

**Legende / Erläuterung Begrifflichkeit**

**Problem:** Beschreibung der Problemsituation, teilweise wurden mehrere inhaltlich gleiche Eingaben zusammengefasst

**Fachliche Einschätzung:** Einschätzung der Problemsituation aus fachlicher Perspektive

**Empfehlung zur Prüfung:** Fachliche Empfehlung zur Prüfung durch die Gemeinde oder den Kanton

**Abhängigkeit:** Abhängigkeiten zu bestehenden Planungen, Rechtsgrundlagen, Eigentumsverhältnissen etc.

**Situation**

**Foto 1 Situation vor Ort**

**Foto 2 Situation vor Ort**

**Verortung**

**Lokalisierung auf der Karte**

### Eingabe 1

**Problem:** Auf der Route nach Boll fehlt eine geeignete und sichere Veloverbindung. Die Verbindung entlang dem Worboden ist zwar schön für die Freizeit, aber zum Pendeln ungeeignet (z.B. bei schlechten Wetterverhältnissen). Die Hauptstrasse ist zu eng und unübersichtlich. Anmerkung: Die Alltagsveloroute fehlt im Richtplan Verkehr und Naherholung der OPR Worb. Vorschlag: Die Alltagsveloroute ist im Richtplan der OPR als noch zu realisierende prioritäre Verbindung aufzunehmen und spätestens bis 2025 rasch zu realisieren.

**Fachliche Einschätzung:** Die Bollstrasse verfügt über einen sehr hohen DTV sowie einen hohen Schwerverkehrsanteil und über keine Veloinfrastruktur. Im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern ist die Erstellung eines Hartbelags auf der Bodengasse als Teil der Velolandroute 37 als Netzlücke aufgeführt.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde Worb setzt sich beim Kanton für die Schliessung der Netzlücke gemäss Sachplan Veloverkehr und RGSK 2021, Massnahme LV-Ü.21.28, für eine sichere Alltagsveloroute im Worblental ein.

**Abhängigkeit:** Die Bollstrasse ist eine Kantonsstrasse. Koordination mit dem Kanton sowie mit der Gemeinde Vechigen und der RKBM (Regionalkonferenz Bern-Mittelland). Planungsstudie «Alltags- und Freizeitveloroute Worblental» 2018 (RKBM). Die Umsetzung der Alltagsroute Worblental ist abhängig vom Doppelspurausbau Boll-Utzigen-Deisswil (RBS).

### Situation



### Verortung



## Eingabe 2

**Problem:** Im Weiteren warten und hoffen wir immer noch auf die Inbetriebnahme der Poller, damit das Zentrum für die Velofahrer (und Fussgänger!) freundlicher und ungefährlicher wird. In Stosszeiten fährt nach wie vor ein Auto nach dem andern mitten durch das Dorf.

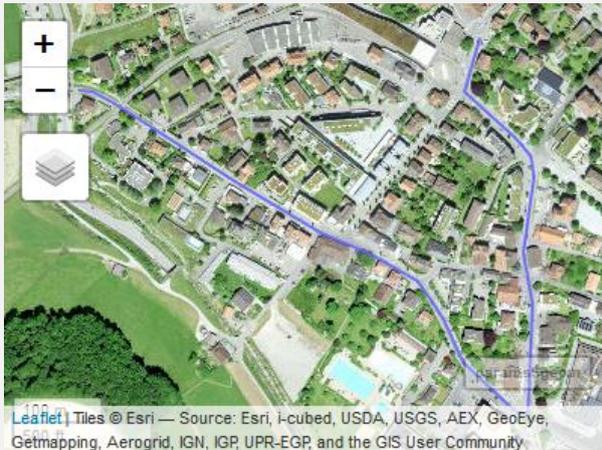
**Fachliche Einschätzung:** Die Grenzwerte für Luft und Lärm seit der Sanierung eingehalten, beim bestehenden Verkehr handelt es sich zudem grossmehheitlich um Quell- und Zielverkehr, Die Grenzwerte werden regelmässig überprüft.

**Empfehlung zur Prüfung:** Vgl. Empfehlungen Eingaben 18, 32, 33, 34, 192, 194

**Abhängigkeit:** Überbauungsordnung zur Flexibilisierung der Sperrzeiten

## Situation

### Verortung



### Eingabe 3

**Problem:** Rubigenstrasse nach Worb SBB: gab es nicht Pläne für einen Velostreifen? Der ist dringend nötig. Fahren auf dem Trottoir ist nicht optimal und für Kreuzungen mit anderen Fahrrädern oder Fussgängern ist es kriminell eng, insbesondere wenn gleichzeitig noch ein Auto oder Lastwagen auf der Hauptstrasse Richtung Worb vorbeidonnert. Anmerkung: Bei der Verbindung handelt es sich um einen Schulweg (Oberstufe). Vorschlag 1: Verbreiterung des Trottoirs ab Bahnübergang Worb SBB nach Worb damit genug Platz für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen. Vorschlag 2: Verbreiterung Trottoir/Veloweg auf Standarddimensionen (2.5 - 3.0 m Breite) und Temporeduktion auf der Rubigenstrasse auf max. 60 km/h.

**Fachliche Einschätzung:** Das direkte Befahren der Rubigenstrasse ist für den Veloverkehr aufgrund der engen Platzverhältnisse, des hohen DTVs und der hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs punkto Sicherheit undenkbar. Als einzige Alternative ist das beidseitige befahren des Trottoirs zwar einigermaßen sicher, jedoch wegen der geringen Breite und den dadurch entstehenden Nutzungskonflikten keine brauchbare längerfristige Lösung.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde Worb setzt sich beim Kanton für eine baldige Projektierung eines separat geführten Radwegs entlang der Rubigenstrasse ein. Alternativ oder zusätzlich kann die Projektierung eines Radwegs gemäss Mitwirkungseingabe 106 geprüft werden.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse, Mitwirkungseingabe 106

### Situation



### Verortung



#### Eingabe 4

**Problem:** Bei der Haltestelle Scheyenholz zweigen viele von Siloah herkommende Velofahrer via Fussgängerstreifen nach links ab und gelangen via Perron auf Scheyenholz- und Alte Bernstrasse. Nur eine Minderheit beachtet das Allgemeine Fahrverbot - die meisten queren das RBS-Trasseee fahrend. Dasselbe geschieht natürlich auch in der Gegenrichtung. Es ist nach meinen Beobachtungen allerdings nicht so, dass aus diesem Verhalten gefährliche Situationen entstehen würden - auf Fussgänger wird im Allgemeinen Rücksicht genommen.

Meine Frage dazu lautet: Wäre es möglich, die beschriebene Praxis durch das Anbringen des Verkehrssignals "Gemeinsamer Rad- und Fussweg" anstelle des allgemeinen Fahrverbots zu legalisieren?

**Fachliche Einschätzung:** Vgl. Kapitel Fahrverbote E-Bike

**Empfehlung zur Prüfung:** Mittelfristig könnte zusammen mit der Gemeinde Muri und dem Kanton ein abgetrennter Radweg (z. B. nordseitig der Gleise von der Haltestelle Siloah bis zur Einmündung Breitfeldstrasse) geprüft und projektiert werden.

**Abhängigkeit:** Koordination mit Gemeinde Muri und Kanton Bern, Bauprojekt RGSK-Nr. BM.MIV-Nat.9

#### Situation



#### Verortung



## Eingabe 6

**Problem:** Die Worbstrasse von Scheyenholz bis Langenloh verfügt über keinen Velostreifen, wegen Leitplanken und Randsteinen kann nicht seitlich ausgewichen werden. Die Alternative über die Alte Bernstrasse hat grössere Höhendifferenzen und viele private Ein- und Ausfahrten. Vorschlag: Auf der Strecke Rüfenacht Scheyenholz bis Gümligen sollte mittelfristig beidseitig ein Velostreifen angebracht werden.

