



Mai 2013

Verkehrsrichtplan

Mst. 1:5000



Vorprüfung 23. Oktober 2012

Mitwirkungsverfahren 27. Mai 2013 bis 26. Juni 2013

Beschlossen durch den Gemeinderat Kaufdorf am 15. Mai 2013

Gemeinderat Kaufdorf

Der Präsident Der Sekretär

Martin Meyer Urs Grünig



Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Kaufdorf, 16. Mai 2013

Der Gemeindeverwalter

Urs Grünig

Genehmigt durch das Kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung
Bern, den

24. Feb. 2014

B. Wiedner



verkehrsteiner

3008 Bern / Hardeggerstrasse 12
T 031 372 70 90 / F 031 031 372 70 89
www.verkehrsteiner.ch / info@verkehrsteiner.ch



Legende

- Hauptverkehrsstrasse (Basisschliessung)
- Verbindungsstrasse (Basisschliessung)
- Sammelstrasse (Basisschliessung)
- Erschliessungsstrasse (Detailerschliessung)
- Fussweg (Basisschliessung)
- Fussweg mit Wegrecht (Basisschliessung)
- Fuss- und Velowegverbindung (Basisschliessung)
- Tempo-30-Zone
- BLS Bahnlinie Bern-Thun
- IVS Lokale Bedeutung
- IVS Regionale Bedeutung
- Hochspannungsleitungen BKW

Bemerkung: Nicht bezeichnete Wege gelten als Flur- / Forststrassen und / oder Hauszufahrten

- P Bushaltestelle
- P Park & Ride
- 30 Eingangstor Tempo-30-Zone
- P Parkplatz



Richtplan Verkehr

Kaufdorf hat in Bezug auf Verkehrsfragen eine gute Ausgangslage. Es wird optimal durch Hauptstrassen und die Bahnlinie Bern-Belp-Thun erschlossen, ohne stark unter den negativen Folgen dieser Hauptverkehrsadern zu leiden. Das Dorf liegt einige hundert Meter entfernt von der kantonalen Hauptstrasse welche am westlichen Hang des Gürbetals von Bern via Belp und Seftigen nach Thun führt. Auf der andern Talseite führt eine Kantonsstrasse am Hangfuss des Belpbergs entlang und stellt via Belp resp. Mühledorf eine gute Verbindung zur Autobahn A8 von Bern nach Thun sicher. Attraktive regionale Velorouten führen von Kaufdorf weitgehend abseits der Hauptverkehrsströme via Toffen nach Belp und via Gerzensee ins Aaretal sowie nach Riggisberg und Seftigen. Entlang des westlichen Dorfrands führt die S-Bahnlinie Bern-Belp-Thun. Diese stellt attraktive Verbindungen nach Bern und Thun sicher. Der Grossteil der Einwohner pendelt mit dem Auto oder der Bahn zur Arbeit ausserhalb von Kaufdorf. Kaufdorf selbst weist nur wenige Arbeitsplätze auf. Abgesehen von einem gewissen Durchgangsverkehr zwischen den beiden Kantonsstrassen über die Moosgasse weist Kaufdorf somit keine erheblichen Verkehrsprobleme auf.

Massnahmen

Der bisherige Verkehrsrichtplan ist im Jahr 2012 überarbeitet worden. Im Wesentlichen wurden die Klassierung der Strassen und Wege überprüft und den neuen Gegebenheiten angepasst. Zwecks Sicherstellen einer weiterhin hohen Wohnqualität wurden folgende drei Massnahmen festgelegt:

1. Massnahme: Dorfplatz vor dem Schulhaus
2. Massnahme: Tempo-30
3. Massnahme: Aufwerten Bahnhofvorgefälle

1. Massnahme: Dorfplatz vor dem Schulhaus

Abgesehen vom Schulhaus(park-)platz, der Sportanlage und den Parkplätzen beim Bahnhof weist Kaufdorf keinen grösseren Platz für Dorfanlässe auf. Der Bereich des Schulhausplatzes wird im Rahmen von Tempo-30 nur mit minimalen Mitteln gestaltet. Der Belag ist sanierungsbedürftig, da er im wesentlichen aus mehreren Oberflächenbehandlungen besteht und keinen tragfähigen Aufbau aufweist. Im Rahmen der in den nächsten Jahren anstehenden Sanierung soll der Platz vor dem Schulhaus mittels strategischer Baumpflanzung gestalterisch aufgewertet werden. Anstelle des bisherigen Parkplatzes soll ein polyvalenter Dorfplatz entstehen. Dieser soll im Alltag soweit notwendig als Parkplatz genutzt werden können. Hauptsächlich soll er aber als Treffpunkt und Schulhausplatz dienen. Für besondere Anlässe soll genügend Freiraum bestehen, z.B. zum Aufstellen von Marktständen oder eines kleinen Festzelts. Die Gestaltung des Platzes soll zugleich eine hohe Schulweg- und allgemeine Verkehrssicherheit garantieren. Soweit notwendig soll die Parkierung auf zweckmässige Weise geregelt werden.



2. Massnahme: Tempo-30

Eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung (60:40) spricht sich an er Gemeindeversammlung vom 6. Juni 2010 für eine flächendeckende Tempo-30-Zone im Ortskern aus. Damit soll die Verkehrs- und Schulwegsicherheit erhöht werden. Die Vorgabe besteht darin, die Tempo-30-Zone Zone kostengünstig mit einem zweckmässigen Minimum an flankierenden Massnahmen umzusetzen. Der Fokus soll auf den Eingangstore liegen, damit diese deutlich auf das Temporegime hinweisen.

Für die Umsetzung wird ein partizipativer Planungsprozess gewählt. Dazu stellt der Gemeinderat Ende 2010 eine breit abgestützte "Arbeitsgruppe Tempo-30" zusammen. Das Konzept wird im Frühling 2012 aufgrund der Rückmeldungen des kantonalen Tiefbauamtes (OIK II) leicht angepasst. Anschliessend erfolgt die Ausarbeitung und Publikation des Baugesuchs und sobald genehmigt die Umsetzung des Konzepts mit minimalem Aufwand. Dabei sollen bestehende provisorische Massnahmen optimiert werden (z.B. Gummipfosten). Weitergehende Umgestaltungen sollen im Laufe der folgenden Jahre im Zusammenhang mit ohnehin anstehenden Belags- oder Werkleitungssanierungen oder (privaten) Bauvorhaben geschehen. Auf diese Weise können weitestgehend Synergien genutzt und die Gemeindefinanzen geschont werden.



3. Massnahme: Aufwerten Bahnhofsvorgelände

Das Bahnhofsgelände ist die Visitenkarte des Dorfes für Bahnreisende. Mit der Neugestaltung des Bahnhofs konnte es bereits erheblich aufgewertet werden. Im Laufe der nächsten Jahre sollen im Rahmen von anstehenden Belags-Sanierungen und angrenzenden Arealüberbauungen weitere Optimierungen angestrebt werden. Im Zusammenarbeit mit der Bahn und privaten Grundeigentümern soll erreicht werden, dass dieser wichtige öffentliche Raum mittels einiger strategischer Baumpflanzungen gestalterisch aufgewertet wird. Die verschiedenen Beläge sollen so harmonisiert werden, dass eine hohe Verkehrssicherheit auch für Fussgänger und eine polyvalente Nutzung des Raumes (z.B. Dorffest) gewährleistet ist.

