



---

## Ortsplanungsrevision (OPR) 2017 - 2021 Richtplan Verkehr (VRP), Erläuterungsbericht und Massnahmenblätter

---

Unterseen, 06. Juli 2020

ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG

Die Revision der baurechtlichen Grundordnung besteht aus

- Zonenplan Siedlung
- Zonenplan Landschaft und Gewässerraum
- Gemeindebaureglement

Weitere Unterlagen

- Zonenplan Hinweise
- Inventarplan Landschaft
- **Richtplan Verkehr**
- Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV

Impressum

---

**Auftraggeber**            Einwohnergemeinde Unterseen  
                                 Gemeinderat

**Kontakt**

Einwohnergemeinde Unterseen  
Bauverwaltung  
Obere Gasse 2  
3800 Unterseen

**Auftragnehmer**        Metron Bern AG  
                                 Antje Neumann  
                                 Neuengasse 43  
                                 3001 Bern  
                                 Tel. 031 380 76 80  
                                 bern@metron.ch  
                                 www.metron.ch

## Inhalt

---

1. Einleitung	4
1.1 Ausgangslage, Einbettung und Ziele	4
1.2 Zweck	5
1.3 Aufbau des Verkehrsrichtplans	6
2. Planungsgrundsätze und Grundlagen	7
2.1 Übergeordnete Planungsgrundsätze	7
2.2 Richtplan Raumentwicklung	8
2.3 Grundlagen	9
3. Handlungsansätze	10
3.1 Motorisierter Individualverkehr	10
3.2 Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität	13
3.3 Fuss- und Veloverkehr	14
3.4 Controlling	17
4. Massnahmenblätter	18

## 1. Einleitung

---

### 1.1 Ausgangslage, Einbettung und Ziele

#### Ausgangslage

Die Einwohnergemeinde Unterseen hat im 2018 ihren kommunalen Richtplan Raumentwicklung (RRE), bestehend aus einer Richtplankarte und den Massnahmenblättern, erarbeitet. Im Frühjahr 2020 erfolgte die kantonale Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) die gemäss Vorprüfungsbericht vom 13. März 2019 keine grundsätzlichen Vorbehalte ergab. Der Richtplan Raumentwicklung bildet ein zentrales strategisches Dokument für die nachgelagerten Planungsschritte. Es enthält Aussagen zur gewünschten Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Freiraum.

Der vorliegende kommunale Richtplan Verkehr stellt eine behördenverbindliche und präzise Vertiefung des Richtplans Raumentwicklung im Bereich Verkehr dar. Damit werden der Handlungsbedarf und die Massnahmen bestimmt, die durch die öffentliche Hand aufgegriffen und verfolgt werden. Zusätzlich zu den kommunalen Zielen und Massnahmen sind im Verkehrsbereich auch regionale, kantonale und nationale Ziele und Massnahmen zu beachten und mit der gewünschten kommunalen Entwicklung zu koordinieren.

#### Einbettung

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurden die unterschiedlichen Planungsinstrumente der Gemeinde in 4 Modulen erarbeitet.

- Modul 1 Richtplan Raumentwicklung (RRE)
- Modul 2 Zonenplan Siedlung und Baureglement
- Modul 3 Naturinventar Landschaft
- Modul 4 Richtplan Verkehr

Mit dem kommunalen Richtplan Raumentwicklung (RRE) legt der Gemeinderat die Grundzüge der zukünftigen Gemeindeentwicklung verbindlich fest. Der Richtplan Raumentwicklung wird durch die einzelnen kommunalen Richtpläne nicht ersetzt, sondern bildet vielmehr eine gemeinsame Basis für die darin enthaltenen Verwaltungsbereiche. Die Abstimmung der einzelnen Planungsinstrumente ist gewährleistet. Der Richtplan Verkehr konkretisiert die verkehrlichen Stossrichtungen aus dem RRE.

Auf übergeordneter Ebene sind die Konzepte und Planungen der Regionalkonferenz Oberland-Ost, des Kantons Bern sowie des Bundes berücksichtigt.

## Ziele und Verbindlichkeiten

Der Richtplan Verkehr stellt ein langfristig gültiges, behördenverbindliches Planungsinstrument dar. Er hat zum Ziel, die raumwirksamen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen zu koordinieren. Es ist jedoch nicht das Ziel, Verkehrsmassnahmen im Detail zu entwerfen. Um zu diesem Schritt zu gelangen, zeigt der Richtplan Verkehr das weitere Vorgehen auf.

### 1.2 Zweck

Der Richtplan Verkehr ist das Steuerungs- und Koordinationsinstrument der Gemeinde Unterseen in Sachen Verkehr. Er ist für die Gemeindebehörden verbindlich.

Im Richtplan sollen die wichtigsten heutigen und zukünftigen Herausforderungen in Verkehrsbelangen erkannt und der Umgang damit beschrieben werden. Insbesondere wird aufgezeigt,

- mit welchen Zielen eine Verkehrsfrage bearbeitet wird,
- wer in der Sache federführend ist,
- mit wem das Anliegen zu koordinieren ist,
- welche nächsten Schritte zu erarbeiten sind.

Je nach Projektstand kann die Aussage im Richtplan eine unterschiedliche Tiefe haben. Bei einigen Fragen ist es nur eine Vorinformation («Thema im Blickfeld halten»), bei anderen bereits eine konkrete Festlegung («Ein konkretes Projekt läuft bereits»).

Bei einigen Projekten ist die Gemeinde federführend (z.B. Massnahmen auf Gemeindestrassen), bei anderen als Projektpartner mit "an Bord" (z.B. zusammen mit der Regionalkonferenz Oberland-Ost), bei dritten nur indirekt involviert, von den Auswirkungen aber betroffen (z.B. Änderungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs).

Ziel des Richtplans ist es, alle verkehrsrelevanten Entwicklungen im Auge zu behalten, und – wo nötig – die Ziele und Aufgaben der Gemeinde Unterseen zu definieren.

Als Rahmenbedingung für den Richtplan gelten sowohl kommunale wie auch übergeordnete Planungsinstrumente wie z.B. der kommunale Richtplan Raumentwicklung (RRE), das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost (RGSK OO), 2. Generation sowie der Verkehrsrichtplan Bördeli von 1999.

Der Richtplan Verkehr ist auf einen Planungshorizont von ca. 15 Jahren ausgelegt.

### 1.3 Aufbau des Verkehrsrichtplans

Der Richtplan gliedert sich in folgende Teildokumente:

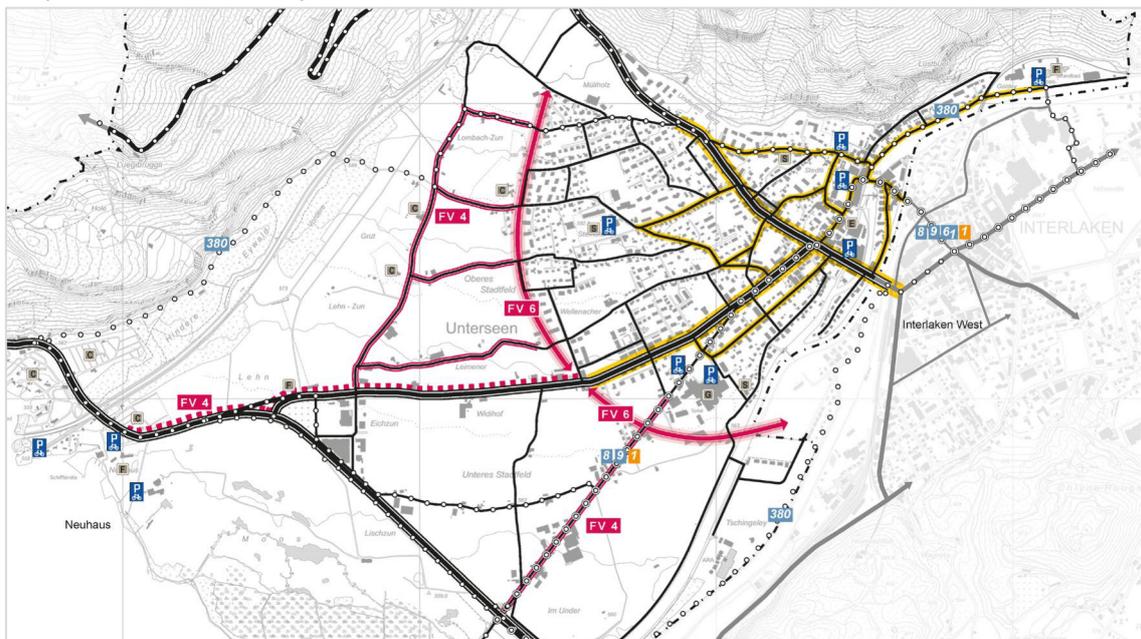
- Erläuterungsbericht (vorliegendes Dokument)
- Massnahmenblätter (vorliegend im Anhang dieses Dokuments)
- Teilrichtplankarten (separate Dokumente)

Der **Erläuterungsbericht** dient der Beschreibung der Ausgangslage sowie der Herleitung der Massnahmen und ist nicht behördenverbindlich. Er soll knapp und präzise verfasst sein und einen Überblick ermöglichen.

In den **Massnahmenblättern** sind alle verkehrsrelevanten Massnahmen aufgeführt und der Planungsstand sowie die Zielsetzung werden kurz beschrieben. Auch ist die Priorität der Massnahmen angegeben: Die nächsten Schritte sollen dementsprechend in kurzfristig (< 5 Jahre), mittelfristig (< 10 Jahren) oder langfristig (> 15 Jahre) angegangen werden. Zudem gibt es Massnahmen, welche als Daueraufgabe zu verstehen sind ("laufende Umsetzung"). Die Massnahmenblätter stellen damit das Aufgabenheft der Gemeinde dar und sind für die Gemeinde Unterseen behördenverbindlich.

In den **Richtplankarten** werden die Massnahmen räumlich konkret verortet. Die Karten wurden - gemäss gängiger Praxis - für folgende Verkehrsmittel erarbeitet: Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität, Veloverkehr und Fussverkehr. In den Richtplankarten werden nebst den Massnahmen auch die Verkehrsnetze der jeweiligen Verkehrsmittel festgelegt. Die Richtplankarten sind ebenfalls für die Gemeinde Unterseen behördenverbindlich.

*Beispiel Ausschnitt Teilrichtplankarte Veloverkehr:*



## 2. Planungsgrundsätze und Grundlagen

### 2.1 Übergeordnete Planungsgrundsätze

Eine erfolgreiche Verkehrsplanung benötigt eine stringente Gesamtstrategie in grossen Räumen; sie kann deshalb nicht alleine kommunal bestimmt werden. Die Ziele der Gemeinde Unterseen werden daher aufbauend auf übergeordneten Grundlagen erarbeitet und wo nötig vertieft.

