, Wenden, Güterumschlag usw. aber auch Velofahren und Zufussgehen zulässig. Die Geschwindigkeiten müssen tief sein; es dürfen minimale Ausbaugrössen verwendet werden und die Normen sind mit Vernunft anzuwenden. Jeder Benutzer muss sofort spüren, dass er sich auf einer Strasse der Detailerschliessung bewegt.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Das Strassennetz der Gemeinde Kappelen wird in die folgende Netzhierarchie mit unterschiedlichen Strassentypen unterteilt.

Netzhierarchie und Strassentypen

Stufe	Strassentypisierung	Beispiel
1	Hochleistungsstrasse (HLS)	Nationalstrassen (Autobahnen)
2	Hauptverkehrsstrasse (HVS)	Kantonsstrassen der Kat. A bis C
3	Verbindungsstrasse (VS)	Gemeindetrassen für die (über-)kommunale Erschliessung
4	Sammelstrasse (SS)	Gemeindestrassen für das Sammeln des Quartierverkehrs
5	Erschliessungsstrasse (ES)	Gemeindestrassen, Privatstrassen
6	Flur- und Forstweg (FW)	Gemeindestrassen, Privatstrassen

Die Netzkarte – Motorisierter Individualverkehr (Anhang 1) hält die Ausgestaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur für den Gesamtverkehr (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, land- oder forstwirtschaftlicher Verkehr, Velo- und Fussverkehr) fest.

Verkehrsnetz

Das Strassennetz stellt die Durchleitung, Verbindung, Sammlung und Erschliessung mit unterschiedlichen Strassentypen sicher. Die Durchleitung, Verbindung und Sammlung sind ausreichend sichergestellt. Auch sind weitgehend alle Parzellen auf Gemeindegebiet zweckdienlich erschlossen. Wo Entwicklungen anstehen, ist die Detailerschliessung gemäss den entsprechenden Planungen zweckmässig sicherzustellen.

Verkehrssicherheit

Für eine hohe Verkehrssicherheit im Strassenverkehr ist eine der Funktion und Situation angepasstes Temporegime unerlässlich. Die unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten sind in der Netzkarte vermerkt, darunter eine Tempo-30-Zone. Die Verkehrssicherheit lässt sich auch durch Pfortnersituationen, Knotengestaltung oder Fahrbahngestaltung beeinflussen.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Die Netzkarte – Öffentlicher Verkehr (Anhang 2) hält das Angebot des öffentlichen Verkehrs und deren Erschliessungsgüteklasse auf dem Gemeindegebiet fest.

Verkehrsnetz

Kappelen weist im Dorfzentrum lediglich ÖV-Erschliessungsgüteklasse E auf. Die Buslinie Nr. 86 verkehrt zu den Stosszeiten morgens und abends halbstündlich. Erschliessungsgüteklasse D weisen lediglich Teile der Arbeitszone Grien auf, welche sich nach dem Ortskern der Nachbargemeinde Lyss orientiert. In unmittelbarer Nähe zur Gemeindegrenze befindet sich zudem die Bushaltestelle Worben, Bad – die Buslinie Nr. 74 verkehrt ganztags im Halbstundentakt. Hinzukommend quert die Buslinie Nr. 369 den Weiler Werdt-hof; die täglich acht Verbindungen pro Richtung konzentrieren sich auf die Stosszeiten morgens und abends (je vier).

Verkehrssicherheit

Für die kombinierte Mobilität sind Bushaltestellen attraktiv und sicher auszugestalten, beispielsweise durch eine Überdachung des Wartebereichs, Sitzgelegenheiten oder Veloabstellanlagen. Bushaltestellen sind weiter so auszugestalten, dass die sichere Anbindung an das Fusswegnetz gelingt. Dies beinhaltet insbesondere Trottoirverbindungen bis zu den Haltestellen oder sichere Fussgängerquerungen mit Mittelinseln.

4.4 Veloverkehr

Die Netzkarte – Veloverkehr (Anhang 3) hält das kantonale, regionale und kommunale Angebot für den Veloverkehr auf dem Gemeindegebiet fest.

Verkehrsnetz

Für den Veloverkehr sind kommunale sowie überkommunale Verbindungen vorhanden; innerorts mehrheitlich im Mischverkehr, ausserorts vereinzelt mit getrennter Führung. Zahlreiche Flurwege dienen als Verkehrsfläche für Velofahrende. Eine attraktive, sichere und durchgehende Veloinfrastruktur ist zu fördern. Dazu gehören attraktive Veloabstellanlagen bei wichtigen Zielorten.

Verkehrssicherheit

Maximale Verkehrssicherheit gelingt durch eine getrennte Verkehrsführung. Wo eine bauliche Trennung (separater Radweg, separate Unter-/Überführungen etc.) nicht möglich oder zweckmässig ist, ist durch Signalisierung und Markierung auf den Mischverkehr aufmerksam zu machen. Im Dorfkern ist für Velofahrende bis zum Alter von 12 Jahren die Nutzung der Infrastruktur für den Fussverkehr zulässig.

4.5 Fussverkehr / Historische Verkehrswege

Die Netzkarte – Fussverkehr / Historische Verkehrswege (Anhang 4 (gesamtes Gemeindegebiet) und 5 (Ausschnitt Dorf Kappelen)) hält das Angebot für den Fussverkehr auf dem Gemeindegebiet fest.

Verkehrsnetz

Für ein attraktives Fusswegnetz sind im Siedlungsgebiet sichere, zusammenhängende und direkte Fusswegverbindungen durch den Siedlungskörper sicherzustellen, vor allem zu den allgemeinen Zielorten, insbesondere zu den Schulanlagen.

Verkehrssicherheit

Für den Fussverkehr sind im Bereich des Siedlungsgebiets entlang von Sammel-, Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen wo immer möglich von der Fahrbahn baulich getrennte Trottoirs anzubringen, insbesondere entlang der Schulwege. Fussgängerquerungsstellen sind zwingend gemäss den entsprechenden Normen auszugestalten.

5. Massnahmen

Das Verkehrskonzept fliesst in die Richtplankarten und die Massnahmenblätter (MB) ein. Diese bilden die planerische Grundlage für die schrittweise Umsetzung.

5.1 Instrumentarium

Die Massnahmenblätter sind behördenverbindliche Bestandteile des Richtplans Verkehr. Sie weisen unterschiedliche Koordinationsstände auf (siehe Erläuterungen im nachfolgenden Kapitel) und enthalten Angaben zu Ausgangslage, Zielsetzung, zu treffende Massnahmen, Zuständigkeiten sowie Hinweise zur Umsetzung.