**Fachliche Einschätzung:** Bei einem Temporegime von je nach Abschnitt 50 oder 60 und einem Durchgangstagesverkehr von mehr als 14000 sollte längerfristig unbedingt ein abgetrennter Radweg erstellt werden, da die Radfahrenden durch die grossen Tempounterschiede und den hohen Anteil an MIV und Schwerlastverkehr bei jeder Überholung einer signifikanten Gefahr ausgesetzt werden. Mit 7 m Breite ist die Strasse zu eng für die Erstellung beidseitiger Radstreifen.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde Worb setzt sich beim Kanton dafür ein, dass entlang der Velo-Hauptverkehrsachse (vgl. Sachplan Veloverkehr) Bernstrasse ein Radweg als direktere Alternative zum Worblental Richtung Bern projiziert wird.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

## Situation

### Verortung



### Eingabe 7

**Problem:** Der Äussere Stalden verfügt über keine Beleuchtung was sinnvoll wäre da es der Schulweg für viel Jugendliche der Oberstufe ist. Fahrende Velos (Schulweg Rüfenacht - Worbboden) sind auf dem steilen und unübersichtlichen Äusseren Stalden durch MIV Gegenverkehr gefährdet. Vorschlag: Der Äussere Stalden soll für den MIV als Einbahnstrasse nur talwärts befahrbar sein. Damit könnten besonders gefährliche Zusammenstösse mit Schülerinnen und Schüler vermieden werden.

**Fachliche Einschätzung:** Die kurvige Abfahrt auf der Achse Äusserer Stalden ist für ungeübte Velofahrende auch ohne Gegenverkehr genug fordern. Als Schulweg und einzige Alternative für Velofahrende zur Hauptstrasse besteht ein erhöhter Bedarf an Sicherheit.

**Empfehlung zur Prüfung:** Erstellung einer Beleuchtung für den Schulweg im Äusseren Stalden sowie Prüfen einer Neusignalisierung als Einbahnstrasse gemäss Vorschlag Grüne Worb.

**Abhängigkeit:** -

### Situation

#### Verortung



### Eingabe 8

**Problem:** Der Fussgängerweg ab der Ausfahrt Äusserer Stalden bis zum Kreisel des Oberstufen Schulhaus wird oft als Veloweg genutzt. Die Ausfahrt Äusserer Stalden ist sehr kritisch und unsichere Velofahrer:innen meiden Sie bei starkem Verkehr. Die Einfahrten in Trottoir-Weg (tiefes Senkloch) und Kantonsstrasse sind gefährlich.

**Fachliche Einschätzung:** Der 2 m breite Fussweg ist für Fahrräder gestattet aber nicht pflichtig. Als geteilte Verkehrsfläche von Velos und Fussgänger:innen ist er eher knapp bemessen, jedoch durch die Vortrittsregelung für Fussgänger ausreichend. Unsichere Velofahrer:innen (bei schnellen E-Bikes mit ausgeschaltetem Motor) dürfen den Fussweg mit gegebener Vorsicht befahren, geübte Velofahrende dürfen bei Bedarf aber auch auf der Hauptstrasse verkehren (vgl. Signalisationsverordnung).

**Empfehlung zur Prüfung:** Längerfristig empfiehlt sich auf der Achse die Prüfung und anschliessend allf. Projektion eines abgetrennten Fuss- und Radwegs von min. 4 m Breite, um dem Velo-Pendelverkehr von und nach Bern eine Verbindung zwischen Äusserer Stalden und Worb Dorf zur Verfügung zu stellen. Als Sofortmassnahme sollte ein besserer Übergang zwischen Äusserer Stalden und Fussgängerweg geprüft und projiziert werden (Trottoirversatz und Senkloch Kanaldeckel beseitigen und Einfahrt sichtbar markieren).

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

### Situation



### Verortung



### Eingabe 9

**Problem:** Die Hausecke der Adresse Bernstrasse 1031, grenzt an den Gehweg und durch die Mitbenutzung der Velofahrer:innen wird diese Ecke zu einem gefährlichen Hindernis im Dunklen. Eine Strassenbeleuchtung könnte mehr Sicherheit verschaffen.

**Fachliche Einschätzung:** Die gegenseitige Sichtbarkeit ist auf dem Fussweg mit Zusatz "Velo gestattet" an dieser Stelle punktuell eingeschränkt.

**Empfehlung zur Prüfung:** Prüfung Erstellung einer Beleuchtung für die Hausecke Bernstrasse 1031 sowie weiterer Sensibilisierungsmassnahmen (Signalisation / Markierung).

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse, Mitwirkungseingabe 8

### Situation



### Verortung



Leaflet | Tiles © Esri — Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, UPR-EGP, and the GIS User Community

### Eingabe 11

**Problem:** Der Weg ins Dorf von der Mühlestrasse 21 über den Schlosstalden ist für Velofahrende verboten, obwohl dies die weitaus sicherere Route wäre, als die Alternative über die Enggisteinstrasse. Aufwärts ist die Durchfahrt erlaubt.

**Fachliche Einschätzung:** Die Strassenbreite ist zur Öffnung genügend, die Sichtweite ausreichend, das Gefälle verglichen zur Alternative Enggisteinstrasse unproblematisch (vgl. Kapitel Fahrverbote E-Bike).

**Empfehlung zur Prüfung:** Öffnung für Motorfahrräder und Fahrräder veranlassen (vgl. Kapitel Fahrverbote E-Bike).

**Abhängigkeit:** Sanierung Enggisteinstrasse

### Situation



### Verortung



**Eingabe 15**

**Problem:** Der motorisierte Individualverkehr (MIV) inkl. LKW aus Richtung Vechigen verlassen den Kreisel mit Beschleunigung in Richtung Mühlacker-Tunnel. Dieser Streckenabschnitt ist in Sichtweite mit T60 signalisiert. Der Kreisel ist nicht Spur-getrennt eingerichtet und nach Experten-Meinung (ProVelo) nicht regelkonform. Querende und abbiegenden MIVs und Velofahrenden wird die Sicht nach Links durch eine Mauer u. Hecke stark eingeschränkt. Querende und Linksabbiegende MIVs und Velofahrende müssen zuerst auf eine schlecht markierte Warte-Zone in der Fahrbahnmittle gelangen. Sicherer Anschluss ab Alltagsveloroute in die Bollstrasse Richtung Bahnübergang RBS ist nicht gewährleistet. Die Umfahrungsstrasse muss abseits des Kreisels beim RBS-Depot gequert werden, dies bei sehr hohem Verkehrsaufkommen und ungenügender Querungshilfe. Sicherer Anschluss an Alltagsveloroute ab Schulhaus Worbboden ist nicht gewährleistet. Die geplante Alltagsveloroute ist ab dem Schulhaus Worbboden nur mit einem Umweg über die stark befahrene Umfahrungsstrasse beim RBS-Depot Worbboden erreichbar.

**Fachliche Einschätzung:** Der Kreisel entspricht nicht den Sicherheitsstandards für den Veloverkehr (Radius über 5.5m, der Innenring ist einfach überfahrbar, ungenügende Sichtweiten zwischen Worbbodenstrasse und Bollstrasse). Wenn das Tempo des MIV im Kreisel durch die Ausgestaltung stärker reduziert würde, stiege die Sicherheit für den Veloverkehr.

**Empfehlung zur Prüfung:** Gemeinde: Rückschnitt der Bepflanzung an der Mauer im Sommer.

Das Gespräch mit dem Kanton für kurzfristige Verbesserungen suchen: Prüfung der Querung / Einbiegen in Worbbodenstrasse, Verbesserung der Markierung und Querung für Velos. Sofortmassnahmen für Verkehrssicherheit für Velos im Kreisel prüfen (z. B. den Innenring provisorisch mit überfahrbaren 3M-Temposchwellen versehen, sodass der Innenring nur vom Schwerlastverkehr überfahren wird). Prüfung von Temporeduktion auf der Umfahrungsstrasse zwischen Boll- und Bernstrasse (Erhöhung Verkehrssicherheit für Velos).