#### Auszug aus: Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern (2008)

„Verkehrsbewerberinnen und -bewerbern steht ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung, das finanziell tragbar ist und für die Bevölkerung und die Umwelt mit möglichst geringen Belastungen verbunden ist. Dies wird erreicht, indem die Siedlungsentwicklung vorwiegend an Orten erfolgt, die kurze Wege ermöglichen und die mit umweltschonenden Verkehrsmitteln günstig erschlossen sind. Ein grosser Teil der Ziele soll zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein, während der motorisierte Individualverkehr seine Stärke in der Feinverteilung von Gütern und der Erschliessung dünn besiedelter Räume ausspielen kann. Dies ergibt ein System mit hoher Mobilität, das aber nur das notwendige Mass an Verkehr und möglichst wenig negative Folgen auslöst.“

#### Auszug aus: Richtplan Kanton Bern 2030 (2019)

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

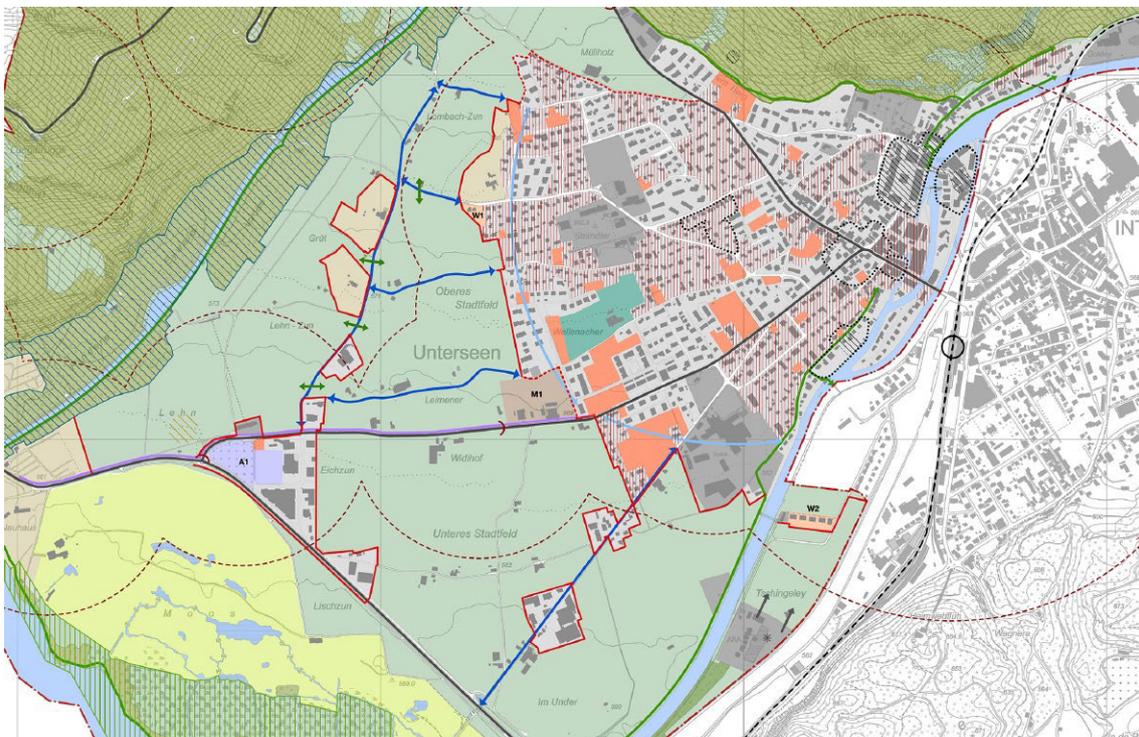
## 2.2 Richtplan Raumentwicklung (RRE)

Im Zuge der Erarbeitung des Richtplans Raumentwicklung (RRE) wurden die übergeordneten Ziele und Schwerpunkte im Bereich Verkehr herausgearbeitet. Der RRE weist einen Zeithorizont bis 2035 auf. Formuliert wurden 10 Massnahmenbereiche, welche die Basis für die Inhalte des Verkehrsrichtplans bilden und in diesem konkretisiert sowie mit weiteren Massnahmen ergänzt werden.

Massnahmenblätter Verkehr RRE:

1. Zentrumsbereich aufwerten und Übergänge schaffen
2. Aufenthaltsqualität entlang der Bahnhofstrasse erhöhen
3. Temporeduktion in den Wohnquartieren
4. Den siedlungsorientierten Fuss- und Veloverkehr stärken
5. Übergänge zum Naherholungsraum attraktivieren
6. Fuss- und Veloweg entlang der Seestrasse ausbauen
7. Fusswegsicherheit
8. Verkehrskonzept Neuhaus
9. Öffentlicher Verkehr, hindernisfreie Haltestellen
10. Rundweg Aare - See - Lombach - Brandweg

*Ausschnitt Richtplan Raumentwicklung (RRE)*



## 2.3 Grundlagen

Folgende Planungsinstrumente stellen weitere wichtige Grundlagen für den kommunalen Richtplan Verkehr dar.

### Kantonale Grundlagen

- Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030 vom 20. November 2019
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, 2008
- Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern, BVD August 2012, angepasst Februar 2019
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVD Dezember 2014, angepasst Mai 2020
- Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2018 bis 2021, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV, 2017
- Unfalldaten Gemeinde Unterseen, Auswertungszeitraum 01.08.2012 - 31.07.2017, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern BVE

### Regionale Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs und Siedlungskonzept Oberland-Ost, 2. Generation (RGSK OO II), 2016
- Verkehrsrichtplan Bödeli, Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten, 20. Mai 1999

### Kommunale Grundlagen

- Gemeinde Unterseen, Kommunalen Richtplan Raumentwicklung RRE, 2018

### 3. Handlungsansätze

---

#### 3.1 Motorisierter Individualverkehr



*Motorisierter Verkehr auf der Bahnhofstrasse*

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat - gemessen an den zurückgelegten Distanzen - in Agglomerationsgemeinden den grössten Anteil am Modal Split (d.h. an den Anteilen der verschiedenen Verkehrsmittel). Bezüglich des Wirtschaftsverkehrs haben die motorisierten Fahrzeuge eine zentrale Stellung im Verkehrssystem. Im Pendler- und Freizeitverkehr zeigen sich aber auch nachteilige Effekte, zu nennen sind insbesondere der hohe Flächenverbrauch pro Person und Fahrzeug, sowie unerwünschte Emissionen. Dies führt dazu, dass in dicht bebauten Räumen (Städte und Agglomerationen) die Verkehrsnetze des MIV stark ausgelastet und in den Spitzenstunden teils überlastet sind. Darunter leiden die Verträglichkeit mit den anderen Verkehrsmitteln und die lokale Lebensqualität der Siedlungsgebiete. Aus raum- und verkehrsplanerischer Sicht macht es deshalb Sinn, die weitere Zunahme der Mobilität verstärkt auf die flächeneffizienten und umweltverträglichen Verkehrsmittel zu verlagern.

Gemäss der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und der seit vielen Jahren bewährten Praxis des "Berner Modells" in der Verkehrsplanung, richtet sich der Kanton Bern nach folgenden Grundsätzen:

- Verkehr vermeiden (durch Siedlungsentwicklung am richtigen Ort)
- Verkehr verlagern (auf umweltfreundliche Verkehrsmittel)
- Verkehr verträglich gestalten (z.B. durch tiefere Geschwindigkeiten)

Ein weiterer wichtiger Grundsatz besteht darin, den Verkehr zu kanalisieren und möglichst auf der richtigen Netzhierarchie abzuwickeln. Konkret bedeutet dies, dass überkommunaler Durchgangsverkehr wo möglich auf der Autobahn, in zweiter Priorität auf den Hauptstrassen abzuwickeln und aus Quartierstrassen fernzuhalten ist.

## **Handlungsansätze**

### Verkehrssystem Unterseen

Die Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs sind besser zu nutzen und die entsprechenden Wegenetze zu stärken. Das Ziel ist eine "Stadt der kurzen Wege". Die Massnahmen im Sinne des Konzepts "Crossbow" werden weiterverfolgt, d.h. Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf den leistungsfähigen Achsen und Umfahrung des Zentrums.

→ Massnahmenblatt M 1 Verkehrssystem Unterseen

### Aufenthaltsqualität

In der Altstadt und im Zentrumsbereich bestehen ungenutzte Potenziale, welche es zu aktivieren gilt. Beispielsweise prägen die parkierten Autos sehr stark das Bild des Stadthausplatzes. Es bedarf einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen und ein an die unterschiedlichen Bedürfnisse angepasstes Geschwindigkeitsregime.

→ Massnahmenblatt M 2 Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt

→ Massnahmenblatt M 3 Aufwertung Bahnhofstrasse

### Verkehrsberuhigung

Flächendeckende Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs abseits der Haupt- und Verbindungsstrassen. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Quartieren sowie Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden.

→ Massnahmenblatt M 4 Tempo 30 / Verkehrsberuhigung

### Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm

Der Freizeit- und Erholungs-HotSpot Neuhaus – Manorfarm stellt einen wichtigen Zielort für die Bewohner der Gemeinde Unterseen sowie den zahlreichen Besuchenden dar. Das Angebot ist vielfältig und bedarf einer entsprechenden Infrastruktur, welche in einem zusammenhängen Verkehrskonzept zu koordinieren ist.

→ Massnahmenblatt M 5 Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm

### Parkierung

Im Zentrumsbereich und Zielorten mit publikumsorientierter Nutzung sowie bei den Zugängen zu den Naherholungsgebieten ist ein bedarfsgerechtes, differenziert bewirtschaftetes Parkplatzangebot zur Verfügung zu stellen. Durch eine Neuorganisation der Parkplätze sollen innerstädtische Aufenthaltsqualitäten wieder gestärkt werden

→ Massnahmenblatt M 6 Parkierung

### Lehnweg

Der Lehnweg und die davon abgehenden Querstrassen Vorholz- und Steindlerstrassen genügen den Anforderungen an eine sichere Erschliessung der Wohnquartiere aus Westen nicht. Insbesondere während der Camping-Saison überlappen sich auf dem Lehnweg die unterschiedlichen Verkehrsströme von Anwohner- und Freizeitverkehr. Es bedarf einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden.

→ Massnahmenblatt M 7 Lehnweg

## 3.2 Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität



*Bushaltestelle Manorfarm*

Der öffentliche Verkehr stellt im Pendlerverkehr nebst dem Veloverkehr die attraktivste Alternative zum MIV dar. Um eine Verlagerung des Modalsplits erreichen zu können, ist die Qualität des ÖV massgebend. Diese wird einerseits durch das Angebot und andererseits durch die Betriebsstabilität (= Zuverlässigkeit) beeinflusst. Es gilt deshalb, ein attraktives und wirtschaftliches Fahrplanangebot möglichst stabil zu betreiben und so die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten zu können. Zusammen mit der Region, wird die nachhaltige und kombinierte Mobilität gefördert; dies beispielsweise mit Sharing-Angeboten für Auto und Velo oder durch das Thema der Elektromobilität. Car-Sharing Angebote nehmen den Druck vom eigenen Autobesitz, was sich wiederum positiv auf den MIV-Anteil am Modalsplit auswirkt.