5.2 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände (KS) haben folgende Bedeutung:

<i>Vororientierung (VO)</i>	Es handelt sich um die tiefste Verbindlichkeitsstufe. Die Vororientierung weist auf eine Idee hin, welche den Zielen und Grundsätzen des Richtplans Verkehr entspricht. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind noch nicht abschätzbar oder lassen sich noch nicht aufzeigen. Es besteht eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern. Um den Koordinationsprozess einzuleiten, sind vertiefende planerische Anstrengungen nötig.
<i>Zwischenergebnis (ZE)</i>	Ein Zwischenergebnis zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits erste konsolidierte Resultate vorliegen, auf denen weiter aufgebaut werden kann. Ein Zwischenergebnis liegt insbesondere dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung (Abstimmungsanweisung). Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.
<i>Festsetzung (FS)</i>	Eine Festsetzung liegt dann vor, wenn die Koordination unter den verschiedenen Interessen erfolgreich zum Abschluss gebracht werden konnte. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe. Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren.

5.3 Definition der Umsetzungshorizonte

Die im Richtplan Verkehr bezeichneten Massnahmen sind nach Priorität differenziert. Die Priorisierung ist nicht abschliessend, zeigt aber die derzeitige planungspolitische Schwerpunktbildung der Gemeinde auf.

- | | |
|----------|--|
| 1. Prio. | 1. Priorität haben Massnahmen, für die eine <u>kurzfristige</u> Realisierung innerhalb von fünf Jahren (Horizont 2022–2026) angestrebt wird. |
| 2. Prio. | 2. Priorität haben Massnahmen, deren Realisierung <u>mittelfristig</u> innerhalb von fünf bis zehn Jahren (Horizont 2027–2031) durchgeführt werden sollen. |
| 3. Prio. | 3. Priorität haben Massnahmen, die aus heutiger Sicht <u>langfristige</u> Entwicklungsabsichten darstellen, welche ab zehn Jahren (ab 2032) näher geprüft werden sollen. |
| DA | Massnahmen, welche eine Daueraufgabe für die Gemeinde darstellen, werden in der Prioritätenspalte mittels der Abkürzung «DA» bezeichnet. |
| * | Die Massnahmen führen die wichtigsten Beteiligten auf, wobei die federführende Beteiligte mit einem * gekennzeichnet sind. |

5.4 Massnahmenblätter

Der Richtplan Verkehr enthält insgesamt vier Massnahmenblätter mit einer unterschiedlichen Anzahl einzelnen Massnahmen, wobei sich das Massnahmenblatt V-4 auf das Controlling bezieht:

- | | |
|-----|--|
| V-1 | Motorisierter Individualverkehr |
| V-2 | Öffentlicher Verkehr |
| V-3 | Fuss- und Veloverkehr / Historische Verkehrswege |
| V-4 | Periodische Überprüfung und Überarbeitung |

Massnahmenblatt		Motorisierter Individualverkehr	V-1		
Ausgangslage		Die Gemeinde Kappelen ist über vier Kantonsstrassen, welche das Gemeindegebiet queren, an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Nationalstrasse N6 (Bern-Biel) durchquert das Gemeindegebiet am östlichen Rand. Von den Kantonsstrassen erschliessen Gemeindestrassen das Dorf und den Weiler Werdthof. Sie dienen der Basiserschliessung (Verbindungs- und Sammelstrassen) und der Detailerschliessung (Erschliessungsstrassen). Das feinmaschige Netz an Flur- oder Forstwegen erschliessen das Gemeindegebiet ausserhalb der Bauzonen.			
Ziele		<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen • Schulwegsicherheit gewährleisten und verbessern • Leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur gewährleisten • Siedlungsverträgliche Erschliessung sicherstellen • Lärm- und Luftbelastungen reduzieren 			
Massnahmen					
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Prio.	KS	
V-1.1	Regelmässiges Verkehrsmonitoring (Verkehrs- und Geschwindigkeitserhebungen) auf den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen. Bei Bedarf Einleitung von weiterführenden Untersuchungen und Massnahmen.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	DA	FS	
V-1.2	Abschluss von Infrastrukturverträgen bei der Detailerschliessung von unüberbauten Bauzonen (Zonen mit Planungspflicht, Wohnzonen, Wohn-/Arbeitszonen, Überbauungsordnungen).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Grundeigentümer 	DA	FS	
V-1.3	Prüfung Handlungsbedarf Knotengestaltung und Fussverkehrssicherheit am Knoten Dorfstrasse/Schürhagweg/Aarbergstrasse.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	1	FS	
V-1.4	Prüfung Handlungsbedarf Verkehrssicherheit Ortsdurchfahrt Weiler «Undere Werdthof» bzw. Jensstrasse (mögliche Massnahmen: Reduktion der Höchstgeschwindigkeit; farbige Bänder beidseitig entlang des Fahrbahnrandes (FGSO)).	<ul style="list-style-type: none"> • TBA OIK III* • Gemeinde 	1	FS	
V-1.5	Prüfung Handlungsbedarf Knotengestaltung und Verkehrssicherheit Lindenkreisel (Gefahrenstelle).	<ul style="list-style-type: none"> • TBA OIK III* • Gemeinde 	1	FS	
V-1.6	Prüfung Handlungsbedarf Verkehrssicherheit Knoten Walperswilstrasse/Aarbergstrasse (Gefahrenstelle).	<ul style="list-style-type: none"> • TBA OIK III* • Gemeinde 	1	FS	
V-1.7	Erschliessung der unüberbauten Zone für öffentliche Nutzungen (Gemeindebetriebe) über die Erschliessungsstrasse «Schulweg» ab der Verbindungsstrasse «Lyss-Strasse». Ausbau der Detailerschliessungsstrasse und gleichzeitige Neugestaltung des Knotens Lyss-Strasse/Schulweg mit Torwirkung für den Ortseingang Nordost sowie Überprüfung des Temporegimes unter Einbezug Länggässli (Tempo 40).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Grundeigentümer 	2	FS	
V-1.8	Erschliessung Zone mit Planungspflicht (ZPP) Flurweg. Der Detailerschliessungsplan vom 28.02.1975 ist durch eine neue Erschliessungsplanung abzulösen.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Grundeigentümer 	2	ZE	
V-1.9	Erschliessung Industriezone Lyss-Nord. Freihaltung und Planungsrechtliche Sicherstellung des Trassees (vgl. RGSK MIV-E.1 und Richtplan KLB)	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Lyss • Region 	3	ZE	
V-1.10	Prüfung Handlungsbedarf Temporegime ausserorts Querverbindung Hecken-/Lindenweg sowie Abschnitt Länggässli ausserorts bis Knoten Lindenweg	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	1	VO	

Massnahmen				
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Prio.	KS
V-1.11	Prüfung Unterbindung Durchgangsverkehr auf der kommunalen Walperswilstrasse inbs. zur Verbesserung der Knotensicherheit (vgl. V-1.5 und V-1.6) und unter Berücksichtigung der regionalen Bedürfnisse.	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde* Region 	1	VO
V-1.12	Prüfung Handlungsbedarf zusammenhängende Verkehrsberuhigung innerhalb des Siedlungsgebiets Dorf Kappelen.	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde* 	1	VO