Langfristige Verbesserung durch den Kanton Bern: Abgetrennter Radweg entlang der Umfahrungsstrasse und somit sicherer Anschluss vom Schulhaus zum (geplanten) Alltagsradweg Worbboden: Sicherung z. B. in OPR durch Gemeinde.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrassen

**Situation**



**Verortung**



Leaflet | Tiles © Esri — Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, UPR-EGP, and the GIS User Community

**Eingabe 17**

**Problem:** Gefährdung langsam bergwärts fahrender Velofahrer besonders in der unübersichtlichen Rechtskurve nach Löwen-Kreuzung. Velostreifen bergwärts fehlt. Querung für Zufussgehende bei Einmündung Eggasse erschwert und Velofahrende Links-/Rechtsabbigende kommen nicht in den Verkehrsfluss.

Vorschläge: Markierung als Steighilfe für Velofahrende. T30 oder T30-Zone von Löwenabzweigung bis mindestens nach dem Bühliweg oder besser bis Einmündung Mühlestrasse und Fussgängerstreifen für die sichere Querung. Alternativ ist die Benützung des Trottoirs für bergwärts Fahrende Velos auf der Enggsteinstrasse und die Verschiebung/Aufhebung von Parkplätzen ist zu prüfen.

**Fachliche Einschätzung:** Die Kurve ist sehr eng zu fahren und demgemäss heikel für Velofahrende. Die geringe Strassenbreite macht Massnahmen jedoch schwierig umsetzbar (zu schmal für einen Velostreifen bergaufwärts). Das Queren mit dem Velo und zu Fuss nach der Kurve ist schwierig, da es viel Verkehr hat.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die auf 2025 projektierte Sanierung der Enggsteinstrasse sieht einen Radstreifen bergwärts ab dem neuen Fussgängerstreifen auf Höhe Eggasse vor. Unterhalb davon wird aufgrund der Platzverhältnisse auf einen Radstreifen verzichtet.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse, Sanierung Enggsteinstrasse

#### Situation



#### Verortung



### Eingabe 18

**Problem:** Querung für Zufussgehende erschwert und Velofahrende Links-/Rechtsabbiegende kommen nicht in den Verkehrsfluss. Gefahr durch parkierte Autos bzw. öffnende Autotüren direkt entlang der Bahnhofstrasse ohne Sicherheitsabstand.

Vorschläge: T20-Zone auf gesamter Bahnhofstrasse oder T30-Zone mit Fussgängerstreifen. Aufhebung des Vortrittsrechts der Bahnhofstrasse und Rechtsvortritt mit „Tulpenmarkierung“.

**Fachliche Einschätzung:** Das Tempo (Tempo 30) auf der Bahnhofstrasse ist gemäss Messungen von 2022 im grünen Bereich. Der Autoverkehr ist jedoch sehr hoch (DTV von 5'700). Bei solchen Werten empfiehlt sich Tempo 20 oder bei Tempo 30 die Erstellung eines Velostreifens. Zudem weichen die Autos bei starkem Verkehr (z.B. Abendspitze) auf das Trottoir aus. Dies gefährdet die Sicherheit für Fussgänger:innen, insbesondere für die Schulkinder. Die Aufhebung des Vortrittsrechts auf der Bahnhofstrasse (Einfahrt Schulhausstrasse) bedingt ein Aufheben der Trottoirüberfahrt, auf welche zugunsten der Kinder auf dem Schulweg nicht verzichtet werden sollte.

**Empfehlung zur Prüfung:** - Prüfung Massnahmen für die Senkung des DTV (Polleranlage, zeitliches Fahrverbot, Einbahnstrasse). - Erstellung von Pfosten zur Sicherung des Trottoirs direkt vor der Schule. - Prüfung der Einführung von Tempo 20 zur Erhöhung der Sicherheit für Velos und zu Fuss Gehende. - Bei Beibehaltung von Tempo 30 Prüfung für die Erstellung von Fussgängerstreifens aufgrund des sehr hohen DTV und Nähe zur Schule.

**Abhängigkeit:** -

### Situation

#### Verortung



## Eingabe 22

**Problem:** Direkte Verbindung nach Vechigen-Boll ist über die Boll-/ Worbstrasse nicht attraktiv. Über den Worbboden / Nesselbank ist es ein bedeutender Umweg. Die Vechigen-/ Sonnhaldenstrasse ist für den Veloverkehr in einem schlechten Zustand. Vorschlag: Die Verbindung über die Vechigen-/ Sonnhaldenstrasse als Hauptroute allwettertauglich für den Veloverkehr ausbauen.

**Fachliche Einschätzung:** Die Verbindung Vechigen-/ Sonnhaldenstrasse stellt eine attraktive Verbindung in Richtung Boll dar, ist mit dem Kiesbelag jedoch nicht bei jedem Wetter und für alle Fahrräder geeignet und insofern als Pendelroute nur bedingt attraktiv.

**Empfehlung zur Prüfung:** Erstellung einer Asphaltierung der Achse gemäss Vorschlag.

**Abhängigkeit:** Gemeinde Vechigen

## Situation

### Verortung



### Eingabe 23

**Problem:** Der MIV nimmt auf der Verbindung Worb Trimstein stark zu. Die Strecke ist teilweise unübersichtlich und die Platzverhältnisse knapp. Als Radweg wird die Strecke dadurch immer unattraktiver. Bis zur Abzweigung Gsteigweg dient die Trimsteinstrasse auch als Schulweg nach Richigen.

**Fachliche Einschätzung:** Die grossen Tempounterschiede zwischen Auto und Velo stellen ein Sicherheitsrisiko für den Radverkehr und insb. für die Schüler:innen auf dem Schulweg dar. Nach dem Gsteigweg ist der Strassenraum aufgrund der Kurven unübersichtlich, was durch den Fuss- und Veloverkehr rund um die Schrebergärten ein weiteres Risiko darstellt.

**Empfehlung zur Prüfung:** Das Tempo sollte mindestens bis zur Kreuzung beim Gsteigweg auf 30 beschränkt werden, dies würde die Sicherheit Radfahrender und insbesondere auch der Kinder auf dem Schulweg deutlich erhöhen. Vom Gsteigweg bis nach den Schrebergärten sollte das Tempo auf 50 limitiert werden.

**Abhängigkeit:** Die Strasse ist im Besitz des Kantons.

### Situation

#### Verortung



### Eingabe 25

**Problem:** Der Vortritt der Fussgänger über die Fussgängerstreifen zur Station Langenloh, sogar bei Handzeichen, wird von den Autofahrenden erschreckend häufig missachtet, insbesondere bei Dunkelheit; ebenso die signalisierte Höchstgeschwindigkeit. Autos der Pilato AG versperren am Morgen zu oft den Radstreifen bzw. machen gefährliche Fahrmanöver im Strassen- und Radstreifenbereich.

**Fachliche Einschätzung:** Der Fussgängerstreifen kommt in der Kurve überraschend und wird vom motorisierten Verkehr mit Tempo 60 häufig zu spät bemerkt, so dass ein sicheres Halten (nachfolgender Verkehr) zugunsten der wartenden Fussgänger:innen kaum möglich ist.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Erstellung eines via LSA geregelten Fussgängerstreifens mit Knopfdruck oder intelligenter Fussgängererkennung (Wärmebildkamera) ein.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

### Situation



### Verortung



### Eingabe 28

**Problem:** Soweit nicht vorhanden beidseitiger Radstreifen zu erstellen, auch im Kreisverkehr (Vortritt Kreisnutzende, inkl. Velofahrende - niederländische ADFC-Lösung). Im Stationsbereich Abschränkung Radstreifen, wie bei Lösung Egghölzli, da Autofahrende die Richtung Autobahn fahren, regelmässig gefährlich nach rechts ausholen und beschleunigen. Aufhören der von Radstreifen vor Veränderungen der Verkehrsfläche, wie bei Kreiseln und Verengungen, sind regelmässig für Velofahrende sehr gefährlich. Breite Kreisel laden Autofahrende geradezu ein, Velofahrende kurz vor oder im Kreisel zu überholen bzw. abzudrängen.