### **Handlungsansätze**

#### Förderung der kombinierten und nachhaltigen Mobilität

Die Gemeinde Unterseen setzt sich für den Bestand und die kontinuierliche Weiterentwicklung der hohen ÖV-Qualität ein. Sie nutzt die Chance der guten ÖV-Erschliessung und setzt sich für eine Modal-Split-Verlagerung des Pendler- und Freizeitverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs ein.

- Massnahmenblatt Ö 1 Sicherstellung der ÖV-Erschliessungsqualität
- Massnahmenblatt Ö 2 Öffentlicher Verkehr, hindernisfreie Haltestellen
- Massnahmenblatt Ö 3 Förderung der nachhaltigen und kombinierten Mobilität

### 3.3 Fuss- und Veloverkehr

#### Veloverkehr



*Komfortables Velofahren auf Nebenrouten*

Der Veloverkehr zählt zu den schnellen, flächeneffizienten, nachhaltigen und gesunden Verkehrsmitteln. Ein höherer Anteil des Veloverkehrs trägt zur Entlastung von Strasse und Schiene bei. Veloförderung lohnt sich: Vergleichsweise geringen Investitionen stehen volkswirtschaftliche Gewinne hinsichtlich Zeitersparnis und Gesundheit gegenüber. In Städten und Agglomerationen rund um die Welt wird der Veloverkehr daher gefördert.

Stärker als bei anderen Verkehrsarten unterscheiden sich bei Velofahrenden die Bedürfnisse und Möglichkeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden. Einer Veloinfrastruktur, welcher möglichst breiten Bevölkerungskreisen das sichere und komfortable Velofahren ermöglicht, kommt daher bei der Veloförderung hohe Bedeutung zu. Um auf diese Bedürfnisse eingehen zu können, sind höhere Infrastrukturstandards als auch eine differenzierte Routenplanung nötig.

## Fussverkehr



*Fussverkehr auf der Bahnhofstrasse*

Untersucht man die Verkehrsmittelwahl von einzelnen Etappen (ein Weg besteht aus mehreren Etappen), hat der Fussverkehr einen sehr hohen Anteil am Modalsplit. Denn auch jede Benützung des öffentlichen Verkehrs und viele Wege mit dem Auto beginnen und enden meist mit einer Etappe zu Fuss. Stärker als bei anderen Verkehrsarten variieren beim Fussverkehr die individuellen Möglichkeiten und Grenzen der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Einer "Strasse für Alle", welche die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen, Älteren Menschen oder Menschen mit eingeschränkten kognitiven oder motorischen Möglichkeiten angemessen berücksichtigt, kommt damit eine besondere Bedeutung zu.

Die adäquate Berücksichtigung des Fussverkehrs stellt einen wesentlichen Indikator für die Qualität des Lebensraums dar. Funktional und gestalterisch gute Lösungen für den Fussverkehr sind damit nicht nur ein Anliegen der Verkehrsplanung, sondern weisen starke Verknüpfungen zur Freiraumgestaltung, zum Städtebau sowie zur sozialen Brauchbarkeit des öffentlichen Raumes auf. Sowohl die Verkehrssicherheit als auch die soziale Sicherheit spielen beim Fussverkehr eine überdurchschnittlich wichtige Rolle.

## **Handlungsansätze**

### Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs

Die Gemeinde Unterseen weist attraktive Strukturen für den Fussverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet, kurzen Wegen und topografisch guten Bedingungen. Diese Ausgangslage soll genutzt werden, um den Fussverkehr zu stärken. Alle wichtigen Ziele sollen auf direkten und sicheren Wegen erreichbar sein. Hierfür sind neben den Hauptachsen auch die quartierinternen Verbindungen stärker zu verknüpfen.

- Massnahmenblatt FV 1 Attraktives und sicheres Fussverkehrsnetz
- Massnahmenblatt FV 2 Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
- Massnahmenblatt FV 3 Veloparkierung
- Massnahmenblatt FV 4 Verkehrskonzept Zugang West
- Massnahmenblatt FV 5 Fuss- und Veloweg Seestrasse
- Massnahmenblatt FV 6 Verbindungsachse Nord-Süd

### Sichere Schulwege

Unterseen nimmt sich dem Thema Schulwege auf verschiedenen Ebenen an und verknüpft die verwaltungsinternen Schnittstellen optimal. Neben der Bereitstellung einer sicheren Infrastruktur für die Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg (zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Trottnett, etc.), werden auch Aktionen im Bereich der Kommunikation durchgeführt.

- Massnahmenblatt FV 7 Schulwege

### Rundweg

Die Gemeinde Unterseen befindet sich umgeben von einem "Blauen Band", welches aus Abschnitten von unterschiedlichen Gewässern besteht. Die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der siedlungsnahen Freizeitverbindungen sind im Rahmen eines Rundwegs zu stärken. Der Rundweg selbst ist ein neuer Teil der Freizeitinfrastruktur von Unterseen, des Weiteren verbindet er weitere Freizeit-Zielorte.

- Massnahmenblatt FV 8 Rundweg Aare - See - Lombach - Brandweg

### 3.4 Controlling

Den Rahmen der Verkehrsstrategie bildet ein periodisches Controlling zum Umsetzungsstand der Massnahmen des Richtplans Verkehr, das zum einen als Grundlage für Strategieentscheidungen oder zum Auslösen von notwendigen Massnahmen benötigt wird sowie als Gefäss zur Kommunikation im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit dient.

#### **Handlungsansätze**

##### Verkehrssicherheit im Auge behalten

Im Zuge einer regelmässigen Überprüfung wird ermittelt, welchen Umsetzungsstand die Massnahmenblätter aufweisen, welche Massnahmen als nächstes angegangen werden sollen und welche nächsten Schritte es dafür bedarf (z.B. Finanzierung klären, externes Büro kontaktieren) oder ob ein Anpassungsbedarf bei Massnahmen des Richtplans besteht.

→ Massnahmenblatt C 1 Umsetzungsstand Richtplan Verkehr

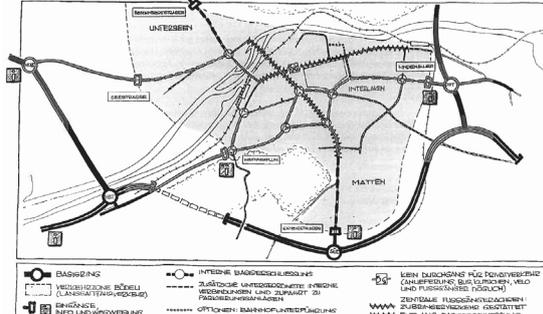
Liste der Massnahmenblätter

Motorisierter Individualverkehr	
Verkehrssystem Unterseen	M 1
Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt	M 2
Aufwertung Bahnhofstrasse	M 3
Tempo 30 / Verkehrsberuhigung	M 4
Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm	M 5
Parkierung	M 6
Lehnweg	M 7
Öffentlicher Verkehr und nachhaltige Mobilität	
Sicherstellung der ÖV-Erschliessungsqualität	Ö 1
Öffentlicher Verkehr, hindernisfreie Haltestellen	Ö 2
Förderung der nachhaltigen und kombinierten Mobilität	Ö 3
Fuss- und Veloverkehr	
Attraktives und sicheres Fusswegenetz	FV 1
Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz	FV 2
Veloparkierung	FV 3
Verkehrskonzept Zugang West	FV 4
Fuss- und Veloweg Seestrasse	FV 5
Verbindungsachse Nord – Süd	FV 6
Schulwege	FV 7
Rundweg Aare – See – Lombach - Brandweg	FV 8
Controlling	
Umsetzungsstand Richtplan Verkehr	C 1

Verkehrssystem Unterseen Massnahmenblatt M 1

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

entspricht Massnahmenblatt Nr. 30

<p><b>Beschrieb</b></p>	<p><b>Illustration</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterseen weist eine kompakte, aber teilweise wenig dichte Siedlungsstruktur auf, mit kurzen Wegen und einer flachen Topographie. Die Versorgungsmöglichkeiten und der Bahnhof sind zentral gelegen. Die Gemeinde bietet damit eine hervorragende Ausgangslage für den Fuss- und Veloverkehr, der weiter gefördert werden soll.</li> <li>- Mit dem Projekt "Crossbow" besteht für die Bödeli-Gemeinde ein stringentes Verkehrs- und Gestaltungskonzept.</li> </ul>	 <p><i>Fuss- und Veloverkehr stärken</i></p>
<p><b>Zielsetzung</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Verkehrsregime von und nach Interlaken soll gemeindeübergreifend verbessert werden.</li> <li>- Die Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs sind besser zu nutzen und die entsprechenden Wegenetze zu stärken. Das Ziel ist eine "Stadt der kurzen Wege".</li> <li>- Die Massnahmen im Sinne des Projekts "Crossbow" werden weiterverfolgt, d.h. Kanalisierung des motorisierten Verkehrs auf den leistungsfähigen Achsen und Umfahrung des Zentrums.</li> </ul>	<p><i>Auszug VRP Bödeli (Crossbow)</i></p>
<p><b>Massnahmen</b></p>	
<p><b>Massnahmen</b></p>	<p><b>Nächste Schritte</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes "Crossbow" mit der Gemeinde Interlaken bis in den erweiterten Zentrumsbereich von Unterseen, v.a. Spielmatte und Bahnhofstrasse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen nächste Planungsschritte Umsetzung Massnahmenblatt M 2 (Altstadt)</li> <li>- Auslösen Planung Eingangstore für Tore auf der Beatenbergstrasse und Seestrasse</li> <li>- Auslösen Planung Massnahmenblatt M 3 (Bahnhofstrasse)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Zuge des Konzeptes "Crossbow" sind Eingangstore am Siedlungsrand auszugestalten, um den Übergang vom übergeordneten Netz auf das Siedlungsgebiet zu verdeutlichen</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wichtige Verbindungsachsen von und nach Interlaken sind in beide Richtungen befahrbar zu halten, speziell für den Fuss- und Veloverkehr.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es sind die Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr zu schliessen und bestehende Verbindungen aufzuwerten. Ein attraktives Angebot an Veloparkierungsmöglichkeiten ist bereitzustellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- laufende Massnahme</li> <li>- Planung und Umsetzung Massnahmenblätter Fuss- und Veloverkehr (FV 1 - 8).</li> </ul>