Hinweise zur Umsetzung

Abhängigkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> Massnahmenblatt V-2 und V-3
Grundlagen:	<ul style="list-style-type: none"> Kantonaler Strassennetzplan 2014-2029 Vorprojekt Pförtneranlage Lyss-Strasse 2008 Konzeptstudie Sanierung und Umgestaltung Erschliessung Schulweg/Schulanlage/Lyss-Strasse 2021 Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil (KLB) 2009
Abstimmungsanweisungen:	<ul style="list-style-type: none"> Massnahmen auf der Kantonsstrasse sind mit der Tiefbauamt Oberingenieurkreis III (TBA OIK III) des Kantons Bern abzustimmen Anträge für bauliche und gestalterische Massnahmen auf Kantonsstrassen erfolgen über die Gemeinde an das TBA OIK III

Massnahmenblatt	Öffentlicher Verkehr	V-2
-----------------	-----------------------------	------------

Ausgangslage Der grösste Teil des historischen Dorfs Kappelen ist mit der regionalen Buslinie Nr. 86 Biel/Bienne–Bellmund–Aarberg erschlossen und liegt in der ÖV-Gütekategorie E. Der Bus Nr. 86 bedient zwei Haltestellen, eine entlang der Dorfstrasse (Busbucht) und eine entlang der Kirchstrasse (Busbucht). Durch den Ortsteil Undere Werdthof verläuft versuchsweise die regionale Buslinie Nr. 369 Lyss–Jens–Bellmund. Die einzige dazugehörige Haltestelle befindet sich im Bereich des Knotens Werdthofstr./Jensstr. auf der Fahrbahn. Entlang der Worbenstrasse verläuft die regionale Buslinie Nr. 74 Biel/Bienne–Studen–Worben–Lyss, die Haltestelle befindet sich jedoch auf Gemeindegebiet Worben beim Seelandheim. Das Arbeitsplatzgebiet Grien wird durch den ÖV im Raum Lyss abgedeckt. Die restlichen Siedlungsgebiete sind nicht durch den ÖV erschlossen.

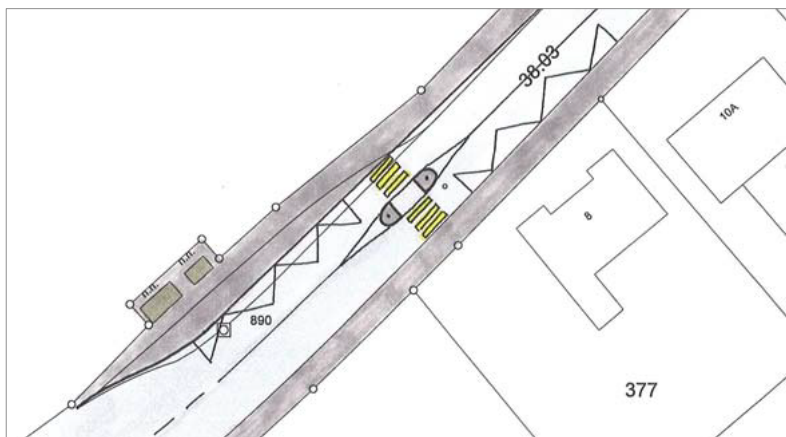
- Ziele**
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen
 - Öffentlicher Verkehr stärken und fördern
 - Leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur gewährleisten
 - Siedlungsverträgliche Erschliessung sicherstellen
 - Lärm- und Luftbelastungen reduzieren

Massnahmen				
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Prio.	KS
V-2.1	Prüfung und allfällige Optimierung des lokalen Busangebots.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • RVK1 • AÖV 	DA	FS
V-2.2	Einführung Versuchsbetrieb für eine neue Busverbindung Kappelen–Lyss Bahnhof (direkt).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • RVK1 • AÖV 	1	ZE
V-2.3	Gestalterische Verbesserung der Fahrbahnhaltestelle Werdthof entlang der Jensstrasse (Bspw. Bodenmarkierung 6.21 «Zickzacklinie» sowie allfällige weitere Gefahrensignale anbringen) bei definitiver Überführung ins Grundangebot im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2022-2025 (Linie 30.369).	<ul style="list-style-type: none"> • TBA OIK III* • Gemeinde 	1	VO
V-2.4	Bauliche Verbesserung der Bushaltestelle Werdthof entlang der Jensstrasse (Bspw. Witterungsschutz, Abfalleimer sowie Sitzgelegenheiten anbieten, gedeckte Veloabstellanlage erstellen) bei definitiver Überführung ins Grundangebot im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2022-2025 (Linie 30.369).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Grundeigentümer • TBA OIK III 	2	VO
V-2.5	Prüfung Rückbau Busbuchten Kirche (entlang Kirchstrasse) bei definitiver Machbarkeit einer sicheren Trottoirverbindung südlich entlang der Kirchstrasse (Vgl. Massnahme V-3.9).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • RVK1 • AÖV 	2	VO
V-2.6	Prüfung Rückbau Busbuchten Oberdorf (entlang Dorfstrasse) und Verbesserung der dazugehörigen Fussgängerquerungsstelle auf der Dorfstrasse (Vgl. Skizze Nr. 1).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • RVK1 • AÖV 	3	VO

Hinweise zur Umsetzung

- Abhängigkeiten:
- Massnahmenblatt V-1 und V-3
- Grundlagen:
- Regionales Angebotskonzept 2022-2025
 - bafu-Grundlage, Bauliche/gestalterische Massnahmen Bushaltestellen
- Abstimmungsanweisungen:
- Anträge für Verbesserungen des lokalen Busangebots erfolgen über die Gemeinde an die regionale Verkehrskonferenz RVK1
 - Massnahmen auf der Kantonsstrasse sind mit dem Tiefbauamt Oberingenieurkreis III (TBA OIK III) des Kantons Bern abzustimmen
 - Anträge für bauliche und gestalterische Massnahmen auf Kantonsstrassen erfolgen über die Gemeinde an das TBA OIK III

Skizzen: Nr. 1 Fahrbahnhaltestelle Oberdorf:



Massnahmenblatt		Fuss- und Veloverkehr / Historische Verkehrswege			V-3
Ausgangslage		Die Siedlungsstruktur und die ebene Topographie bieten sehr gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr. Auf kantonaler und regionaler Ebene besteht bereits ein flächendeckendes Wander- und Veloroutennetz. Aufgrund der kantonalen Strassengesetzgebung sind die Gemeinden verpflichtet die kommunalen Fuss- und Wanderwege sowie kommunalen Velorouten zu planen, zu bauen und zu unterhalten.			
Ziele		<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen • Schulwegsicherheit gewährleisten und verbessern • Fuss- und Veloverkehr stärken und fördern • Kommunale Fusswege erhalten und sichern • Kantonale und regionale Velorouten anbinden • Sichere, direkte und kohärente Fuss- und Radwege fördern • Lärm- und Luftbelastungen reduzieren 			
Massnahmen					
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Prio.	KS	
V-3.1	Unterhalt und laufende Prüfung der Verkehrssicherheit der kommunalen Fusswege sowie der kommunalen Velorouten.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • TBA OIK III 	DA	FS	
V-3.2	Planerische Festlegung der kommunalen Fusswege sowie der kommunalen Velorouten in der kommunalen Richtplanung.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	DA	FS	
V-3.3	Darstellung der historischen Verkehrswege in der kommunalen Richtplanung. Festlegung der Objekte von nationaler Bedeutung mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz» und «historischer Verlauf mit Substanz» in der kommunalen Nutzungsplanung.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	DA	FS	
V-3.4	Anbieten einer sicheren Direktverbindung von Kappelen zum Bahnhof Lyss mittels einer neuen Velobrücke über die Autobahn N6 (Vgl. auch RGSK 2021 LV-Ü.8.25 und RVNP M03). Die genaue Beurteilung der Rodungsbewilligung erfolgt im Detailprojekt.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	2	ZE	
V-3.5	Anbieten einer sicheren Direktverbindung von Kappelen zum Bahnhof Lyss mittels eines neuen separaten Fuss- und Radwegs entlang der Lyss-Strasse (Vgl. auch RGSK 2021 LV-Ü.8.26 und RVNP M04).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	1	FS	
V-3.6	Prüfung und Verbesserung der Veloverkehrsführung (Bypass, Unterführungen etc.) bei den drei Kreiseln auf der Kantonsstrasse beim Autobahnanschluss Lyss Nord (Vgl. auch RVNP HB76).	<ul style="list-style-type: none"> • TBA OIK III* • Gemeinde • Lyss 	1	ZE	
V-3.7	Anbieten von bedarfsgerechten und attraktiven Bike+Ride-Anlagen (bspw. gedeckte Veloabstellanlage an Bushaltestellen und wichtigen Zielorten).	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* • Grundeigentümer 	2	VO	
V-3.8	Durchführung einer Machbarkeitsstudie für einer sicheren Trottoirverbindung südlich entlang der Kirchstrasse vom Knoten Dorfstr./Kirchstr. bis zum Knoten Aarbergstrasse/Länggässli.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	1	FS	
V-3.9	Projektierung und Bau einer sicheren Trottoirverbindung südlich entlang der Kirchstrasse bei definitiver Machbarkeit (vgl. Massnahme V-3.9)	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	2	VO	
V-3.10	Sicherstellung einer neuen Fusswegverbindung zwischen Gemeindegasse und bestehendem Werkhof an der Dorfstrasse im Rahmen der Arealentwicklung ZPP Dorfkern.	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde* 	2	FS	

Hinweise zur Umsetzung

- Abhängigkeiten:
- Massnahmenblatt V-1 und V-2
- Grundlagen:
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
 - Kantonaler Sachplan Veloverkehr 2014
 - Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz 2012
 - Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 2021
 - Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland 2021
 - Uferwege gemäss Uferschutzplanung
 - Studie Langsamverkehrsachse Kappelen-Lyss, B+S 2016
 - Machbarkeitsstudie Trottoir Kirchstrasse, Entwurf C+P 2021

Massnahmenblatt	Periodische Überprüfung und Überarbeitung		V-4
Ausgangslage	Der Richtplan Verkehr von Kappelen ist ein behördenverbindliches Instrument mit einem Planungshorizont von 5 bis 15 Jahren. Innerhalb dieser Zeit können sich die planerischen Verhältnisse verändern, ergeben sich neue Aufgaben oder es ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich. Damit die Planungsbehörde rechtzeitig auf geänderte Rahmenbedingungen reagieren kann, ist eine periodische Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung des Richtplans Verkehr erforderlich.		
Ziele	Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Verkehr erfolgt nach den festgelegten Prioritäten und Koordinationsständen. Mit der periodischen Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung wird sichergestellt, dass der Richtplan Verkehr aktuell bleibt und seine Wirksamkeit als politisches Führungs- und Koordinationsinstrument behält.		
Massnahmen			
Beschrieb	Prio.	KS	
<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung von allfälligen Abweichungen gegenüber den Zielen und Grundsätzen der kommunalen Gesamtverkehrsentwicklung. • Regelmässige Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung (Aktualität der Massnahmen), insbesondere der Massnahmen, der Priorisierung und Koordinationsstände. • Regelmässige Überprüfung der Umsetzung der Massnahmen. 	DA	FS	
Hinweise zur Umsetzung			
Abhängigkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> • Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 2021 • Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland 2021 • Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil (KLB) 2009 		
Grundlagen:	<ul style="list-style-type: none"> • Übergeordnete Planungen sowie Gesetzgebungen 		
Abstimmungsanweisungen:	<ul style="list-style-type: none"> • Erste Überprüfung in ca. 6 Jahren nach der Genehmigung des Richtplans Verkehr • Gesamthafte Überprüfung und allenfalls Überarbeitung i.d.R. alle 10 Jahre 		

6. Planerische Beurteilung

6.1 Abstimmung kantonale Grundlagen

Richtplan / Strassengesetzgebung

Die Revision des Richtplans Verkehr wurde auf die übergeordneten Grundlagen des Kantons abgestimmt und falls erforderlich wurden die Interessenabwägung dargelegt. Die übergeordneten kantonalen Planungen, wie der Sachplan Wanderrouthenetz / Historische Verkehrswege und der Sachplan Veloverkehr wurden bei der Planung berücksichtigt. Gegenüber dem kantonalen Richtplan 2030 (genehmigt am 4. Mai 2016) ergeben sich keine Abweichungen und die übergeordnete kantonale Strassengesetzgebung wurde entsprechend umgesetzt.

6.2 Abstimmung regionale Planungen

6.2.1 RGSK Biel-Seeland

Regionale Strassenbauvorhaben

Die Inhalte des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland werden auf kommunaler Ebene mit dem Richtplan Verkehr berücksichtigt. Für die beiden Massnahmen bzgl. «Regionales Strassenbauvorhaben, Anschluss auf Strasse Bund / Kanton» wird folgende Interessenabwägung festgehalten:

- Massnahme B 7.04: Die Umgestaltung des Autobahnanschlusses Lyss Nord wurde bereits realisiert. Die Massnahme gilt als umgesetzt und wird daher auch im revidierten RGSK 2021 nicht mehr aufgeführt.
- Massnahme MIV-E.1 (ehem. B 7.07): Die potenzielle Neuerschliessung der Industriezone Lyss-Nord via Autobahnanschluss Lyss Nord wird im Richtplan Verkehr aufgenommen. Grundsätzlich steht ein Strassenbauvorhaben den Schutzziele des regionalen sowie kommunalen Landschaftsschutzgebiets gegenüber. Da die Massnahme momentan noch eine niedrige Priorität aufweist und die Details im Richtplan Koordinierte Planung Lyss-Busswil (KLB) geregelt werden, besteht vorerst kein Handlungsbedarf.

6.2.2 Velonetzplan Biel-Seeland

Regionale Velorouten, Massnahmen und Handlungsbedarf

Die Inhalte der regionalen Velonetzplanung werden auf kommunaler Ebene mit dem Richtplan Verkehr berücksichtigt. Regionale Velorouten werden hinweisend dargestellt und die kommunalen Ergänzungsrouten festgelegt. Die Massnahmen und der Handlungsbedarf wurden in den Massnahmen entsprechend aufgenommen.