**Fachliche Einschätzung:** Der Radius des Kreisels liegt mit 6 m über den Sicherheitsstandards für Veloverkehr, die Einfahrten verleiten teilweise zu stark zum Durchfahren ohne signifikante Temporeduktion, wodurch Velofahrende schneller übersehen werden. Das Niederländische Modell für Kreisel mit Velofurten (Vortritt für Velos) wird in der Schweiz vom ASTRA pilotiert. Bei diesem Modell verfügen die Velos über einen abgetrennten Radweg ausserhalb des eigentlichen Kreisels, der rund um den Kreisel führt. Dies verhindert eine Begegnung mit dem linksabbiegenden Gegenverkehr und reduziert so potenzielle Konflikte. Auf der Velospur haben in den Niederlanden die Velos Vortritt (vgl. <https://bw.adfc.de/artikel/kreisverkehre>).

**Empfehlung zur Prüfung:** Empfehlung an den Kanton (OIK II), die Sicherheit für den Veloverkehr in diesen Kreiseln zu prüfen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit können bestehende Anlagen mit überbreiten Kreiseleinfahrten und -fahrbahnen als Sofortmassnahme der Innenring baulich ausgestaltet und verbreitert werden (z.B. mittels Belag oder Beton) oder alternativ ein Innenring provisorisch mit überfahrbaren Temposchwellen ausgestattet werden. Der Innenring sollte nur vom Schwerverkehr befahren werden.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrassen

#### Situation



#### Verortung



### Eingabe 29

**Problem:** Soweit nicht vorhanden beidseitiger Radstreifen zu erstellen, auch im Kreisverkehr (Vortritt Kreisnutzende, inkl. Velofahrende - niederländische ADFC-Lösung). Aufhören der von Radstreifen vor Veränderungen der Verkehrsfläche, wie bei Kreiseln und Verengungen, sind regelmässig für Velofahrende sehr gefährlich. Breite Kreiselladen Autofahrende geradezu ein, Velofahrende kurz vor oder im Kreisell zu überholen bzw. abzudrängen .

**Fachliche Einschätzung:** Der Kreisell entspricht nicht den Sicherheitsstandards für den Veloverkehr (Radius über 5.5m, der Innenring ist einfach überfahrbar, zu breite Ein- und Ausfahrten auf allen Achsen). Wenn das Tempo des MIV im Kreisell durch die Ausgestaltung stärker reduziert würde, stiege die Sicherheit für den Veloverkehr. Das Niederländische Modell für Kreisell mit Velofurten (Vortritt für Velos) wird in der Schweiz vom ASTRA pilotiert. Bei diesem Modell verfügen die Velos über einen abgetrennten Radweg ausserhalb des eigentlichen Kreisells, der rund um den Kreisell führt. Dies verhindert eine Begegnung mit dem linksabbiegenden Gegenverkehr und reduziert so potenzielle Konflikte. Auf der Velospur haben in den Niederlanden die Velos Vortritt (vgl. <https://bw.adfc.de/artikel/kreisverkehre>). Im Rahmen des Projekts "Anpassung und Sanierung Kreisell Scheyenholz" soll der Kreisell 2025 versetzt und sicherer ausgestaltet werden. Eine Fuss- und Radwegbrücke soll danach sicher über den Kreisell und die A10 führen (vgl. RGSK-Nr. BM.MIV-Nat.9).

**Empfehlung zur Prüfung:**

**Abhängigkeit:** Bauprojekt RGSK-Nr. BM.MIV-Nat.9, Kantonsstrassen

---

#### Situation

---

#### Verortung



### Eingabe 30

**Problem:** Musterbeispiel eines nicht funktionierenden Wischi-waschi-Doppelmittelstreifen. Unübersichtlich, Verkehrsteilnehmende wissen nicht, wie sich korrekt verhalten, Doppelmittelstreifen zu eng, Velofahrende werden abgedrängt. Regelmässig werden deshalb Verkehrszeichen von Autos demoliert. OIK hat vor mehreren Jahren versprochen im orange markierten Bereich provisorische Belagsfläche zu erneuern und eine klare Signalisierung vorzunehmen, die die vorgeschriebenen Vorgaben einhält. Bis heute ist nichts geschehen. Hinweis: Die Hauptstrasse wird je länger je mehr als Zubringer ab Autobahn Richtung Gümligen/Ostermündigen benutzt, nachdem die direkte Zufahrt von der Autobahn nach Gümligen verkehrsberuhigt wurde. Solcher Unsinn gibt es aus Verkehrssicherheits- und Umweltschutzgründen zu unterbinden.

**Fachliche Einschätzung:** Die Mehrzweckstreifen sind an den engsten Stellen 1.5 m breit, meistens jedoch knapp 2 m und entsprechen daher knapp den Mindestanforderungen. Sie ermöglichen das vereinfachte linksabbiegen und Queren für Fahrräder. Zwischen dem HACO und Rüfenacht ist die Zweckmässigkeit dieser jedoch eingeschränkt, da die Radfahrenden durch die fehlenden Radstreifen bei den Poller zu Beginn und Ende der Mehrzweckstreifen teilweise sehr nah überholt werden und die Sicherheit beim Abbiegen durch die geringe Breite eher eingeschränkt ist. Mit einem steigenden DTV (partielle Sperrung Feldstrasse) und Tempo 60 wäre die Erstellung eines separaten Radweges feldseitig entlang der Bahnlinie auf der Achse essenziell.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde Worb setzt sich beim Kanton und der Gemeinde Muri für die mittelfristige Projektierung eines Radweges entlang der Bahnlinie von der Haltestelle Gümligen, Siloah bis zur Breitfeldstrasse ein, damit das hohe Velopotenzial der Hauptverbindung (vgl. Sachplan Veloverkehr) Bern-Muri-Worb besser ausgeschöpft werden kann.

**Abhängigkeit:** Koordination mit dem Kanton und der Gemeinde Muri

#### Situation



#### Verortung



Leaflet | Tiles © Esri — Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, UPR-EGP, and the GIS User Community

### Eingabe 32

**Problem:** Eckige Strasseninseln bzw. Verengungen stellen Gefahren für Velofahrende (v.a. mit Anhänger) dar. Radstreifen über Strasseninseln als Lösung (Verkehrstrennung). Vortritt Velofahrende bei Einfahrt Kirchweg.

**Fachliche Einschätzung:** Die eckigen Strasseninseln entlang der Bernstrasse schränken die Sicherheit Radfahrender ein, da der motorisierte Verkehr dazu tendiert Radfahrende im Bereich der Engstelle zu überholen.

**Empfehlung zur Prüfung:** Damit die gewünschte Entschleunigung des Autoverkehrs ohne Sicherheitsrisiko für den Radverkehr beibehalten werden kann, könnten die eckigen Verengungen wo möglich für den Radverkehr befahrbar gemacht werden (Versetzen von Pollern, Abschleifen von Versätzen).

**Abhängigkeit:** -

### Situation



### Verortung



### Eingabe 33

**Problem:** Vortritt Velofahrende bei Einfahrt.

**Fachliche Einschätzung:** Durch die Einführung des Rechtsvortritts hat sich die Situation für einbiegende Radfahrende in Richtung Sternenplatz bereits deutlich verbessert. Eine Priorisierung der Kreuzgasse gegenüber der Bernstrasse wäre aufgrund des höheren motorisierten Verkehrsaufkommens auf der Bernstrasse heute nicht angemessen.

**Empfehlung zur Prüfung:** -

**Abhängigkeit:** -

### Situation



### Verortung



### Eingabe 34

**Problem:** Gefährlicher Kreisel mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Die verkehrsberuhigte Bernstrasse ist nur über die stark befahrenen Kreisel erreichbar.

Anmerkung: Soweit nicht vorhanden beidseitiger Radstreifen zu erstellen, auch im Kreisverkehr (Vortritt Kreisnutzende, inkl. Velofahrende - niederländische ADFC-Lösung). Aufhören der von Radstreifen vor Veränderungen der Verkehrsfläche, wie bei Kreiseln und Verengungen, sind regelmässig für Velofahrende sehr gefährlich. Breite Kreiseln laden Autofahrende geradezu ein, Velofahrende kurz vor oder im Kreisel zu überholen bzw. abzudrängen.

**Fachliche Einschätzung:** Der Kreisel entspricht nicht den Sicherheitsstandards für den Veloverkehr (Radius über 5.5m, der Innenring ist einfach überfahrbar, zu breite Ein- und Ausfahrten). Wenn das Tempo des MIV im Kreisel durch die Ausgestaltung stärker reduziert würde, stiege die Sicherheit für den Veloverkehr.