<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusammen mit den Gemeinden Interlaken und Matten ist ein gemeindeübergreifendes Velonetz und Fussgängerinformationssystem zu planen und umzusetzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung Konzeptinhalte für Gemeinde Unterseen (u.a. definieren Ziele gemeindeintern und gemeindeübergreifend; definieren von wichtigen Verbindungen, Anschlusspunkten und Zielorten)</li> <li>- Aufnahme Massnahme RGSK OO / Auslösen Planungsstudie</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Flankierende Massnahmen Crossbow für Unterseen; z.B. Ausschilderung/Leitsysteme, Kampagne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist der Handlungsbedarf aufzuzeigen und ggf. entsprechende Massnahmen auszuarbeiten.</li> <li>- Aufnahme Massnahme RGSK OO / Auslösen Planungsstudie</li> </ul>
<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) (Umsetzung Crossbow) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf (allgemein)	
<b>Koordinationsstand</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung Beteiligte	Einwohnergemeinde Unterseen nach Bedarf: Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I, Gemeinden Interlaken und Matten, Stedtli-Leist Unterseen, Sicherheitskommission, Regionalkonferenz Oberland-Ost
<b>Koordination mit Massnahmenblätter VRP</b>	
M 2    Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt M 3    Aufwertung Bahnhofstrasse M 7    Lehnweg FV 1    Attraktives und sicheres Fusswegenetz FV 2    Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz FV 3    Veloparkierung FV 4    Verkehrskonzept Zugang West FV 5    Fuss- und Veloweg Seestrasse FV 6    Verbindungsachse Nord-Süd FV 7    Schulwege FV 8    Rundweg Aare – See – Lombach - Brandweg	
<b>Grundlagen und Verweise</b>	
Richtplan Raumentwicklung (RRE) der Einwohnergemeinde Unterseen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmenblatt Nr. 12    Entwicklung Gebiet Altstadt und Vorstadtbereich</li> <li>- Leitplan Gestaltung Altstadt, 2010</li> <li>- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost, 2. Generation, Massnahmen MIV, 2016</li> <li>- Verkehrsrichtplan Bödeli, 1999, Betriebs- und Gestaltungskonzept "Crossbow"</li> <li>- Verkehrsgutachten "Verkehrsregime Spielmatte-Marktgasse, 13. Mai 2019</li> </ul>	

**Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt**

**Massnahmenblatt M 2**

*Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:*

*entspricht Massnahmenblatt Nr. 31*

Beschrieb	Illustration
<p>Von 2012 bis 2017 fand in Etappen die Sanierung der Hauptstrasse, Unteren Gasse und Kreuzgasse im Stedtli statt. Die sorgfältige Gestaltung mit unterschiedlichen Pflästerungen gibt dem Raum eine lesbare Struktur, so dass neben dem fliessenden Verkehr und auch Platz zum Flanieren und Verweilen besteht.</p>	
<p><b>Zielsetzung</b></p>	<p><i>Parkierung Stadthausplatz</i></p>
<p>In der Altstadt bestehen ungenutzte Potenziale, welche es zu aktivieren gilt. Beispielsweise prägen die parkierten Autos sehr stark das Bild des Stadthausplatzes. Auch die ans Stedtli angrenzenden Gassen könnten stärker in das Gesamtkonzept eingebunden werden. Die Aufenthaltsqualität ist weiter zu attraktivieren.</p>	
<p><i>Hauptstrasse</i></p>	
Massnahmen	
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zur Förderung der Aufenthaltsqualität ist die Einrichtung einer Begegnungszone (Tempo 20) zu prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen einer Machbarkeitsstudie mit Betriebs- und Gestaltungskonzept "Begegnungszone Altstadt"</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Stedtli ist der "Leitplan Gestaltung Altstadt" konsequent umzusetzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen der nächsten Planungsschritte gemäss "Leitplan Gestaltung Altstadt"; zu koordinieren mit Verbindung Spielmatte-Markt-gasse</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insbesondere auf dem Stadthausplatz benötigt die mit dem "Leitplan Gestaltung Altstadt" ausgelöste deutliche Reduktion der Parkplätze einen entsprechenden Ersatz. Es ist dem Suchverkehr entgegenzuwirken.</li> <li>- Überprüfung Parkplatzangebot im Umkreis der Altstadt (u.a. Car-Parkplätze, Kunden-Parkplätze, Zugang zu Naherholungsgebieten).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Massnahmenblatt M1 Verkehrssystem Unterseen)</li> <li>- Auslösen Erarbeitung Parkierungskonzept Altstadt; zu koordinieren mit Planung und Umsetzung Massnahmenblatt M 6 (Parkierung).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung und Aktualisierung, ob die bestehenden Nutzungen in der Altstadt den aktuellen Ansprüchen an den Raum entsprechen; insbesondere zur Parkierung.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- In der Altstadt ist ein attraktives und nahe an den Zielorten gelegenes Angebot an Veloabstellplätzen bereitzustellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- laufende Massnahme (Umsetzung Massnahmenblatt FV 3 Veloparkierung)</li> </ul>

<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abschluss Sanierungsprojekt Spielmatte-Marktgasse sowie Klärung Betriebskonzept</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufbauend auf dem Verkehrsgutachten Spielmatte - Marktgasse sind zusammen mit der Gemeinde Interlaken die nächsten Schritte zu definieren (siehe Massnahmenblatt M 1)</li> </ul>		
<b>Umsetzungshorizont</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf
<b>Koordinationsstand</b>			
<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>			
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen		
Beteiligte	Stedtli-Leist Unterseen, Sicherheitskommission, Gemeinde Interlaken		
<b>Koordination mit Massnahmenblätter VRP</b>			
M 1	Verkehrssystem Unterseen		
M 3	Aufwertung Bahnhofstrasse		
M 6	Parkierung		
Ö 2	Öffentlicher Verkehr, hindernisfreie Haltestellen		
Ö 3	Förderung der nachhaltigen und kombinierten Mobilität		
FV 1	Attraktives und sicheres Fusswegenetz		
FV 2	Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz		
FV 3	Veloparkierung		
<b>Grundlagen und Verweise</b>			
Richtplan Raumentwicklung (RRE) der Einwohnergemeinde Unterseen			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmenblatt Nr. 12 Entwicklung Gebiet Altstadt und Vorstadtbereich</li> <li>- Leitplan Gestaltung Altstadt, 2010</li> <li>- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost, 2. Generation, Massnahmen MIV, 2016</li> <li>- Verkehrsrichtplan Bödeli, 1999, Betriebs- und Gestaltungskonzept "Crossbow"</li> <li>- Verkehrsgutachten "Verkehrsregime Spielmatte-Marktgasse, 13. Mai 2019</li> </ul>			

**Aufwertung Bahnhofstrasse**

**Massnahmenblatt M 3**

*Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:*

*entspricht Massnahmenblatt Nr. 32*

Beschrieb	Illustration
<p>Die Bahnhofstrasse in Unterseen ist eine Achse mit grosser Bedeutung im Siedlungs- und Verkehrsnetz der Gemeinde. Die vielfältige Nutzungsstruktur beidseitig der Strasse und der Charme der Altstadt sind Anziehungspunkte sowohl für die lokale Bevölkerung als auch für Besucher.</p> <p>Rund 7'500 Fahrzeuge passieren täglich das verkehrliche Nadelöhr zwischen Unterseen und Interlaken. Es besteht ein Aufwertungsbedarf, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden zu fördern.</p>	
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen und ein an die unterschiedlichen Bedürfnisse angepasstes Geschwindigkeitsregime (Tempo 30). Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und Abbau der Dominanz des MIV. Sicherstellung Kurzzeitparkplätze für das angrenzende Gewerbe.</p>	 <p><i>Bahnhofstrasse</i></p>
<p><b>Massnahmen</b></p>	
<p><b>Massnahmen</b></p>	<p><b>Nächste Schritte</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes "Crossbow" mit der Gemeinde Interlaken bis in den erweiterten Zentrumsbereich von Unterseen. Gestalterische Koordination gemäss Prinzipien "Leitplan Gestaltung Altstadt".</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontaktaufnahme mit der Gemeinde Interlaken und dem Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK I zum Auslösen der nächsten Planungsschritte für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierung Umgestaltung im Zusammenhang mit Abtretung der Bahnhofstrasse an die Gemeinde (Eigentumswechsel von Kantons- zur Gemeindestrasse).</li> </ul>	<p>Zu koordinieren mit Massnahmenblätter M 1 (Verkehrssystem), M 2 (Zentrum/Altstadt) und M 6 (Parkierung).</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfen der Bushaltestellen und Parkierung.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung der Situation am Niveauübergang / Bahnschranke.</li> </ul>	
<p><b>Umsetzungshorizont</b></p>	
<p><input type="checkbox"/> kurzfristig (&lt; 5 Jahre)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> langfristig (&gt; 15 Jahre)</p> <p><input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf</p>
<p><b>Koordinationsstand</b></p>	
<p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p>	<p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p>

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I, Gemeinde Interlaken, Private (Anwohnernde, Gewerbetreibende), Interessenverbände, Sicherheitskommission
Koordination mit Massnahmenblätter VRP	
M 1	Verkehrssystem Unterseen
M 2	Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt
M 6	Parkierung
FV 1	Attraktives und sicheres Fusswegenetz
FV 2	Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
FV 3	Veloparkierung
Grundlagen und Verweise	
<p>Stand April 2019: Im Rahmen der für 2021 geplanten Aktualisierung des kantonalen Strassennetzplanes, ist zurzeit ein Eigentumswechsel der Bahnhofstrasse vom Kanton Bern zur Einwohnergemeinde Unterseen geplant.</p>	
<p>Richtplan Raumentwicklung (RRE) der Einwohnergemeinde Unterseen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Massnahmenblatt Nr. 13 Strassen- und Platzräume, Ortseingänge / Torsituationen Kantonsstrasse</li> <li>- Verkehrsrichtplan Bödeli, 1999, Betriebs- und Gestaltungskonzept "Crossbow"</li><li>- Leitplan Gestaltung Altstadt, 2010</li><li>- Verkehrsgutachten "Verkehrsregime Spielmatte-Marktgasse, 13. Mai 2019</li></ul>	

Tempo 30 / Verkehrsberuhigung Massnahmenblatt M 4

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

entspricht Massnahmenblatt Nr. 34

<b>Beschrieb</b>	<b>Illustration</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innerhalb der Gemeinde Unterseen existiert flächendeckend über die Altstadt eine Tempo-30-Zone. Südlich der Seestrasse, zwischen dem Spital Interlaken und der Bahnhofstrasse, wurde ebenfalls eine flächige Tempo-30-Zone eingerichtet. Im nordwestlichen Gemeindegebiet bestehen nur einzelne Strecken-Tempo 30-Signalisationen, welche in erster Linie der Schulwegsicherheit dienen. Im Wellenacher ist eine Tempo-20-Zone im Wendeplatz eingerichtet.</li> <li>- Die bestehenden Strassenquerschnitte der Quartierstrassen (einseitiges Trottoir oder teilweise auf Mischverkehrsflächen) sind eher zu grosszügig und wirken nicht geschwindigkeitsmindernd.</li> </ul>	 <p style="text-align: center;"><i>Vorholzstrasse (Tempo 30)</i></p>  <p style="text-align: center;"><i>Bohnerenstrasse (Tempo 50)</i></p>
<b>Zielsetzung</b>	
Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Aufenthalts- und Wohnqualität in den Quartieren durch eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen; exklusive den beiden Kantonsstrassen Seestrasse und Beatenbergstrasse (Ausnahme Zentrumsbereich).	
<b>Massnahmen</b>	
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausarbeitung und Realisierung eines Konzeptes Tempo-30-Zone für das nordwestliche Siedlungsgebiet.</li> <li>- Ggf. Nachbesserung bestehender geschwindigkeitsreduzierter Bereiche.</li> <li>- Auf Wunsch der Bevölkerung Einführung von weiteren Tempo-20-Zonen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung eines Konzeptes und Prüfung von geeigneten Verkehrsberuhigungsmassnahmen.</li> <li>- bei Bedarf (z.B. in Folge Reklamation Anstösser, Nachmessungen)</li> <li>- bei Bedarf / auf Anfrage der Bevölkerung</li> </ul>
<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) (T30) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf (T20-Zonen; Nachbesserung)	
<b>Koordinationsstand</b>	
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I, ggf. Private (Anwohner)
Koordination mit Massnahmenblätter VRP	
FV 1	Attraktives und sicheres Fusswegenetz
FV 2	Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
Grundlagen und Verweise	
-	

Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm Massnahmenblatt M 5

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

entspricht Massnahmenblatt Nr. 38

<b>Beschrieb</b>	<b>Illustration</b>				
<p>Der Freizeit- und Erholungs-HotSpot Neuhaus – Manorfarm stellt einen wichtigen Zielort für die Bewohner der Gemeinde Unterseen sowie den zahlreichen Besuchenden dar. Ob Camping, Beachvolleyball, Delta- und Gleitschirmfliegen, Segeln oder Baden – das Angebot ist vielfältig und bedarf einer entsprechenden Infrastruktur.</p>					
<b>Zielsetzung</b>	<b>Delta- und Gleitschirmlandeplatz</b>				
<p>Erarbeitung eines zusammenhängenden Verkehrskonzeptes, welches die Anforderungen der unterschiedlichen Angebote an die Infrastruktur aufzeigt, sie untereinander abstimmt und massvoll weiterentwickelt.</p>					
<b>Massnahmen</b>	<b>Camping Neuhaus</b>				
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>				
<p>Überprüfung und Optimierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Zugänglichkeit für den Fuss-, Velo- und motorisierten Individualverkehr.</li> <li>- des Angebotes für Kurzzeitparkierung.</li> <li>- des Anschlusses mit dem Öffentlichen Verkehr (Taktdichte, Betriebszeit, Saisonaler Fahrplan).</li> <li>- von Angeboten der kombinierten Mobilität oder Sharing-Mobilität (Veloverleih, Carsharing).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen Erarbeitung Verkehrs- und Erschliessungskonzept.</li> <li>- Weiterbearbeitung Bus-Erschliessung Manorfarm.</li> </ul>				
<b>Umsetzungshorizont</b>					
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 25%;"><input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (&lt; 5 Jahre) → Bus-Erschliessung Manorfarm</td> <td style="width: 25%;"><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) → Gesamtkonzept</td> <td style="width: 25%;"><input type="checkbox"/> langfristig (&gt; 15 Jahre)</td> <td style="width: 25%;"><input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (< 5 Jahre) → Bus-Erschliessung Manorfarm	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) → Gesamtkonzept	<input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf
<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig (< 5 Jahre) → Bus-Erschliessung Manorfarm	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) → Gesamtkonzept	<input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf		
<b>Koordinationsstand</b>					
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung → Gesamtkonzept</td> <td style="width: 33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis → Buswendeschlaufe</td> <td style="width: 33%;"><input type="checkbox"/> Festsetzung</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung → Gesamtkonzept	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis → Buswendeschlaufe	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung → Gesamtkonzept	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis → Buswendeschlaufe	<input type="checkbox"/> Festsetzung			

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I, Private (u.a. Camping), Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (ÖV-Angebot), Transportunternehmungen (Verkehrsbetriebe STI AG, Postauto), Regionalkonferenz Oberland-Ost
Koordination mit Massnahmenblätter VRP	
M 6	Parkierung
Ö 1	Sicherstellung der ÖV-Erschliessungsqualität
FV 1	Attraktives und sicheres Fusswegenetz
FV 2	Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
FV 3	Veloparkierung
FV 5	Fuss- und Veloweg Seestrasse
FV 8	Rundweg Aare – See – Lombach - Brandweg
Grundlagen und Verweise	
Richtplan Raumentwicklung (RRE) der Einwohnergemeinde Unterseen	
-	Massnahmenblatt Nr. 24 Erholungsgebiet Lombach
-	Massnahmenblatt Nr. 25 Erholungsgebiet See-Golfplatz
-	Massnahmenblatt Nr. 28 Landeplatz Gleitschirme / Schiessstand
-	Massnahmenblatt Nr. 29 Naherholung und Tourismus
-	Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 bis 2021
-	Machbarkeitsstudie Buswendeschleife Manorfarm, August 2017

Parkierung Massnahmenblatt M 6

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

entspricht Massnahmenblatt Nr. 41

<b>Beschrieb</b>	<b>Illustration</b>
Mit der Zunahme der Mobilität in den letzten Jahrzehnten sind der Bedarf und das Angebot an Parkplätzen laufend gestiegen. In der Folge wurden unter anderem Plätze im Zentrum zu Parkplätzen umfunktioniert (z.B. Stadtplatz-West). Auch bei den Naherholungsräumen entstanden neue Konflikte im Diskurs von attraktiver Erreichbarkeit und der Erholungsfunktion.	
<b>Zielsetzung</b>	<i>Bewirtschaftete Parkplätze Altstadt (Auf dem Graben)</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterseen verfügt über ein bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen Parkplätzen.</li> <li>- Die zeitliche und/oder finanzielle Bewirtschaftung soll eine optimale und zweckmässige Nutzung des öffentlichen Parkraumes gewährleisten.</li> <li>- Durch eine Neuorganisation der Parkplätze sollen innerstädtische Aufenthaltsqualitäten wieder gestärkt werden; z.B. Stadthausplatz. Es sind Ersatzstandorte in vergleichbarer Qualität zu anzubieten (Distanz zu Zielorten); z.B. Auf dem Graben.</li> <li>- Bei den Zugängen zu den Naherholungsgebieten sind bewirtschaftete Parkplätze zu schaffen.</li> <li>- Schaffung von Car-Parkplätzen in Koordination mit den Gemeinden Interlaken und Matten.</li> </ul>	 <p><i>Parkplätze bei Freizeitanlagen (Seestrasse)</i></p>
<b>Massnahmen</b>	
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung eines Parkplatzkonzeptes für die gesamte Gemeinde Unterseen. Fokusthemen: Altstadt (Massnahmenblatt M 2), Zugang Naherholungsgebiete, Car-Parkplätze und dynamisches Parkleitsystem.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen Planung Konzepterarbeitung.</li> <li>- Kontaktaufnahme mit der Regionalkonferenz Oberland-Ost für regionale/gemeindeübergreifende Teilprojekte (z.B. Car-Parkplätze)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Parkraumverordnung und des Parkplatzreglements vom 05.06.2000.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach Erarbeitung des Parkplatzkonzeptes zu überarbeiten resp. neu zu erstellen.</li> </ul>
<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input type="checkbox"/> Kurzfristig (< 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf	
<b>Koordinationsstand</b>	
<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung Beteiligte	Einwohnergemeinde Unterseen je nach Projekt: Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I, Private (u.a. Camping), Tourismusorganisationen, Gemeinden Interlaken und Matten, Regionalkonferenz Oberland-Ost
Koordination mit Massnahmenblätter VRP	
M 2	Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt
M 3	Aufwertung Bahnhofstrasse
M 4	Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm
Grundlagen und Verweise	
Richtplan Raumentwicklung (RRE) der Einwohnergemeinde Unterseen	
-	Massnahmenblatt Nr. 12 Entwicklung Gebiet Altstadt und Vorstadtbereich
-	Massnahmenblatt Nr. 24 Erholungsgebiet Lombach
-	Massnahmenblatt Nr. 25 Erholungsgebiet See-Golfplatz
-	Massnahmenblatt Nr. 28 Landeplatz Gleitschirme / Schiessstand
-	Massnahmenblatt Nr. 29 Naherholung und Tourismus
-	Verordnung über die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze (Parkplatzverordnung) vom 05.06.2000
-	Reglement über die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze (Parkplatzreglement) vom 05.06.2000

Lehnweg	Massnahmenblatt M 7
---------	---------------------

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

teilweise enthalten in Massnahmenblatt Nr. 33

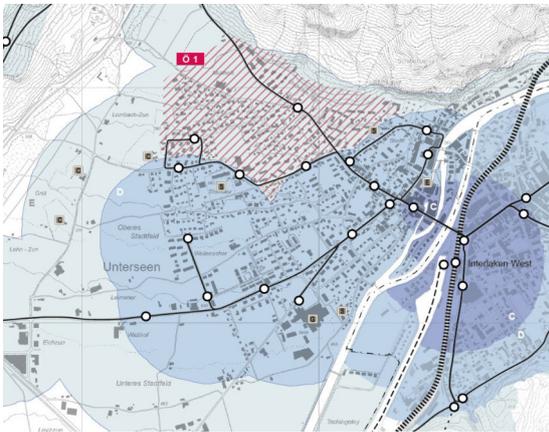
Beschrieb	Illustration
<p>Der Lehnweg – und die davon abgehenden Querstrassen Vorholz- und Steindlerstrassen – genügen den Anforderungen an eine für MIV, Velo- und Fussverkehr sichere und gute Erschliessung der Wohnquartiere aus Westen nicht. Insbesondere während der Camping-Saison und in der Hauptverkehrszeit überlappen sich auf dem Lehnweg die unterschiedlichen Verkehrsströme von Anwohner- und Freizeitverkehr.</p> <p>Am Knoten Seestrasse/Lehnweg/Eichzun resultieren zuweilen längere Wartezeiten aus dem Lehn und Gewerbegebiet Eichzun.</p>	 <p style="text-align: center;">Lehnweg</p>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Aufwertung des Lehnwegs inkl. Querstrassen und gutem Übergang auf das übergeordnete Netz am Knoten Seestrasse. Es bedarf einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden.</p>	 <p style="text-align: center;">Vorholzstrasse</p>
Massnahmen	
Massnahme	Nächster Schritt
<p>– Ausbau bzw. Optimierung der westlichen Erschliessungsachsen Lehnweg, Vorholzstrasse und Steindlerstrasse.</p> <p>In den Betrachtungsperimeter ist der Knoten Seestrasse/Lehnweg/Eichzun miteinzubeziehen (Eigentümer TBA-OIK I). Des Weiteren ist das Massnahmenblatt FV 4 Verkehrskonzept Zugang West zu berücksichtigen.</p>	<p>– Auslösen von Vorstudie für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept.</p>
Umsetzungshorizont	
<p><input type="checkbox"/> Kurzfristig (&lt; 5 Jahre)      <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre)      <input type="checkbox"/> langfristig (&gt; 15 Jahre)      <input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf</p>	
Koordinationsstand	
<p><input type="checkbox"/> Vororientierung      <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis      <input type="checkbox"/> Festsetzung</p>	
Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
<p>Federführung      Einwohnergemeinde Unterseen                  Beteiligte      Private (u.a. Camping), Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I</p>	