Genehmigungsvermerke

Mit der Genehmigung des kommunalen Richtplans Verkehr (Richtplan nach Art. 68 BauG) entfalten folgende Teile eine behördenverbindliche Wirkung:

- | | |
|---------------------|----------------------|
| • Verkehrskonzept | (Kapitel 3) |
| • Massnahmenblätter | (Kapitel 5.4) |
| • Richtplankarte | (separates Dokument) |

Öffentliche Mitwirkung vom 28. Januar bis 25. Februar 2022

Kantonale Vorprüfung vom 14. Oktober 2022

Beschlossen durch den Gemeinderat am 29.11.2022 und 20.02.2023

Namens der Einwohnergemeinde:




Der Präsident
Simon Geller



Der Sekretär
Thomas Buchser

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Kappelen, den **28. Feb. 2023**



Der Gemeindeschreiber
Thomas Buchser

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am

03. April 2023



Anhang

- Anhang 1 Netzkarte – Motorisierter Individualverkehr**
- Anhang 2 Netzkarte – Öffentlicher Verkehr**
- Anhang 3 Netzkarte – Veloverkehr**
- Anhang 4 Netzkarte – Fussverkehr / Hist. Verkehrswege**
- Anhang 5 Netzkarte – Fussverkehr Dorf**



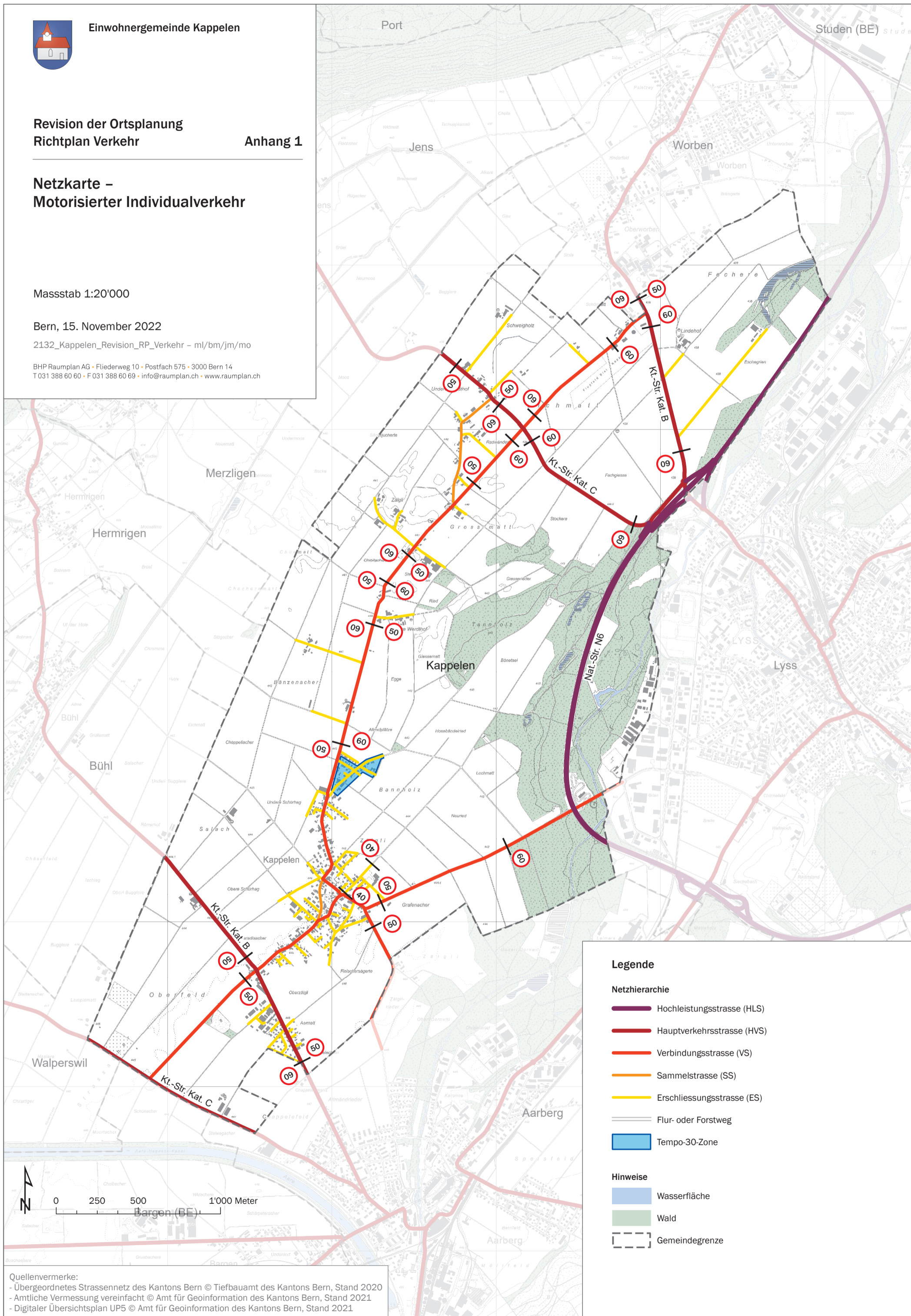
Netzkarte –
Motorisierter Individualverkehr

Massstab 1:20'000

Bern, 15. November 2022

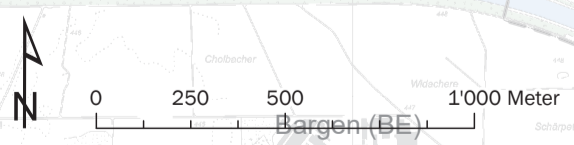
2132_Kappelen_Revision_RP_Verkehr - ml/bm/jm/mo

BHP Raumplan AG • Fliederweg 10 • Postfach 575 • 3000 Bern 14
T 031 388 60 60 • F 031 388 60 69 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch



Legende

- Netzhierarchie**
- Hochleistungsstrasse (HLS)
 - Hauptverkehrsstrasse (HVS)
 - Verbindungsstrasse (VS)
 - Sammelstrasse (SS)
 - Erschliessungsstrasse (ES)
 - Flur- oder Forstweg
 - Tempo-30-Zone
- Hinweise**
- Wasserfläche
 - Wald
 - Gemeindegrenze



Quellenvermerke:
 - Übergeordnetes Strassennetz des Kantons Bern © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2020
 - Amtliche Vermessung vereinfacht © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021
 - Digitaler Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021