Das Niederländische Modell für Kreiseln mit Velofurten (Vortritt für Velos) wird in der Schweiz vom ASTRA pilotiert. Bei diesem Modell verfügen die Velos über einen abgetrennten Radweg ausserhalb des eigentlichen Kreisels, der rund um den Kreisel führt. Dies verhindert eine Begegnung mit dem linksabbiegenden Gegenverkehr und reduziert so potenzielle Konflikte. Auf der Velospur haben in den Niederlanden die Velos Vortritt (vgl. <https://bw.adfc.de/artikel/kreisverkehre>).

**Empfehlung zur Prüfung:** Empfehlung an den Kanton (OIK II), die Sicherheit für den Veloverkehr im Kreisel prüfen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit können bestehende Anlagen mit überbreiten Kreiseleinfahrten und -fahrbahnen als Sofortmassnahme der Innenring baulich ausgestaltet und verbreitert werden (z.B. mittels Belag oder Beton) oder alternativ ein Innenring provisorisch mit überfahrbaren Temposchwellen ausgestattet werden. Der Innenring sollte nur vom Schwerverkehr befahren werden (vgl.

[https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/mobility\\_topic\\_section\\_file/file/509/vks\\_bulletin\\_2-18\\_d.pdf?lm=1571825084](https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/mobility_topic_section_file/file/509/vks_bulletin_2-18_d.pdf?lm=1571825084)).

**Abhängigkeit:** Kantonsstrassen

### Situation



### Verortung



### Eingabe 36

**Problem:** Doppelmittelstreifen sind unübersichtlich, Doppelmittelstreifen zu eng, Velofahrende werden abgedrängt. Regelmässig versuchen Autofahrer den Velofahrenden den Vortritt zu nehmen, oder diese in der Einbuchtung zu überholen, was insbesondere im Bereich der Verengungen gefährlich ist. Aufhören der von Radstreifen vor Veränderungen der Verkehrsfläche, wie bei Kreiseln und Verengungen, sind regelmässig für Velofahrende sehr gefährlich.

**Fachliche Einschätzung:** Der Mehrzweckstreifen ist an der engsten Stelle 1.6 m breit und entspricht daher den Mindestanforderungen. Er ermöglicht das vereinfachte linksabbiegen und Queren für Fahrräder. Da jedoch nordseitig auf der Strasse kein Radstreifen angebracht ist, werden Radfahrende im Bereich der Poller und des Mehrzweckstreifens vom MIV teilweise mit sehr wenig Abstand überholt, wodurch die Sicherheit dieser punktuell eingeschränkt wird.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine zeitnahe Prüfung und Projektierung eines Radwegs südseitig der Strasse bis Richigen ein, damit die Achse als Hauptverbindung gemäss Sachplan Veloverkehr möglichst bald zum Tragen kommt. Da die Strasse nur 6.5 m breit ist, könnte der nordseitige Kiesweg ausserorts als kurzfristige Sofortmassnahme asphaltiert und verbreitert werden, damit sich Velo und Fuss die Fläche als Zwischenlösung teilen könnten (vgl. Kapitel Schwachstellenanalyse Velo).

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse, Mitwirkungseingabe 352

### Situation

#### Verortung



Leaflet | Tiles © Esri — Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, UPR-EGP, and the GIS User Community

### Eingabe 101

**Problem:** Die Wege sind nicht sicher, es sind diverse sehr gefährliche Stellen vorhanden: Alte Käserei Vielbringen

**Fachliche Einschätzung:** Die Kreuzung Breitenwilstrasse / Rüfenachtstrasse ist unübersichtlich und mit signalisierten Höchstgeschwindigkeiten von 40km/h für Fahrradfahrende unsicher.

**Empfehlung zur Prüfung:** Tempo 30 auf den Achsen innerorts (spätestens ab Rüfenachtstrasse 37 und Breitenwilstrasse 74), Prüfung einer Vortrittsberechtigung bei der Kreuzung gegenüber dem Eichholzweg und dem Spicherweg, damit Velofahrende weniger auf den südseitigen Verkehr achten müssen und kein Handsignal geben müssen. Diese Massnahme würde auch den nicht-abzweigenden Verkehr in der Kreuzung verlangsamen.

**Abhängigkeit:** -

### Situation



### Verortung



### Eingabe 102

**Problem:** Die Wege sind nicht sicher, es sind diverse sehr gefährliche Stellen vorhanden: Schulhaus Vielbringen

**Fachliche Einschätzung:** Vor, während und nach den Schulzeiten sind vermehrt zu Fuss gehende im Steinacher unterwegs. In diesen Zeiten entsteht durch den Autoverkehr mit Tempo 40 ein Sicherheitsrisiko für die Schulkinder.

**Empfehlung zur Prüfung:** Auf dem Abschnitt von der Abzweigung Mooshübelweg bis nach dem Weiler empfiehlt sich das Einführen einer Tempo-30-Zone, damit das Konfliktpotential zwischen Fuss- und Autoverkehr entlang der Achse reduziert wird. Ergänzende Kinder-Piktogramme auf dem Strassenbelag könnten zusätzlich auf die Kinder im Bereich der Fahrbahn aufmerksam machen.

**Abhängigkeit:** -

### Situation



### Verortung



### Eingabe 103

**Problem:** Auf dem Radweg 94 muss man die Rubigenstrasse zwischen Beitenwilstrasse und dem Entsorgungshof Läderach an einer unübersichtlichen Stelle kreuzen. Kürzlich passierte dort auch ein Unfall. Es ist unverständlich wieso man T50 kurz vor der Einmündung der Beitenwilstrasse auf T60 erhöht, um dann kurz vor der Barriere wieder auf T50 zu reduzieren. Nicht nur die Kreuzung der Strasse mit dem Velo wird damit gefährlicher auch mit dem Auto riskiert man mit T60 auf eine vor der Barriere stehende Kolonne aufzufahren.

Vorschlag: Anstatt das Tempo von T50 auf T60 erhöhen, besser bis über den Bahnübergang und nach der Abzweigung Stationsstrasse auf T30 reduzieren.

**Fachliche Einschätzung:** Das Einbiegen in die Kantonsstrasse ist unübersichtlich und besonders für das langsamere Queren mit Velo gefährlich, wenn der motorisierte Verkehr die Verzweigung mit Tempo 60 passiert. Die beiden Auffahrunfälle mit Fahrradbeteiligung seit 2019 (ASTRA) weisen auf den Handlungsbedarf hin.

**Empfehlung zur Prüfung:** Tempobeschränkung auf Tempo 50 auf dem ganzen Streckenabschnitt. Weiterführend: Prüfung Erstellung eines geschützten Mittelbereichs (Mehrzweckstreifen und Poller) durch Verbreiterung der Strasse.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

### Situation



### Verortung



#### Eingabe 104

**Problem:** Die Wege sind nicht sicher, es sind diverse sehr gefährliche Stellen vorhanden: Bereich Bahnhofübergang Bahnhof Worb SBB

**Fachliche Einschätzung:** Die Querungswinkel bei den Gleisen sind für Fahrradfahrende relativ steil (< 45°), die nächtliche Beleuchtung eher knapp.

**Empfehlung zur Prüfung:** Optimierung der Beleuchtung bei der Gleisquerung. Verbesserung des Querungswinkel für Fahrräder durch Verbreiterung der Fahrspur und farblich/physisch abgetrennten Querungsbereich für Fahrräder, welcher senkrechteres Queren zulässt; Koordination mit Mitwirkungseingabe 105.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse, SBB, Mitwirkungseingabe 105

#### Situation



#### Verortung



### Eingabe 105

**Problem:** Die Wege sind nicht sicher, es sind diverse sehr gefährliche Stellen vorhanden: Bereich Bahnhof Worb SBB.

Vorschlag: Sichere und signalisierte Übergänge für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen inkl. Beleuchtung bei Fussgängerstreifen Worb SBB. Vorschlag: Licht, Markierung Veloweg, Verbreiterung Trottoir.