Koordination mit Massnahmenblätter VRP	
FV 1	Attraktives und sicheres Fusswegenetz
FV 2	Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
FV 4	Verkehrskonzept Zugang West
FV 5	Fuss- und Veloweg Seestrasse
Grundlagen und Verweise	
-	

Sicherstellung der ÖV-Erschliessungsqualität

Massnahmenblatt Ö 1

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung: --

<p><b>Beschrieb</b></p>	<p><b>Illustration</b></p>
<p>Zur Förderung einer gut vernetzten Gemeindestruktur und der nachhaltigen Mobilität wird eine flächendeckende ÖV-Abdeckung innerhalb der Gemeinde Unterseen angestrebt.</p> <p>Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zur Bewältigung des Verkehrs entspricht der Zielsetzung des Richtplans Kanton Bern 2030: "Künftige Mobilitätsbedürfnisse im nachfragestarken Agglomerations- und Regionalverkehr werden weitgehend mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt."</p>	
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Es gelten folgende Grundsatzhaltungen für die Erschliessung der Gemeinde mit dem öffentlichen Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Gemeindegebiet weist eine flächendeckende ÖV-Abdeckung mit hoher ÖV-Qualität auf.</li> <li>- Das Busangebot von Unterseen weist attraktive, bedürfnisgerechte Takte und Linienführungen auf. Der Betrieb läuft stabil und zuverlässig.</li> <li>- Gute Umsteigebeziehungen auf das übergeordnete Angebot (insbesondere Übergang zur Bahn in Interlaken West).</li> <li>- Sicherstellen der notwendigen Erschliessungsgüteklassen für die Siedlungsentwicklungsgebiete.</li> </ul>	<p><i>ÖV-Erschliessungsgüteklasse (Blautöne) und Gebiet mit anzustrebender Verbesserung der Erschliessungsqualität (Rotschraffur)</i></p>  <p><i>Öffentlichen Verkehr stärken</i></p>
<p><b>Massnahmen</b></p>	
<p><b>Massnahmen</b></p>	<p><b>Nächste Schritte</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gemeinde Unterseen setzt sich für den Bestand und die kontinuierliche Weiterentwicklung der hohen ÖV-Qualität ein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- laufend / bei Bedarf (z.B. im Rahmen Planung ÖV-Angebotskonzepte, Überarbeitung RGSK)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die ÖV-Erschliessungsqualität des Gebietes zwischen Seidenfadenstrasse - Mühleholzstrasse - Beatenbergstrasse von Güteklasse D ist mindestens zu halten; eine Verbesserung auf Güteklasse C ist jedoch anzustreben.</li> </ul> <p>Zu prüfende Elemente können u.a. sein:          Taktverdichtung bestehender Buslinien in den massgebenden Tageszeiten, Änderung Linienführung bestehender Buslinien.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusammen mit der Regionalkonferenz Oberland-Ost wird eine Planungsstudie zum mittel- bis langfristigen ÖV- Angebotskonzept Unterseen ausgelöst.</li> </ul>

<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) → ÖV-Güteklasse (2023)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre)
<input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf → allgemein
<b>Koordinationsstand</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung → ÖV-Güteklasse	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung → allgemein
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung	allgemein: Einwohnergemeinde Unterseen ÖV-Güteklasse: Regionalkonferenz Oberland-Ost
Beteiligte	Transportunternehmung (Verkehrsbetriebe STI AG, Postauto, BLS AG), ggf. Gemeinden Interlaken und Matten, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordina- tion
<b>Koordination mit Massnahmenblätter VRP</b>	
<b>Grundlagen und Verweise</b>	
- Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 bis 2021	

Öffentlicher Verkehr, hindernisfreie Haltestellen

Massnahmenblatt Ö 2

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

teilweise enthalten in Massnahmenblatt Nr. 39

Beschrieb	Illustration		
<p>Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt bis Ende 2023 die Umsetzung des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr. Die Strasseneigentümer sind verpflichtet, die Haltestellen bis zu diesem Zeitpunkt zu sanieren und gesetzeskonform auszugestalten.</p>			
Zielsetzung	<p><i>Hindernisfreie Haltestelle Wellenacher</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behindertengerechte und nutzerfreundliche Ausgestaltung der Haltestellen.</li> <li>- Hindernisfreie Zugänglichkeit zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.</li> </ul>			
<p><i>Nicht-hindernisfreie Haltestelle Stedtlizentrum</i></p>			
Massnahmen			
<b>Massnahmen</b>		<b>Nächste Schritte</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung Bushaltestellen gemäss Anforderungen BehiG (u.a. Höhe Haltekante, Manövrierfläche, Auffindbarkeit der Haltestelle).</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Zuge der durch den Kanton Bern bereits erfolgten systematischen Überprüfung aller Bushaltestellen zur Ermittlung des Handlungsbedarfs, sind ggf. entsprechende Projekte auszuarbeiten. Haltestellen auf Kantonsstrassen und mit Handlungsbedarf 1. Priorität werden vom Kanton bis 2023 ausgeführt.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastruktur bei höher frequentierten Bushaltestellen prüfen und anpassen (z.B. Sitzgelegenheit, Wetterschutz)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontaktaufnahme mit Transportunternehmen zur Eruierung Potenziale. Anschliessend Auslösen von entsprechenden Projekten.</li> </ul>	
Umsetzungshorizont			
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) → Umsetzung BehiG	<input type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf → Infrastruktur
Koordinationsstand			
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	Transportunternehmung (Verkehrsbetriebe STI AG, Postauto), ggf. Strasseneigentümer (Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I)
Koordination mit Massnahmenblätter VRP	
M 2	Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt
M 3	Aufwertung Bahnhofstrasse
M 5	Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm
Grundlagen und Verweise	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002</li><li>- Machbarkeitsstudie Buswendeschleife Manorfarm, August 2017</li></ul>	

Förderung der nachhaltigen und kombinierten Mobilität

Massnahmenblatt Ö 3

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung: --

<b>Beschrieb</b>	<b>Illustration</b>
Die kombinierte und nachhaltige Mobilität soll durch die Bereitstellung einer zeitgemässen und attraktiven Infrastruktur gefördert werden.	 <p>Ladestation für Elektrofahrzeuge + E-Car Mobility (Referenzbild Münchenbuchsee)</p>
<b>Zielsetzung</b>	
Zur Entlastung des Strassennetzes sowie im Sinne der Förderung der Nachhaltigkeit im Bereich Mobilität, setzt sich die Gemeinde Unterseen, zusammen mit der Region, für gute Rahmenbedingungen beim Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr ein.	
<b>Massnahmen</b>	
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Innovative Lösungen für eine nachhaltige Mobilität</li> <li>- Förderung Sharing-Mobilität (Carsharing, Velosharing)</li> <li>- Förderung von Ladestationen für die Elektromobilität (Velo, Auto)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zusammen mit der Regionalkonferenz Oberland-Ost ist eine regionale Konzeptstudie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und eines regionalen Mobilitätsmanagements auszuarbeiten.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung von privaten Initiativen im Bereich der kombinierten Mobilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bei Bedarf / Anfrage von Privaten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsverdichtung am richtigen Ort; wo sinnvoll Förderungen von verkehrsarmen Projekten</li> <li>- Förderung von Mobilitätsmanagement im Bereich Wohnen + Arbeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bei Bedarf (Baugesuche) / im Rahmen von Ortsplanungsrevision</li> </ul>
<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf → regionales Konzept	
<b>Koordinationsstand</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung	allgemein: Einwohnergemeinde Unterseen regionale Konzeptstudie: Regionalkonferenz Oberland-Ost
Beteiligte	je nach Projekt: u.a. Transportunternehmung (Verkehrsbetriebe STI AG, Postauto), Private, Velo-/Carsharing-Anbieter

Koordination mit Massnahmenblätter VRP

- M 2      Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt
- M 6      Parkierung
- FV 3     Veloparkierung

Grundlagen und Verweise

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost, 2. Generation, 2016

- MIV-W-3      Weitere Massnahmen MIV: Mobilitätsmanagement

Energie Schweiz

- Elektromobilität für Gemeinden, Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen, Oktober 2017
- Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen MIPA

Attraktives und sicheres Fusswegenetz	Massnahmenblatt FV 1
---------------------------------------	----------------------

*Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:* *teilweise enthalten in Massnahmenblatt Nr. 36*

Beschrieb	Illustration
<p>Die Gemeinde Unterseen weist attraktive Strukturen für den Fussverkehr auf, mit einem kompakten Siedlungsgebiet und kurzen Wegen. Die Schulanlagen sind konzentriert an einem Standort. Ideale Grundbedingungen für ein gutes Fusswegenetz.</p>	 <p style="text-align: center;"><i>Fussgängerübergang mit Mittelinsel (Scheidgasse)</i></p>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gemeinde weist ein lückenloses Netz aus direkten, sicheren und möglichst komfortablen Fusswegen auf.</li> <li>- Das Strassennetz entspricht den aktuellen technischen Anforderungen und Vorgaben für eine hohe Verkehrssicherheit und berücksichtigt gleichermassen die verschiedenen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden.</li> <li>- Hierfür werden flächendeckend die offiziellen Querungsstellen sowie laufend / nach Bedarf Sicherheitsüberprüfungen der Schulwege durchgeführt.</li> </ul>	 <p style="text-align: center;"><i>Zugang Fusswegverbindung (Vorholzstrasse)</i></p>
Massnahmen	
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Neuerstellung und Sanierungen von Strassen und Wegen werden den Anliegen der Zufussgehenden in hohem Masse Rechnung getragen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bei Bedarf (bei Strassensanierungs- und Neubauprojekten)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Privatstrassen, welche sich als attraktive, direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung eignen, ist die öffentliche Widmung / das Wegerecht zu prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen einer Konzeptstudie zur Überprüfung (zusammen mit Massnahmenblatt FV 2 Veloverkehrsnetz).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instandsetzung alte Eisenbahnbrücke über die Aare als Fusswegverbindung (1. Priorität) und Veloverbindung (2. Priorität), welche eine attraktive Netzergänzung zur Marktgasse und Bahnhofstrasse darstellt. Eine Weiterführung der Verbindung in Richtung Stedtl ist zu prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontaktaufnahme mit Brückenbesitzer und Gemeinde Interlaken für Fortführung entlang Ufer.</li> <li>- Prüfung Aufwand Inwertstellung (Kosten)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung der Fussgängerstreifen in Bezug auf die bestehende Verkehrssicherheit und ggf. Ausarbeitung und Durchführung von Sanierungs- oder Optimierungsmassnahmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen Überprüfung und Identifizierung des Handlungsbedarfs (Koordination mit Tiefbauamt des Kantons Bern).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung der offiziellen Schulwege und identifizieren von möglichen Gefahrenstellen (zu koordinieren mit Massnahmenblatt FV 7 Schulwege).</li> </ul>	