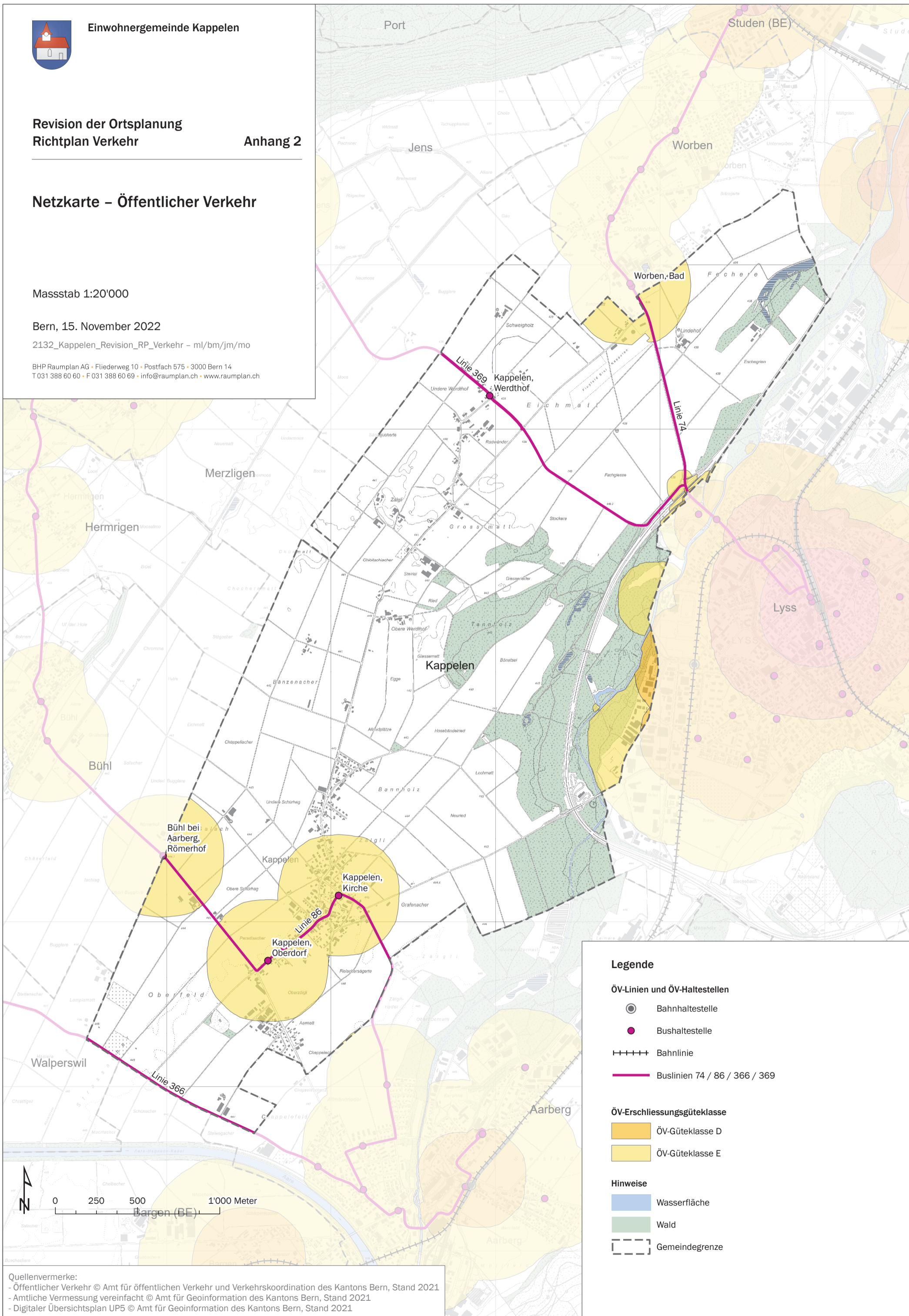
Netzkarte – Öffentlicher Verkehr

Massstab 1:20'000

Bern, 15. November 2022

2132_Kappelen_Revision_RP_Verkehr - ml/bm/jm/mo

BHP Raumplan AG • Fliederweg 10 • Postfach 575 • 3000 Bern 14
T 031 388 60 60 • F 031 388 60 69 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch



Legende

ÖV-Linien und ÖV-Haltestellen

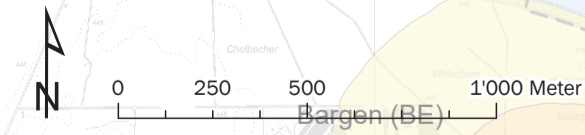
- Bahnhofstelle
- Bushaltestelle
- Bahnlinie
- Buslinien 74 / 86 / 366 / 369

ÖV-Erschliessungsgüteklasse

- ÖV-Güteklasse D
- ÖV-Güteklasse E

Hinweise

- Wasserfläche
- Wald
- Gemeindegrenze



Quellenvermerke:
- Öffentlicher Verkehr © Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, Stand 2021
- Amtliche Vermessung vereinfacht © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021
- Digitaler Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021