**Fachliche Einschätzung:** Die Querung ist im Bereich der Kurve unübersichtlich und für den Veloverkehr gefährlich. In der aktuellen Situation müssen Radfahrende vom Trottoir ostseitig der Strasse in der Kurve die Strassenseite wechseln, um im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr Richtung Vielbringen zu gelangen.

**Empfehlung zur Prüfung:** Verbesserte Beleuchtung im Bereich des Fussgängerstreifens. Prüfung einer provisorischen Weiterführung des Veloverkehrs auf dem Trottoir entlang der Achse zwischen dem Bahnhof und dem Bahnübergang. Alternativ Prüfung einer Verbreiterung und Verlängerung der Querungshilfe vor dem Landi-Parkplatz, damit diese (auch) von Velofahrenden in Richtung Vielbringen sicher genutzt werden kann.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

### Situation



### Verortung



**Eingabe 106**

**Problem:** Vorschlag: Prüfung und ggf. Ausbau alternativer Veloweg über Rüti, bedingt Durchfahrt über Landwirtschaftsland und neuer Strassenübergang Rütieweg/Rubigenstrasse

**Fachliche Einschätzung:** Ein befestigter Radweg abseits der Rubigenstrasse wäre aufgrund der gefährlichen Verkehrssituation für Velofahrende von grossem Interesse. Die vorgeschlagene Achse ist bis auf den 300 m Abschnitt vor dem Ringgenberg-Areal befahrbar und als Alternativroute mit minimalem Standard (Kiesstrasse) baulich schnell umsetzbar.

**Empfehlung zur Prüfung:** Prüfung und allf. Projektierung eines Ausbaus der Achse für mit Velo pendelnde Schüler:innen.

**Abhängigkeit:** -

**Situation**



**Verortung**



### Eingabe 107

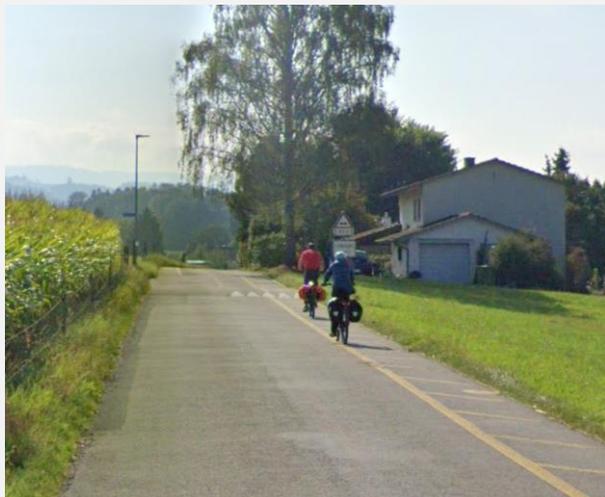
**Problem:** Die Verbindungen sind heute nicht durchgehend, resp. sind nicht als Veloweg markiert (ganze Strecke bis Worb Dorf). Die gelbe Fussgängermarkierung in Vielbringen kann nicht als Fahrradstreifen genutzt werden in Richtung Worb SBB und vom Dorf Vielbringen in Richtung Schulhaus (ab Einfahrt Waldeggweg). Bei der Verbindung handelt es sich um einen Schulweg (Unter- und Mittelstufe). Die gelben Bodenschraffierungen sind holprig für Radfahrer und werden daher oft gemieden. Vorschlag: Neue durchgehende Velowegmarkierung: zusätzliche Velostreifen und Signalisierung (ganze Strecke). Vorschlag: Ist es möglich die gelbe Schraffierung durch eine dicke farbige Linie am äusseren Rand zur Strasse hin zu ersetzen?

**Fachliche Einschätzung:** Vgl. Mitwirkungseingaben 101-105. Zwischen Vielbringen Chäsi und Schulhaus Vielbringen ist der Längsstreifen für Fussgänger für den Veloverkehr eher einschränkend. Das Befahren der Markierung ist, sofern keine Passant:innen behindert werden, zwar erlaubt, jedoch aufgrund der Höhenunterschiede durch die Farbe unangenehm. Das Fahren links der Markierung ist aber bei Überholmanövern vom motorisierten Verkehr risikoreicher.

**Empfehlung zur Prüfung:** Prüfung und allf. Projektierung der punktuellen Massnahmen von Mitwirkungen 101-105. Zwischen Vielbringen Chäsi und Schulhaus Vielbringen Prüfung einer längerfristigen Projektierung eines breiteren, physisch abgetrennten Fuss- und Radwegs.

**Abhängigkeit:** Mitwirkungseingaben 101-105

### Situation



### Verortung



**Eingabe 161**

**Problem:** Querung für Zufussgehende, Velofahrende und MIV erschwert. Links-/Rechtsabbigende Velofahrende und MIV kommen nicht in den Verkehrsfluss.

Vorschläge: T30 oder T30-Zone nach der Einmündung Ahornweg bereits vor Vechigenstrasse bis Löwenabzweigung mit Fussgängerstreifen und Rechtsvortritt mit «Tulpenmarkierung». Übergang von T50 in T30-Zone ist markant und spürbar zu realisieren (z.B. mit Verengung oder Erhöhung des Bodenbelags).

**Fachliche Einschätzung:** Die Situation ist für querenden / einbiegenden Verkehr in die Bollstrasse ungünstig. Eine Verbesserung wäre für den Veloverkehr von Interesse, da die Achse Vechigenstrasse zur Umfahrung der Kantonsstrasse dient.

**Empfehlung zur Prüfung:** Realisierung Tempo-30-Zone mit Rechtsvortritt, gemäss Vorschlag Grüne Worb.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

**Situation**

**Verortung**



### Eingabe 162

**Problem:** Abbiegen ab Enggisteinstrasse in die Bahnhofstrasse ist wegen der neuen Verkehrsführung mit Vortritt Enggisteinstrasse Richtung Bollstrasse gefährlich. Vorschlag: Für das Abbiegen von der Enggisteinstrasse in die Bahnhofstrasse bzw. von der Bahnhofstrasse in die Bollstrasse ist für Velofahrende genügend Platz zu reservieren und markieren, möglichst mit einem farbigen Belag (z.B. rot).

**Fachliche Einschätzung:** Gemäss nationaler Unfallstatistik ist an der Kreuzung zwar ein vermehrtes Vorkommen von Velounfällen feststellbar, jedoch nicht in feststellbarer Abhängigkeit zur neuen Verkehrsführung 2017/18. Sowohl davor als auch seither ist die Situation für abbiegende Radfahrende von der Enggisteinstrasse aus kommend aufgrund gegebenen Vortrittsverhältnissen ungünstig.

**Empfehlung zur Prüfung:** Bei einer Öffnung der Achse Bühlweg (vgl. Kapitel Fahrverbote E-Bike) bestünde eine Alternativroute, welche in Kombination mit einer geeigneten Querung bei der Enggisteinstrasse 13 eine attraktive Alternative darstellen würde. Zusätzlich könnte das Erstellen eines indirekten Linksabbiegers entlang des Fussgängerstreifens vor dem Gasthaus Löwen eine sicherere Querungsmöglichkeit bieten. Unbedingt zu beachten wären dabei genügende Sichtbarkeiten von der Enggisteinstrasse (hangaufwärts) aus sowie eine ausreichende Dimensionierung der ganzen Querungs-Infrastruktur für zu Fuss gehende und Velofahrende. Eine Einfärbung gemäss Vorschlag Grüne Worb kann als Sofortmassnahme mit begrenzter Wirkung geprüft werden.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse, Sanierung Enggisteinstrasse

### Situation



### Verortung



**Eingabe 191**

**Problem:** Trottoirs entlang der Bahnhofstrasse werden vom MIV häufig überfahren (z.B. beim Ausweichen wegen des Sicherheitsabstands des Gegenverkehrs zu parkierten Autos).

**Fachliche Einschätzung:** Das ostseitige Trottoir wird durch das Befahren des motorisierten Verkehrs beim Kreuzen mit Gegenverkehr zur Gefahrenzone für zu Fuss gehende und insb. Schüler:innen.