<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) → öff. Widmung → Handlungsbedarf	<input type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre)
<input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf → Sanierung/Neubau
<b>Koordinationsstand</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung → öff. Widmung → Handlungsbedarf	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung → Sanierung/Neubau
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	Police Bern, ggf. Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I, Sicherheitskommission
<b>Koordination mit Massnahmenblätter VRP</b>	
M 3	Aufwertung Bahnhofstrasse
M 7	Lehnweg
FV 2	Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
FV 4	Verkehrskonzept Zugang West
FV 5	Fuss- und Veloweg Seestrasse
FV 6	Verbindungsachse Nord-Süd
FV 7	Schulwege
<b>Grundlagen und Verweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fusswegnetzplanung, Handbuch, ASTRA, 2015</li> <li>- Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe, Kanton Bern, 2017</li> <li>- Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern, 2012 (in Überarbeitung 2018)</li> </ul>	

**Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz** **Massnahmenblatt FV 2**

*Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:* --

Beschrieb	Illustration
<p>Das kompakte Siedlungsgebiet von Unterseen eignet sich bestens für die Nutzung des Velos im Alltag und in der Freizeit. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilität und als attraktive Alternative für den MIV, ist die Durchlässigkeit und Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zu fördern.</p>	 <p><i>Komfortables Fahren auf Nebenrouten (Helvetiastrasse)</i></p>
Zielsetzung	 <p><i>Fehlendes Angebot für Velofahrende (Scheidgasse)</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterseen verfügt über ein lückenloses Netz aus direkten und sicheren Veloverbindungen, das für Arbeits-, Einkaufs- und Freizeit- sowie Schülerverkehr gleichermassen attraktiv ist.</li> <li>- Lücken im Velowegnetz, die zu Umwegfahrten und zur Verminderung der Verkehrssicherheit führen, werden geschlossen.</li> <li>- Das bestehende Infrastrukturnetz wird wo nötig optimiert; dies insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.</li> </ul>	

**Massnahmen**

<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Neuerstellungen und Sanierungen von Strassen und Wegen werden den Anliegen der Velofahrenden in hohem Masse Rechnung getragen. Es wird geprüft, ob Massnahmen möglich sind, welche über die Standard-Normen hinausgehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bei Bedarf (bei Strassensanierungs- und Neubauprojekten)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Privatstrassen, welche sich als attraktive, direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung eignen, ist die öffentliche Widmung / das Wegerecht zu prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen einer Konzeptstudie zur Überprüfung (zusammen mit Massnahmenblatt FV 1 Fusswegenetz und FV 7 Schulwege).</li> </ul>

**Umsetzungshorizont**

<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) → öff. Widmung	<input type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf → Sanierung/Neubau
--	--	--	--

**Koordinationsstand**

<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung → öff. Widmung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung → Sanierung/Neubau
---	---	---

**Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)**

Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	Schulen, ggf. Private (öffentliches Wegerecht)

Koordination mit Massnahmenblätter VRP

M 3	Aufwertung Bahnhofstrasse
M 7	Lehnweg
FV 3	Veloparkierung
FV 4	Verkehrskonzept Zugang West
FV 5	Fuss- und Veloweg Seestrasse
FV 6	Verbindungsachse Nord-Süd
FV 7	Schulwege

Grundlagen und Verweise

- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014
- Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe, Kanton Bern, 2017

Veloparkierung Massnahmenblatt FV 3

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung: --

<b>Beschrieb</b>	<b>Illustration</b>
Neben einer sicheren und attraktiven Verkehrsnetzstruktur bedarf es der Möglichkeit, das Velo nahe an den wichtigsten Zielorten und an adäquaten Abstellanlagen abzustellen. Eine gute Veloparkierungsanlage trägt zu einer Optimierung des Modal Splits zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel bei.	
<b>Zielsetzung</b>	<i>Ungenügende Veloparkierung am Stadthausplatz</i>
Um den Veloverkehr zu stärken, sind an den wichtigsten Zielorten genügend, attraktive und gut ausgestattete Veloabstellmöglichkeiten anzubieten. Das bedarfsgerechte Angebot berücksichtigt dabei unterschiedliche Bedürfnisse: Velos, E-Bikes (Ladestationen), (Kinder-) Anhänger, Spezialvelos (z.B. Lastenvelos, Tandem).	
	<i>Auf erhöhte Nachfrage reagieren (Spital Interlaken)</i>
<b>Massnahmen</b>	
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
Überprüfung und Bereitstellung eines bedarfsgerechten Angebotes an Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten der Gemeinde Unterseen. Zu den Zielorten gehören u.a. Einkaufsmöglichkeiten, wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Gemeindeverwaltung, Schulen und Freizeiteinrichtungen (z.B. Neuhaus, Badi, Sportanlagen).	Auslösen einer systematischen Erfassung bestehender und ggf. neuer Abstellanlagen (Standort, Auslastung) und definieren von Handlungsbedürfnissen.
<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf	
<b>Koordinationsstand</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	je nach Projekt: Private, Grundeigentümer (z.B. Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I)

Koordination mit Massnahmenblätter VRP

- M 2      Aufwertung Zentrumsbereich und Altstadt
- M 3      Aufwertung Bahnhofstrasse
- FV 4     Verkehrskonzept Zugang West
- FV 5     Fuss- und Veloweg Seestrasse
- FV 6     Verbindungsachse Nord-Süd
- FV 7     Schulwege

Grundlagen und Verweise

- Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, ASTRA, 2008

Verkehrskonzept Zugang West	Massnahmenblatt FV 4
-----------------------------	----------------------

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

entspricht Massnahmenblatt Nr. 33

Beschrieb	Illustration
<p>Auf den westlichen Zufahrtsachsen (exkl. Seestrasse) bestehen unterschiedliche Angebot für die Verkehrsteilnehmenden: Von einer Mischverkehrsfläche bis zum separaten Fussweg mit Velo gestattet. Diese Achsen stellen den Übergang zum umliegenden Erholungsraum sowie zum Freizeitangebot der Region (u.a. Camping, Wanderwege) sicher.</p>	 <p><i>Steindlerstrasse – Fussweg, Velo gestattet</i></p>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Aufwertung und Sicherstellung der Verkehrssicherheit auf den Zufahrtsachsen mit Fokus auf die Aufenthaltsqualität des Fuss- und Veloverkehrs.</p>	 <p><i>Weissenaustrasse – Fussgängerführung</i></p>
<b>Massnahmen</b>	
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<p>Ausbau bzw. Optimierung der Fuss- und Velowegverbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nördlich Seestrasse, zwischen Lehn- resp. Bockstorweg und dem Siedlungsgebiet: Vorholzstrasse, Steindlerstrasse, Lombachzaunweg und Mittlere Strasse</li> <li>- Südlich Seestrasse: Weissenaustrasse, zwischen Wydengässli und Spital</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen von Vorstudien für entsprechende Betriebs- und Gestaltungskonzepte Nord und Süd, welche sich u.a. dem Themen Fussgänger- und Veloführung, Bedeutung der Achse im Fuss- und Velowegenetz, Verkehrssicherheit allgemein, Geschwindigkeitsregime annehmen.</li> </ul>
<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf	
<b>Koordinationsstand</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung Beteiligte	Einwohnergemeinde Unterseen ggf. Private (z.B. Camping), Sicherheitskommission

Koordination mit Massnahmenblätter VRP

- M 5 Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm
- M 7 Lehnweg
- FV 1 Attraktives und sicheres Fusswegenetz
- FV 2 Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
- FV 6 Verbindungsachse Nord-Süd

Grundlagen und Verweise

- Richtplan Raumentwicklung (RRE) der Einwohnergemeinde Unterseen
- Massnahmenblatt Nr. 16 Spitalareal
  - Massnahmenblatt Nr. 17 Tourismus / Hotellerie / Camping
  
  - Sachplan Wanderrouthenetz des Kantons Bern, 2012 (in Überarbeitung 2018)
  - Fusswegenetzplanung, Handbuch, ASTRA, 2015

Fuss- und Veloweg Seestrasse

Massnahmenblatt FV 5

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

entspricht Massnahmenblatt Nr. 37

<b>Beschrieb</b>	<b>Illustration</b>
<p>Die Seestrasse ist Bestandteil des kantonalen Veloroutennetzes für den Alltagsverkehr (Hauptverbindung bzw. Basisnetz) und weist als solche eine wichtige (über-) regionale Netzfunktion auf. Innerhalb der Gemeinde stellt sie eine Hauptverbindung zwischen dem Zentrum und diversen wichtigen Naherholungs- und Freizeitstandorten dar.</p> <p>Ausserhalb des Siedlungsgebietes werden der Fuss- und Veloverkehr auf einer ca. 2.0 m breiten Mischverkehrsfläche zusammengeführt (Fussweg, Velo gestattet). Dieses Mass ist im Begegnungsfall Velo-Fussgänger oder Velo-Velo kritisch und führt zum Ausweichen auf die angrenzende Grünrabatte.</p>	
<b>Zielsetzung</b>	
<p>Zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und Erhöhung der Sicherheit im Begegnungsfall, ist der gemeinsam genutzte Abschnitt entlang der Seestrasse auszubauen.</p>	<p><i>Fussweg, Velo gestattet (Seestrasse)</i></p>
<b>Massnahmen</b>	
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausbau Fuss-/Veloweg ausserhalb des Siedlungsgebietes entlang der Seestrasse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontaktaufnahme mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK I zum Auslösen einer Schwachstellenanalyse und anschliessender Erarbeitung einer Vorstudie.</li> </ul>
<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf	
<b>Koordinationsstand</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung Beteiligte	Einwohnergemeinde Unterseen Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK I

Koordination mit Massnahmenblätter VRP

- M 6 Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm
- M 7 Lehnweg
- FV 1 Attraktives und sicheres Fusswegenetz
- FV 2 Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz

Grundlagen und Verweise

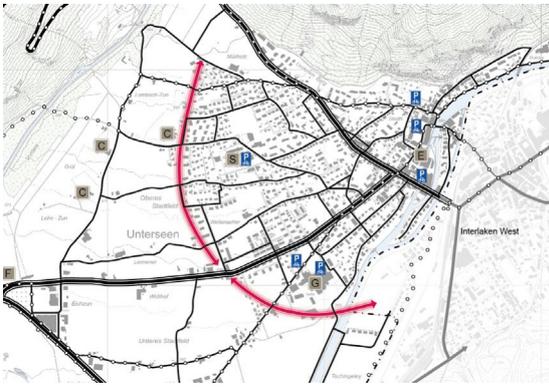
- Richtplan Raumentwicklung (RRE) der Einwohnergemeinde Unterseen
- Massnahmenblatt Nr. 13 Strassen- und Platzräume, Ortseingänge / Torsituationen Kantonsstrassen
  - Sachplan Veloverkehr, Tiefbauamt des Kantons Bern, vom 03. 12. 2014
  - Standards Kantonsstrassen, Arbeitshilfe, Kanton Bern, 2017
  - Fusswegenetzplanung, Handbuch, ASTRA, 2015