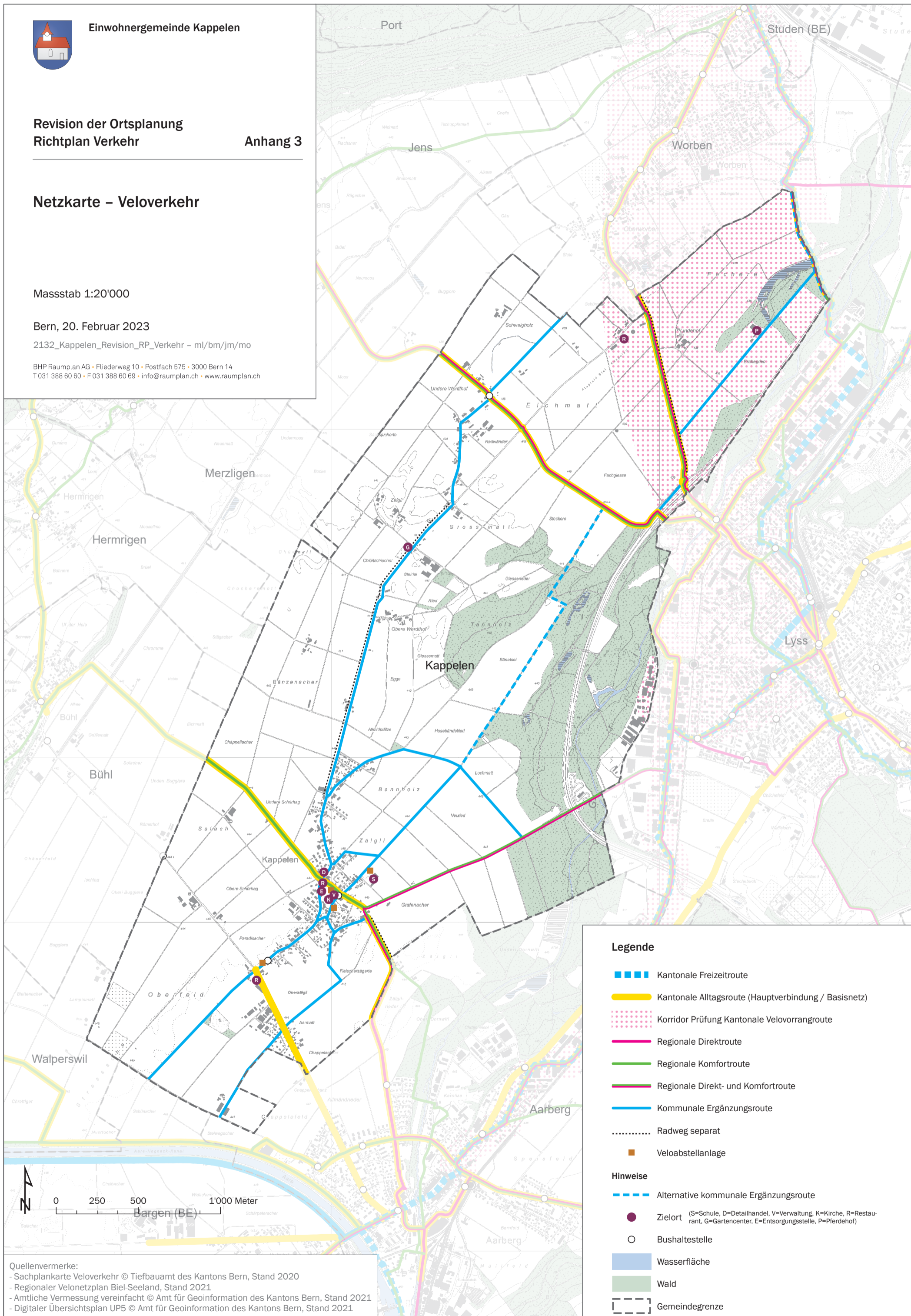
Netzkarte – Veloverkehr

Masstab 1:20'000

Bern, 20. Februar 2023

2132_Kappelen_Revision_RP_Verkehr – ml/bm/jm/mo

BHP Raumplan AG • Fliederweg 10 • Postfach 575 • 3000 Bern 14
T 031 388 60 60 • F 031 388 60 69 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch



Quellenvermerke:
- Sachplankarte Veloverkehr © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2020
- Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland, Stand 2021
- Amtliche Vermessung vereinfacht © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021
- Digitaler Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021



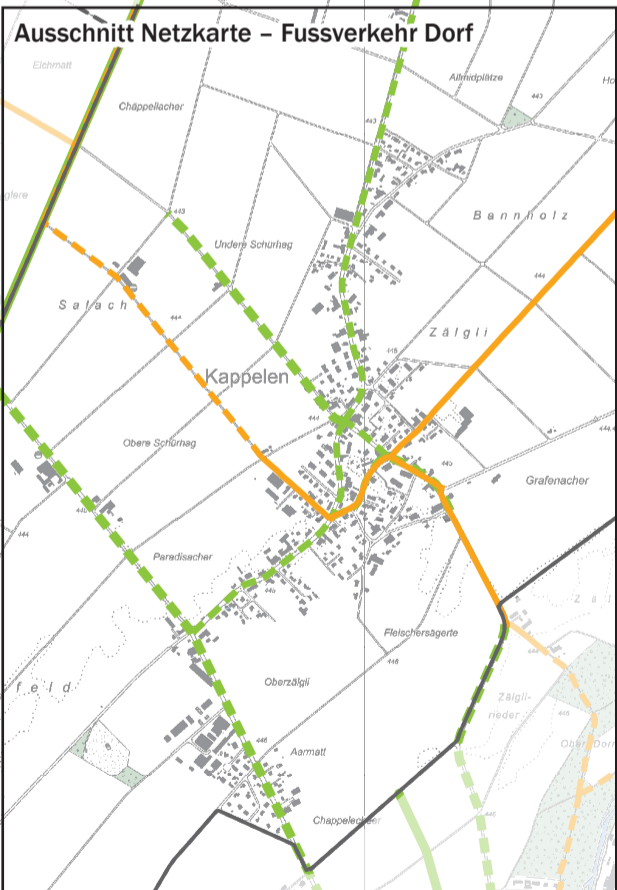
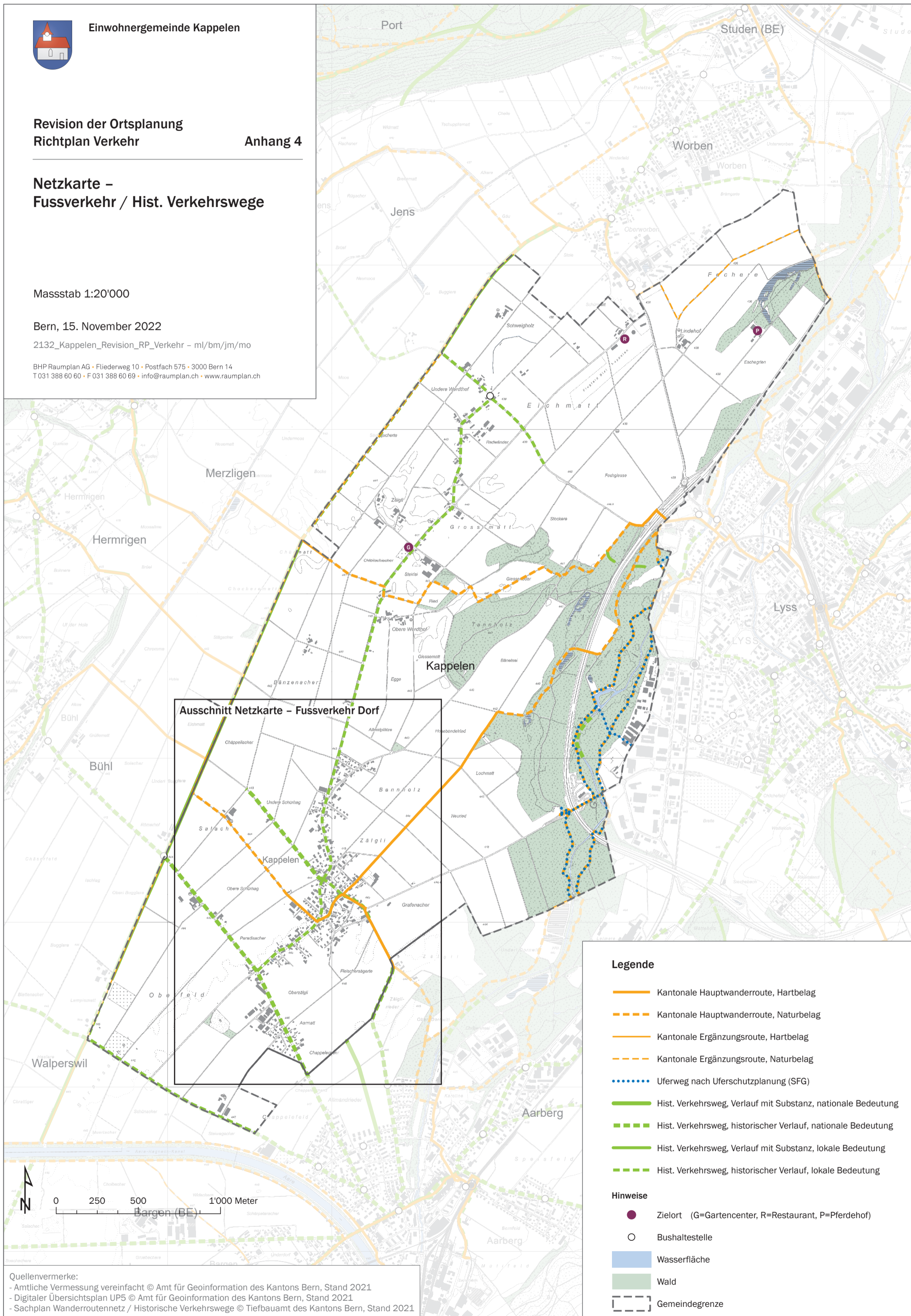
Netz Karte –
Fussverkehr / Hist. Verkehrswege

