

GEMEINDE LENGNAU

STOSSRICHTUNGEN UND HANDLUNGS- ANSÄTZE ZUR MOBILITÄTSENTWICKLUNG



Bericht vom 14. November 2023

(Seite 3 ergänzt mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 28.11.2023)

IM AUFTRAG DER GEMEINDE LENGNAU



INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	3
2.	Rückblick	4
3.	Aktuelle Herausforderungen	5
4.	Grundsätzliche Stossrichtung	7
4.1	Mobilitätsstrategie	7
4.2	Individualverkehr	8
4.3	Öffentlicher Verkehr	8
4.4	Veloverkehr	9
4.5	Fussverkehr	9
4.6	Gestalterische Qualität des Strassenraumes	9
5.	Lösungs- und Handlungsansätze	10
5.1	Massnahmenansätze Kantonstrassen	10
5.2	Verkehrs- und Temporegime	16
5.3	Aufwertung Quartierstrassen	20
5.4	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)	24
5.5	Öffentlicher Verkehr	30
5.6	Mobilitätsmanagement	31

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: 4V-Strategie Kanton Bern (Quelle Bau und Verkehrsdirektion BE).....	7
Abbildung 2: Übersicht Massnahmenansätze Kantonstrassen	11
Abbildung 3: Begegnungszone Dorfkern und Tempo-30-Zone Nerbenstrasse	16
Abbildung 4: Übersicht Verkehrs- und Temporegime.....	17
Abbildung 5: Aufwertung Kändlenstrasse (links) und Emil Schiblistrasse (rechts).....	20
Abbildung 6: Übersicht Aufwertung Quartierstrassen.....	21
Abbildung 7: Übersicht Massnahmenansätze Langsamverkehr.....	25
Abbildung 8: Busangebot 2026, Hauptverkehrszeit Mo-Fr (Planungsstand 1.9.22).....	30
Abbildung 9: Busangebot 2026, Standardangebot (Planungsstand 1.9.22).....	30

BEGLEITGRUPPE

Kommission für Gemeindepolizei und öffentliche Sicherheit (GÖS):

- Daniel von Burg, Präsident (Gemeinderat Lengnau)
- Beat Cantieni
- Olivier Kaufmann
- Adrian Spahr
- Marlon Trachsel
- Steve Schranz, Sekretär GÖS (Geschäftsleiter-Stv. Gemeinde Lengnau)

BEARBEITUNG

Felix Dudler, Pierrick Leu, Florian Rochat (Büro Dudler)

1. EINLEITUNG

Die Gemeinde Lengnau weist eine günstige Verkehrslage auf. Sowohl mit dem motorisierten wie auch mit dem öffentlichen Verkehr ist die Gemeinde gut erreichbar. Weiter ist die kompakte Siedlungsstruktur mit dem zentral liegenden Ortskern (in Bahnhofsnähe) ideal für die Verkehrserschliessung und auch bezüglich der lokalen Mobilitätsbedürfnisse.

Die Verkehrsabwicklung in Lengnau funktioniert grundsätzlich gut. Die Kapazität des Strassennetzes ist ausreichend. Die Gemeinde Lengnau profitiert vom direkten Autobahnanschluss. Dank der Autobahn A5 wurde die Ortsdurchfahrt erheblich entlastet, wobei die allgemeine Verkehrszunahme die Entlastungswirkung im Laufe der Jahre wieder etwas reduziert hat.

Der vorliegende Bericht behandelt die Perspektiven und Stossrichtungen der Mobilitätsentwicklung von Lengnau. Die Verkehrsplanung ist grundsätzlich auf eine effiziente und siedlungsverträgliche Mobilitätsbewältigung auszurichten. Dazu werden Lösungs- und Handlungsansätze aufgezeigt, die in den nächsten Jahren weiter konkretisiert und zur Umsetzungsreife weiterentwickelt werden können.