Verbindungsachse Nord – Süd

Massnahmenblatt FV 6

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

entspricht Massnahmenblatt Nr. 35

Beschrieb	Illustration
<p>Das Strassen- und Wegenetz der Gemeinde Unterseen ist heute auf die Bahnhofstrasse und die Altstadt zentralisiert. Im Sinne der Entlastung der Wohngebiete vom motorisierten Durchgangsverkehr, und dessen Konzentration auf gut ausgebaute Achsen, ist dies auch weiterhin richtig. Für den Fuss- und Veloverkehr sollten die Nord-Süd Verbindungen im westlichen Siedlungsteil jedoch gestärkt werden. Damit können nicht nur die Schulanlage erschlossen, sondern auch die Verbindungen zu den Naherholungsgebieten Lombach und Aare gestärkt sowie eine neue direkte Veloroute nach Interlaken abseits der Hauptachsen ermöglicht werden.</p>	 <p>Achse Nord – Süd</p>
<p><b>Zielsetzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Sinne des Konzeptansatzes "Gemeinde der kurzen Wege" und der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist die Stärkung der Nord-Süd-Verbindungen im westlichen Siedlungsteil anzustreben. Damit sollen auch lokale Sicherheitsdefizite behoben werden.</li> <li>- Die Linienführung orientiert sich an bestehenden Achsen und Anknüpfungspunkten.</li> <li>- Die Nord-Süd-Achse dient der besseren internen Erschliessung des Siedlungsgebietes. Es soll keine durchgehende Achse zwischen Beatenbergstrasse und Seestrasse für den MIV geschaffen werden.</li> </ul>	 <p>Anknüpfungspunkte an bestehende Wege , z.B. Vorholzstrasse</p>
<p><b>Massnahmen</b></p>	
<p><b>Massnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung eines Konzeptes für eine bessere Durchlässigkeit auf der Nord-Süd-Achse am westlichen Siedlungsrand mit Fokus Fuss- und Veloverkehr.</li> </ul> <p>Teilbereich A: Mühleholzstrasse–Seestrasse                  Teilbereich B: Seestrasse–Weissenaustrasse/Aare mit Anbindung an die Gemeinde Interlaken</p>	<p><b>Nächste Schritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösen einer Konzeptstudie.</li> </ul>
<p><b>Umsetzungshorizont</b></p>	
<p> <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (&lt; 5 Jahre) → Studie                      <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) → Umsetzung                      <input type="checkbox"/> langfristig (&gt; 15 Jahre)                      <input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf             </p>	

Koordinationsstand	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	Private
Koordination mit Massnahmenblätter VRP	
FV 1	Attraktives und sicheres Fusswegenetz
FV 2	Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
FV 4	Verkehrskonzept Zugang West
FV 5	Fuss- und Veloweg Seestrasse
Grundlagen und Verweise	
- Fusswegenetzplanung, Handbuch, ASTRA, 2015	

Schulwege	Massnahmenblatt FV 7
-----------	----------------------

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

teilweise enthalten in Massnahmenblatt Nr. 36

Beschrieb	Illustration
<p>Die Gemeinde Unterseen hat ihre Schulen, Kindergärten und Tagesschulen im Gebiet Steindler konzentriert. Dadurch können die unterschiedlichen Anliegen zum Thema Schulwege bestens aufeinander abgestimmt und als einheitliches Konzept angegangen werden.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Kommunikation</i> (Referenzbeispiel Gemeinden Basel-Landschaft)</p>
Zielsetzung	
<p>Unterseen nimmt sich dem Thema Schulwege auf verschiedenen Ebenen an und verknüpft die verwaltungsinternen Schnittstellen optimal.</p> <p>Neben der Bereitstellung einer sicheren Infrastruktur für die Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg (zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Trottinett, etc.), werden auch Aktionen im Bereich der Kommunikation durchgeführt.</p>	
Massnahmen	
Massnahmen	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibilisierungsaktionen von Eltern wie auch Schülerinnen und Schüler zum Thema Elterntaxi und eigenständige Bewältigung des Schulweges ("walk to school" z.B.).</li> <li>- Das Schulwegenetz wird periodisch überprüft. Dies kann beispielsweise auch in Zusammenarbeit mit Vertretern der Schule/Kita/Kiga, den Schülerinnen und Schülern oder auch den Eltern erfolgen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung Kommunikationskonzept.</li> <li>- Überprüfung Schulwegnetzplan (z.B. Stimmen die festgelegten Wege noch? Bestehen neue Handlungsbedürfnisse?).</li> <li>- Bei identifizierten Handlungsbedürfnissen sind Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen zu ergreifen.</li> </ul>
Umsetzungshorizont	
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf → Überprüfung Netz → Sensibilisierung	
Koordinationsstand	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen
Beteiligte	Schulen, ggf. Private
Koordination mit Massnahmenblätter VRP	
FV 1	Attraktives und sicheres Fusswegenetz
FV 2	Attraktives und sicheres Veloverkehrsnetz
Grundlagen und Verweise	
<ul style="list-style-type: none"><li>- Sachplan Wanderrouthenetz des Kantons Bern, 2012 (in Überarbeitung 2018)</li><li>- Fusswegenetzplanung, Handbuch, ASTRA, 2015</li><li>- Walk to school - Aktionswochen vom vcs (<a href="https://www.schulwege.ch/walk-to-school/">https://www.schulwege.ch/walk-to-school/</a>)</li><li>- Leitfaden Schulwegsicherheit, EnergieSchweiz für Gemeinden, 2015</li><li>- Erhebung und Kartierung von Schulwegen (Fuss und Velo), Tiefbauamt des Kantons Bern, 2013</li></ul>	

Rundweg Aare - See - Lombach - Brandweg Massnahmenblatt FV 8

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung:

entspricht Massnahmenblatt Nr. 40

<b>Beschrieb</b>	<b>Illustration</b>		
Die Gemeinde Unterseen befindet sich umgeben von einem "Blauen Band", welches aus Abschnitten von unterschiedlichen Gewässern besteht. Das Thunerseeufer, die Aare und der Lombach weisen dabei verschiedene Charaktere auf und bilden den Übergang zu Berg, See, Wald und Wiese. Entlang ihres Verlaufs finden Erholungssuchende attraktive Wegverbindungen.			
<b>Zielsetzung</b>	<i>Lombach</i>		
Die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität der siedlungsnahen Freizeitverbindungen sind im Rahmen eines Rundwegs zu stärken. Der Rundweg selbst ist ein neuer Teil der Freizeitinfrastruktur von Unterseen, des Weiteren verbindet er weitere Freizeit-Zielorte (z.B. Campingplätze, Neuhaus - Manorfarm, Naturschutzgebiet Weissenau).			
	<i>Weissenau Seeuferweg</i>		
<b>Massnahmen</b>			
<b>Massnahmen</b>	<b>Nächste Schritte</b>		
- Erarbeitung eines Rundwegkonzeptes mit einheitlicher Signaletik.	- Auslösen Erarbeitung Konzept		
<b>Umsetzungshorizont</b>			
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre)	<input type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf
<b>Koordinationsstand</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>			
Federführung	Einwohnergemeinde Unterseen		
Beteiligte	ggf. Private, Schwellenkooperation Unterseen, AGG		
<b>Koordination mit Massnahmenblätter VRP</b>			
M 5	Verkehrskonzept Neuhaus - Manorfarm		
M 6	Parkierung		
FV 1	Attraktives und sicheres Fusswegenetz		
FV 3	Veloparkierung		

#### Grundlagen und Verweise

##### Richtplan Raumentwicklung (RRE) der Einwohnergemeinde Unterseen

- Massnahmenblatt Nr. 17      Tourismus / Hotellerie / Camping
- Massnahmenblatt Nr. 21      Landschaftsraum Natur "Wyssenau"
- Massnahmenblatt Nr. 23      Aufwertung Aareraum
- Massnahmenblatt Nr. 24      Erholungsgebiet Lombach
- Massnahmenblatt Nr. 25      Erholungsgebiet See-Golfplatz
- Massnahmenblatt Nr. 27      Gewässerräume / Uferschutz / Gefahrengebiete
- Massnahmenblatt Nr. 29      Naherholung und Tourismus
  
- Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern, 2012 (in Überarbeitung 2018)
- Fusswegnetzplanung, Handbuch, ASTRA, 2015

Umsetzungsstand Richtplan Verkehr	Massnahmenblatt C 1
-----------------------------------	---------------------

Bezug zu Richtplan Raumentwicklung: --

Beschrieb	Illustration
Das Controlling besteht als Daueraufgabe, wo periodisch der Umsetzungsstand der im Richtplan Verkehr aufgeführten Massnahmen, überprüft wird.	
<b>Zielsetzung</b>	
Im Zuge einer regelmässigen Überprüfung wird ermittelt, welchen Umsetzungsstand die Massnahmenblätter aufweisen, welche Massnahmen als nächstes angegangen werden sollen (Planung, Budget, etc.) und in welchen Bereichen des Richtplans ein Anpassungsbedarf besteht.	
<b>Massnahmen</b>	
<p>1. Es ist eine Controlling-Liste sowie ein Zeitplan für das Controlling zu erarbeiten (u.a. Wann findet das Controlling statt? Welche Abteilungen sind einzubeziehen? Wo liegt der Lead? Welche Termine sind zu berücksichtigen?) Die Berichterstattung zuhanden des Gemeinderates erfolgt alle 2 Jahre mit Stichtag 31. Dezember resp. auf das Ende der jeweiligen Legislaturperiode hin.</p> <p>2. Bei der Durchführung des Controlling sind Aussagen sind zu tätigen zu folgenden Themen schriftliche festzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzungsstand                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- laufend / bei Bedarf</li> <li>- umgesetzt</li> <li>- projektiert: im Plan, leichte Verzögerung &lt; 4 Jahre, grössere Verzögerung &gt; 4 Jahre</li> <li>- es besteht Anpassungsbedarf (z.B. Massnahmeninhalt, Perimeter, Zeitplan)</li> <li>- Aufhebung Massnahme oder Integration in andere Massnahme</li> <li>- Abhängigkeit zu anderen Massnahmen</li> </ul> </li> <li>- Erforderliche nächste Schritte (z.B. Auslösen Konzept, Antrag Finanzierung)</li> </ul> <p>Bei Verzögerung, Aufhebung und Anpassungen ist eine Begründung festzuhalten.</p>	
<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input type="checkbox"/> kurzfristig (< 5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5 bis 15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (> 15 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe alle 2 Jahre	
<b>Koordinationsstand</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)</b>	
Federführung                      Einwohnergemeinde Unterseen Beteiligte                              Alle Verwaltungsstellen	
<b>Koordination mit Massnahmenblätter VRP</b>	
--	
<b>Grundlagen und Verweise</b>	
--	