**Empfehlung zur Prüfung:** Abschrägung des Randsteins aufheben oder Platzieren von Pollern entlang der Schule.

**Abhängigkeit:** -

**Situation**



**Verortung**



**Eingabe 192**

**Problem:** Kreuzung und Benutzung der Begegnungszone Sternenplatz ist unklar.

**Fachliche Einschätzung:** Zu Stosszeiten mit erhöhtem motorisierten Verkehrsaufkommen funktioniert die Begegnungszone nur noch bedingt, da sich Fussgänger:innen den Vortritt beim Queren sehr proaktiv nehmen müssen. Bei einer eindeutiger zahlenmässiger Dominanz des motorisierten Verkehrs gegenüber dem Fussverkehr kann der Vortrittsentzug des MIVs nur schlecht garantiert werden. Die Einführung von Tempo 20 hat die Verkehrssituation auf dem Sternenplatz jedoch insbesondere für Fussgänger:innen deutlich verbessert, ausserhalb der Spitzenzeiten ist keine Problematik festzustellen.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde behält die Situation im Auge und beurteilt die Verkehrssituation regelmässig.

**Abhängigkeit:** -

**Situation**

**Verortung**



### Eingabe 193

**Problem:** Kreuzgasse ist nicht als Schul- und Veloweg im Richtplan Verkehr und Naherholung der OPR markiert und wildes Parkieren gefährdet Velofahrende. Vorschlag: Im Bereich Kreuzgasse sind die Parkiermöglichkeiten für den MIV einzuschränken und durchzusetzen.

**Fachliche Einschätzung:** Auf der Kreuzgasse wird gerne ausserhalb von markierten Parkfeldern parkiert

**Empfehlung zur Prüfung:** Aufnahme der Kreuzgasse als Schul- und Veloweg in den Richtplan Verkehr und Naherholung, Prüfung Erstellung von Parkverbotszonen (markiert und signalisiert) entlang der Achse.

**Abhängigkeit:** -

### Situation



### Verortung



#### Eingabe 194

**Problem:** Querung Bahnhofstrasse bei Restaurant Hirschen für Zufussgehende und Velofahrende ist erschwert, Links-/Rechtsabbiegende kommen nicht in den Verkehrsfluss. Grosse geteerte Fläche ist weder Strasse noch Platz und Verkehrssituation ist unklar.

Vorschlag: Strasse beim Restaurant Hirschen klar abgrenzen und restlichen Platz neu gestalten; ev. begrünen oder Bäume pflanzen. Generell auch beim Übergang der T30- in die T20-Zone markant und spürbar realisieren (z.B. mit Verengung oder Erhöhung des Bodenbelags).

**Fachliche Einschätzung:** Die Platzgestaltung vor dem Hirschen ist unverständlich und die Fahrbahn überdimensioniert. Die überfahrbaren Trottoirränder laden zum Ausweichen aufs Trottoir ein (siehe 18). Generell hat es sehr viel Verkehr auf der Bahnhofstrasse.

**Empfehlung zur Prüfung:** - Erstellung von Pfosten zur Sicherung des Trottoirs direkt vor der Schule. (vgl. 18) - Prüfung der Einführung von Tempo 20 zur Erhöhung der Sicherheit für Velos und zu Fuss Gehende. (vgl. 18) - Temporäre Begrünung des Platzes vor dem Hirschen (Fahrbahn einengen, Pflanzentöpfe, Sitzbänke), Aufenthaltsqualität stärken. Test zum Beispiel in Sommermonaten. (Bsp. Pop-up Parks Stadt Luzern: <https://www.stadtluzern.ch/projekte/zentraleprojekte/26296>).

**Abhängigkeit:** -

#### Situation

##### Verortung



### Eingabe 195

**Problem:** Verbindung Wydenschulhaus - Worboden ist nicht signalisiert und sicher. Die Verkehrsführung für Velofahrende im Zentrum von Worb ist nicht signalisiert und nicht vortrittsberechtigt. Vorschlag: Die Strecke Wydenschulhaus - Worboden ist als vortrittsberechtigte Hauptverbindung für Schüler und Velofahrende zu markieren (z.B. mit einem roten Belag) und signalisieren. Wenn immer möglich T20-Zone, andernfalls T30-Zone mit Fussgängerstreifen. Die Verbindung Wydenschulhaus - Worboden ist im Richtplan der OPR als noch zu realisierende prioritäre Verbindung für den Langsamverkehr aufzunehmen.

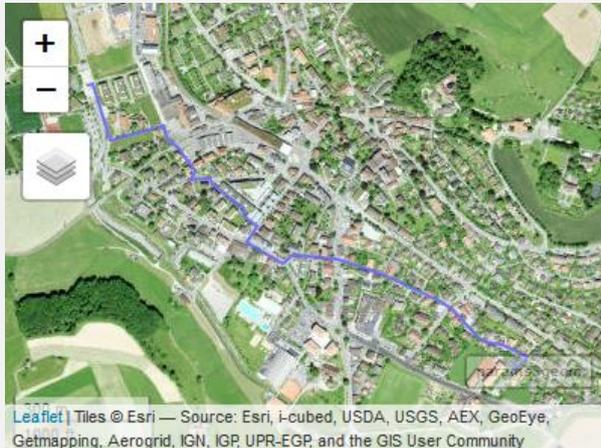
**Fachliche Einschätzung:** Problematische Stellen bestehen in erster Linie bei der Querung der Bahnhofstrasse (Mitwirkungseingabe 192), der Kreuzung Bernstrasse / Kreuzgasse (Mitwirkungseingabe 32) und der Begegnungszone Bernstrasse / Hauptstrasse (Mitwirkungseingabe 192).

**Empfehlung zur Prüfung:** Prüfung der Massnahmenvorschläge gemäss Eingaben 32, 192 und 193 sowie weiterführend Markierungen und Signalisierungen entlang der Achse zur erhöhten Vorsicht aller Verkehrsteilnehmer:innen.

**Abhängigkeit:** -

### Situation

#### Verortung



### Eingabe 261

**Problem:** Doppelmittelstreifen sind unübersichtlich, Doppelmittelstreifen zu eng, Velofahrende werden abgedrängt. Regelmässig versuchen Autofahrer den Velofahrenden den Vortritt zu nehmen, oder diese in der Einbuchtung zu überholen, was insbesondere im Bereich der Verengungen gefährlich ist. Aufhören der von Radstreifen vor Veränderungen der Verkehrsfläche, wie bei Kreiseln und Verengungen, sind regelmässig für Velofahrende sehr gefährlich.

**Fachliche Einschätzung:** Im Bereich der Mehrzweckstreifen und insb. bei den Pollern führen Überholmanöver vom motorisierten Verkehr zu gefährlichen Situationen für Velofahrende.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde Worb setzt sich beim Kanton dafür ein, dass entlang der Velo-Hauptverkehrsachse (vgl. Sachplan Veloverkehr) Bernstrasse ein Radweg als direktere Alternative zum Worblental Richtung Bern projiziert wird.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

### Situation



### Verortung



### Eingabe 262

**Problem:** Doppelmittelstreifen sind unübersichtlich, Doppelmittelstreifen zu eng, Velofahrende werden abgedrängt. Regelmässig versuchen Autofahrer den Velofahrenden den Vortritt zu nehmen, oder diese in der Einbuchtung zu überholen, was insbesondere im Bereich der Verengungen gefährlich ist. Aufhören der von Radstreifen vor Veränderungen der Verkehrsfläche, wie bei Kreiseln und Verengungen, sind regelmässig für Velofahrende sehr gefährlich.

**Fachliche Einschätzung:** Im Bereich der Mehrzweckstreifen und insb. bei den Pollern führen Überholmanöver vom motorisierten Verkehr zu gefährlichen Situationen für Velofahrende.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde Worb setzt sich beim Kanton dafür ein, dass entlang der Velo-Hauptverkehrsachse (vgl. Sachplan Veloverkehr) Bernstrasse ein Radweg als direktere Alternative zum Worblental Richtung Bern projiziert wird.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

### Situation

#### Verortung



### Eingabe 263

**Problem:** Doppelmittelstreifen sind unübersichtlich, Doppelmittelstreifen zu eng, Velofahrende werden abgedrängt. Regelmässig versuchen Autofahrer den Velofahrenden den Vortritt zu nehmen, oder diese in der Einbuchtung zu überholen, was insbesondere im Bereich der Verengungen gefährlich ist. Aufhören der von Radstreifen vor Veränderungen der Verkehrsfläche, wie bei Kreiseln und Verengungen, sind regelmässig für Velofahrende sehr gefährlich.