Behandlung in der GÖS am 25. Oktober 2023:

Die Kommission für Gemeindepolizei und öffentliche Sicherheit (GÖS) hat an ihrer Sitzung vom 25. Oktober 2023 den Berichtentwurf vom 18.10.2023 behandelt. In der Diskussion wurden noch einzelne Bemerkungen und Ergänzungen eingebracht, die eingearbeitet wurden und in der vorliegenden Fassung enthalten sind. Die erarbeiteten Stossrichtungen und Handlungsansätze zur Mobilitätsentwicklung Lengnau werden von der GÖS als zweckmässig und zielführend eingestuft. In diesem Sinne wurde der Bericht von der GÖS verabschiedet.

Gemeinderatsbeschluss vom 28. November 2023:

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 28. November 2023 den vorliegenden Bericht vom 14.11.2023 «Gemeinde Lengnau – Stossrichtungen und Handlungsansätze zur Mobilitätsentwicklung» zur Kenntnis genommen und im Sinne einer Arbeitshilfe für die anstehenden Aufgaben der Mobilitätsplanung verabschiedet.

Es handelt sich um eine Leitlinie zur Mobilitätsentwicklung Lengnau ohne planungsrechtliche Verbindlichkeiten.

Die Ausführung und Weiterentwicklung hat nach neuem Funktionendiagramm ab dem Jahr 2024 durch die zuständigen Abteilungen, resp. Behörden der Einwohnergemeinde Lengnau zu erfolgen.

2. RÜCKBLICK

Ein entscheidender Einflussfaktor auf das Lengnauer Verkehrsgeschehen hatte die Inbetriebnahme der A5 im April 2002 von Solothurn nach Biel Ost. Mit der Eröffnung des Bieler Ostastes im Oktober 2017 hat sich die Verkehrsanbindung von Lengnau für den motorisierten Verkehr weiter verbessert. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs erfolgte ein leichter Angebotsausbau, auf dem bestehenden Netz (Angebotsverdichtungen).

Auf Gemeindeebene wurden in den letzten zwanzig Jahren wichtige Verkehrsprojekte geplant und realisiert. Dazu zählen:

- Begegnungszone Zentrum und Rückbau Kantonsstrassen als flankierende Massnahme zur Autobahn
- Einführung Tempo-30-Zonen auf den Gemeindestrassen (flächendeckend)
- Einführung Parkraumkonzept
- Erstellung zwei neuen Parkings
 - Parking Brunnenpatz
 - Schulanlage Campus Dorf (Parking unter Dreifachsporthalle)
- Neugestaltung und Aufwertung Strassenräume
 - Kleinfeldstrasse
 - Sanierung Mooskreuzung
 - Emil Schiblistrasse
 - Neue Platzgestaltung Nerbenstrasse bei Kiga
 - Neugestaltung Brunnenplatz in Zsh. mit Überbauung
 - Nördliche Bahnhofstrasse
 - Kändlenstrasse
- Verkehrsberuhigung / Quartierschutz
 - Elimination Transitverkehr durch Begegnungszone
 - Sperrung Schulweg
 - Lkw-Verbot Emil Schiblistrasse (von/nach Moosstrasse)
 - Unterbindung Schleichverkehr von/nach Grenchen via Krähenbergstrasse
 - Fahrbeschränkung Nerbenstrasse West
- Diverse Kleinmassnahmen
 - Verbesserung Fussgängersicherheit Industriestrasse
 - Sicherung Gehbereich Unterführung Moosstrasse
 - Südliche Moosstrasse als Fuss- und Veloweg signalisiert
- Ausbau öffentlicher Verkehr
 - Durchgehender Halbstundentakt Regionalzüge
 - Ganztags Halbstundentakt auf der Buslinie 34
 - Neue Bushaltestelle Lengnau Industrie
 - Busverbindung nach Biel Bözingenfeld (Verlängerung Linie 34 in der Morgen- und Abendspitze)

3. AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN

Die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse und die Zunahme des motorisierten Verkehrs haben sich auch in den letzten Jahren fortgesetzt. Zwar hat die lokale Umweltbelastung dank der Reduktion der Schadstoffemissionen beim einzelnen Fahrzeug abgenommen und wird mit der Elektromobilität noch weiter reduziert. Dennoch stellen sich weiterhin die Energie- und Ressourcenfragen.