Massstab 1:20'000

Bern, 15. November 2022

2132_Kappelen_Revision_RP_Verkehr – ml/bm/jm/mo

BHP Raumplan AG • Fliederweg 10 • Postfach 575 • 3000 Bern 14
T 031 388 60 60 • F 031 388 60 69 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch



Legende

- Kantonale Hauptwanderroute, Hartbelag
- Kantonale Hauptwanderroute, Naturbelag
- Kantonale Ergänzungsrouten, Hartbelag
- Kantonale Ergänzungsrouten, Naturbelag
- Uferweg nach Uferschutzplanung (SFG)
- Hist. Verkehrsweg, Verlauf mit Substanz, nationale Bedeutung
- Hist. Verkehrsweg, historischer Verlauf, nationale Bedeutung
- Hist. Verkehrsweg, Verlauf mit Substanz, lokale Bedeutung
- Hist. Verkehrsweg, historischer Verlauf, lokale Bedeutung

Hinweise

- Zielort (G=Gartencenter, R=Restaurant, P=Pferdehof)
- Bushaltestelle
- Wasserfläche
- Wald
- Gemeindegrenze

Quellenvermerke:
- Amtliche Vermessung vereinfacht © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021
- Digitaler Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021
- Sachplan Wanderroutennetz / Historische Verkehrswege © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2021



Einwohnergemeinde Kappelen

Revision der Ortsplanung
Richtplan Verkehr

Anhang 5

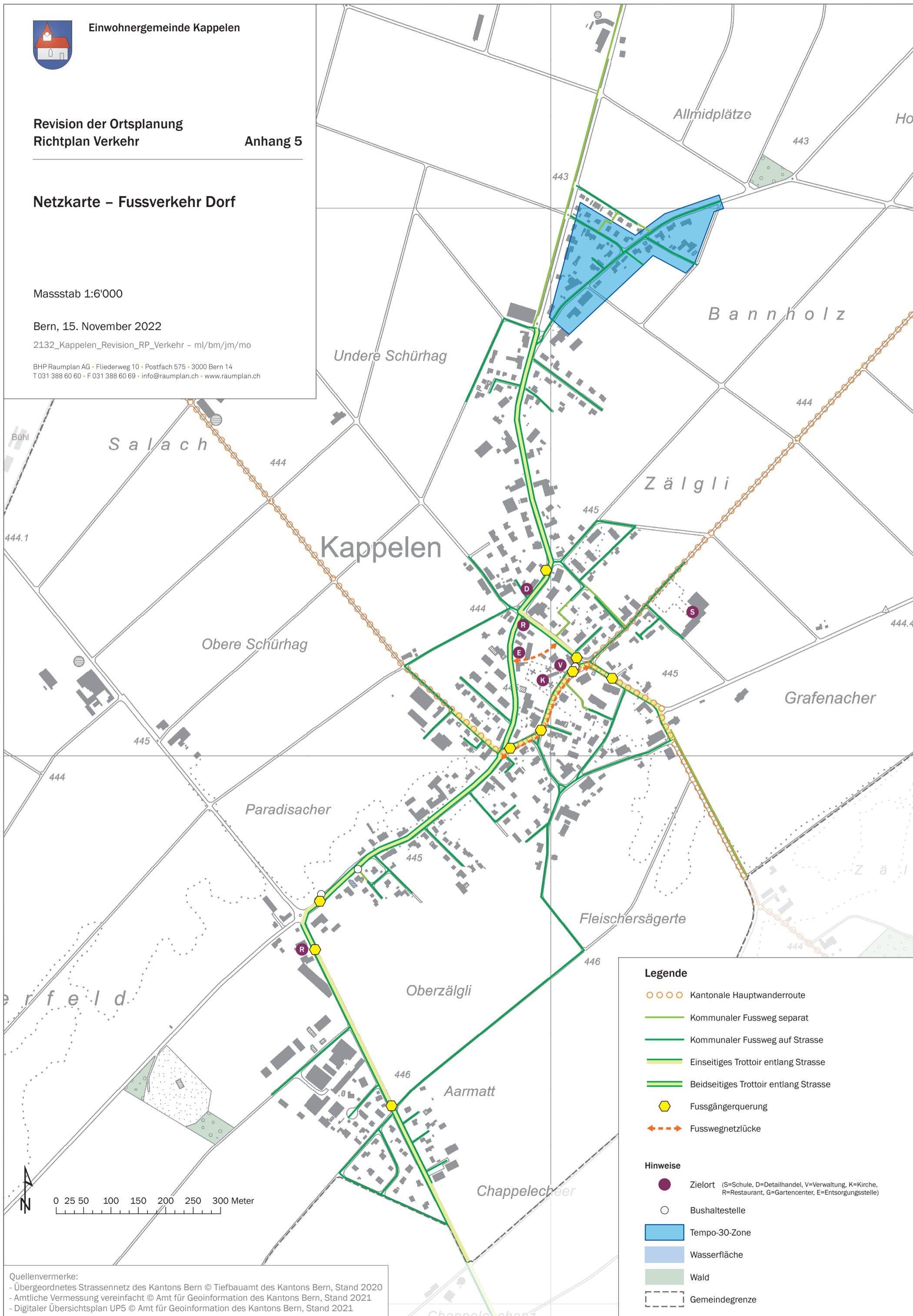
Netzkarte – Fussverkehr Dorf

Massstab 1:6'000

Bern, 15. November 2022

2132_Kappelen_Revision_RP_Verkehr – ml/bm/jm/mo

BHP Raumplan AG • Fliederweg 10 • Postfach 575 • 3000 Bern 14
T 031 388 60 60 • F 031 388 60 69 • info@raumplan.ch • www.raumplan.ch



Legende

- ○ ○ ○ Kantonale Hauptwanderroute
- Kommunalen Fussweg separat
- Kommunalen Fussweg auf Strasse
- Einseitiges Trottoir entlang Strasse
- Beidseitiges Trottoir entlang Strasse
- ⬡ Fussgängerquerung
- ⬡ Fusswegnetzücke

Hinweise

- Zielort (S=Schule, D=Detailhandel, V=Verwaltung, K=Kirche, R=Restaurant, G=Gartencenter, E=Entsorgungsstelle)
- Bushaltestelle
- Tempo-30-Zone
- Wasserfläche
- Wald
- Gemeindegrenze

Quellenvermerke:
 - Übergeordnetes Strassennetz des Kantons Bern © Tiefbauamt des Kantons Bern, Stand 2020
 - Amtliche Vermessung vereinfacht © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021
 - Digitaler Übersichtsplan UP5 © Amt für Geoinformation des Kantons Bern, Stand 2021