**Fachliche Einschätzung:** Im Bereich der Mehrzweckstreifen und insb. bei den Pollern führen Überholmanöver vom motorisierten Verkehr zu gefährlichen Situationen für Velofahrende.

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde Worb setzt sich beim Kanton dafür ein, dass entlang der Velo-Hauptverkehrsachse (vgl. Sachplan Veloverkehr) Bernstrasse ein Radweg als direktere Alternative zum Worblental Richtung Bern projiziert wird.

**Abhängigkeit:** Kantonsstrasse

### Situation



### Verortung



### Eingabe 311

**Problem:** Soweit nicht vorhanden beidseitiger Radstreifen zu erstellen, auch im Kreisverkehr (Vortritt Kreisnutzende, inkl. Velofahrende - niederländische ADFC-Lösung).

**Fachliche Einschätzung:** Der Kreisel entspricht nicht den Sicherheitsstandards für den Veloverkehr (Radius über 5.5m, der Innenring ist einfach überfahrbar, zu breite Ein- und Ausfahrten). Wenn das Tempo des MIV im Kreisel durch die Ausgestaltung stärker reduziert würde, stiege die Sicherheit für den Veloverkehr.

Das Niederländische Modell für Kreisel mit Velofurten (Vortritt für Velos) wird in der Schweiz vom ASTRA pilotiert. Bei diesem Modell verfügen die Velos über einen abgetrennten Radweg ausserhalb des eigentlichen Kreisels, der rund um den Kreisel führt. Dies verhindert eine Begegnung mit dem linksabbiegenden Gegenverkehr und reduziert so potenzielle Konflikte. Auf der Velospur haben in den Niederlanden die Velos Vortritt (vgl. <https://bw.adfc.de/artikel/kreisverkehre>).

**Empfehlung zur Prüfung:** Empfehlung an den Kanton (OIK II), die Sicherheit für den Veloverkehr in diesen Kreiseln zu prüfen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit können bestehende Anlagen mit überbreiten Kreiseinfahrten und -fahrbahnen als Sofortmassnahme der Innenring baulich ausgestaltet und verbreitert werden (z.B. mittels Belag oder Beton) oder alternativ ein Innenring provisorisch mit überfahrbaren Temposchwellen ausgestattet werden. Der Innenring sollte nur vom Schwerverkehr befahren werden (vgl.

[https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/mobility\\_topic\\_section\\_file/file/509/vks\\_bulletin\\_2-18\\_d.pdf?lm=1571825084](https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/mobility_topic_section_file/file/509/vks_bulletin_2-18_d.pdf?lm=1571825084)).

**Abhängigkeit:** Kantonsstrassen

### Situation



### Verortung



### Eingabe 312

**Problem:** Zu prüfen Veloverbindung nach Kreisel Bächelmatt, hinter Wislepark.

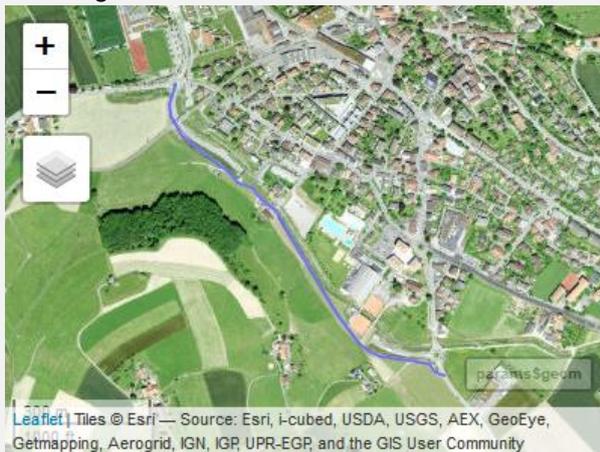
**Fachliche Einschätzung:** Als verkehrsberuhigte, naturnahe Alternative zur Bernstrasse wäre eine Öffnung der Achse für Velos interessant.

**Empfehlung zur Prüfung:** Aufgrund einer Einspracheverhandlung mit der Anwohnerschaft durch ein allgemeines Fahrverbot belegt. Die Achse kann daher nicht geöffnet werden.

**Abhängigkeit:** Privatbesitz

### Situation

#### Verortung



### Eingabe 351

**Problem:** Gefährlicher Kreisel mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Die verkehrsberuhigte Bernstrasse ist nur über die stark befahrenen Kreisel erreichbar.

Anmerkung (Hannes Walz): Soweit nicht vorhanden beidseitiger Radstreifen zu erstellen, auch im Kreisverkehr (Vortritt Kreisnutzende, inkl. Velofahrende - niederländische ADFC-Lösung). Aufhören der von Radstreifen vor Veränderungen der Verkehrsfläche, wie bei Kreiseln und Verengungen, sind regelmässig für Velofahrende sehr gefährlich. Breite Kreisel laden Autofahrende geradezu ein, Velofahrende kurz vor oder im Kreisel zu überholen bzw. abzudrängen.

**Fachliche Einschätzung:** Der Kreisel entspricht nicht den Sicherheitsstandards für den Veloverkehr (Radius über 5.5m, der Innenring ist einfach überfahrbar, zu breite Ein- und Ausfahrten). Wenn das Tempo des MIV im Kreisel durch die Ausgestaltung stärker reduziert würde, stiege die Sicherheit für den Veloverkehr.

Das Niederländische Modell für Kreisel mit Velofurten (Vortritt für Velos) wird in der Schweiz vom ASTRA pilotiert. Bei diesem Modell verfügen die Velos über einen abgetrennten Radweg ausserhalb des eigentlichen Kreisels, der rund um den Kreisel führt. Dies verhindert eine Begegnung mit dem linksabbiegenden Gegenverkehr und reduziert so potenzielle Konflikte. Auf der Velospur haben in den Niederlanden die Velos Vortritt (vgl. <https://bw.adfc.de/artikel/kreisverkehre>).

**Empfehlung zur Prüfung:** Empfehlung an den Kanton (OIK II), die Sicherheit für den Veloverkehr in diesen Kreiseln zu prüfen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit können bestehende Anlagen mit überbreiten Kreiseleinfahrten und -fahrbahnen als Sofortmassnahme der Innenring baulich ausgestaltet und verbreitert werden (z.B. mittels Belag oder Beton) oder alternativ ein Innenring provisorisch mit überfahrbaren Temposchwellen ausgestattet werden. Der Innenring sollte nur vom Schwerverkehr befahren werden (vgl.

[https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/mobility\\_topic\\_section\\_file/file/509/vks\\_bulletin\\_2-18\\_d.pdf?lm=1571825084](https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/mobility_topic_section_file/file/509/vks_bulletin_2-18_d.pdf?lm=1571825084)).

**Abhängigkeit:** Kantonsstrassen

### Situation



### Verortung



### Eingabe 352

**Problem:** Radwegverbindung vom Kreisel Bächelmatt entlang der Worble bis nach Richigen prüfen.

**Fachliche Einschätzung:** Aufgrund des hohen DTV (>9000) und dem Temporegime 50 innerorts und danach 80 sollte auf der Achse unbedingt ein separat geführter Radweg erstellt werden (vgl. Kapitel Schwachstellenanalyse Velo).

**Empfehlung zur Prüfung:** Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine zeitnahe Projektierung eines Radwegs südseitig der Strasse bis Richigen ein, damit die Achse als Hauptverbindung gemäss Sachplan Veloverkehr möglichst bald zum Tragen kommt. Da die Strasse nur 6.5 m breit ist, könnte der nordseitige Kiesweg ausserorts als kurzfristige Sofortmassnahme asphaltiert und verbreitert werden, damit sich Velo und Fuss die Fläche als Zwischenlösung teilen könnten (vgl. Kapitel Schwachstellenanalyse Velo).

**Abhängigkeit:** Die Strasse ist im Besitz des Kantons.

### Situation

#### Verortung