Weitere Aspekte sind in den Vordergrund gerückt, wie zum Beispiel die Attraktivität der Dorfzentren für Fussgängerinnen und Fussgänger, die Verkehrssicherheit und Lärmbelastung in den Quartieren. Weiter stellen sich Fragen zum Platzbedarf für die Verkehrs- und Parkieranlagen, zur Leistungsfähigkeit und Kapazitätsgrenzen des Strassennetzes sowie zu den Belastbarkeitsgrenzen (Verträglichkeit mit dem Umfeld und den verschiedenen Strassenbenützern).

In diesem Kontext stellen sich für die Gemeinden verschiedene Herausforderungen zur Mobilitätsbewältigung. Einerseits sind Bevölkerung und Gewerbe auf eine ausreichende Mobilitätsversorgung angewiesen, andererseits beeinträchtigen die negativen Auswirkungen der zunehmenden Verkehrsmenge die Attraktivität der Quartiere und die Entwicklung. Gemeinden sind deshalb gezwungen, Strategien und verkehrslenkende Massnahmen zur Mobilitätsbewältigung umzusetzen, die eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ermöglichen.

Die wichtigsten aktuellen Herausforderungen für die Verkehrsplanung sind:

- Effiziente und Ressourcen schonende Bewältigung des Verkehrs,
- Optimierung der Verkehrsflüsse im bestehenden Netz,
- Minimierung der negativen Auswirkung des motorisierten Verkehrs,
- Langfristige Sicherstellung der Entlastungswirkung der Autobahn A5,
- Eindämmung des Verkehrswachstums und Verträglichkeit der Gesamtbelastung im Strassennetz,
- Attraktive lokale Wegverbindungen, damit Lengnau zu Fuss oder mit dem Velo positiv «erlebbar» ist,
- Sicherstellung der Betriebs- und Gestaltungsqualität der öffentlichen Strassen von Lengnau (Gemeindestrassen und Kantonsstrassen), unter Berücksichtigung der verschiedenen Benutzergruppen.

Zusammenarbeit Region erforderlich:

Ein Teil der heutigen Verkehrsfragen betreffen die gesamte Agglomeration, was eine intensive Zusammenarbeit mit den anderen Agglomerationsgemeinden notwendig macht. Statistisch betrachtet ist Lengnau Teil der Agglomeration Grenchen, grenzt aber direkt an die Agglomeration Biel und weist daher auch starke Verkehrsbeziehungen zum Raum Biel auf.

Verschiedene gemeindeübergreifende Planungsfragen im Bereich Siedlung und Verkehr werden vom Aggloverein Grenchen und dem Verein 'see-land.biel/bienne' behandelt. Aufgrund ihrer Lage mit starken Verkehrsbeziehungen zu beiden Agglomerationen ist die Gemeinde Lengnau in beiden Vereinen vertreten.

Weiter zu erwähnen ist das Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation (AP4 Grenchen, Stand März 2021), welches auch Vorhaben aus der Gemeinde Lengnau beinhaltet. Als Basis für das Agglomerationsprogramm wurde für den Raum Grenchen – Bettlach – Lengnau ein Zukunftsbild erarbeitet, welches die Stossrichtungen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufzeigt (Bericht Zukunftsbild vom 22. Juni 2018).

4. GRUNDSÄTZLICHE STOSSRICHTUNG

4.1 Mobilitätsstrategie

Die Gemeinde- und Kantonsstrassen von Lengnau befinden sich mehrheitlich im bewohnten Umfeld oder in Arbeits- und Dienstleistungszonen oder im Umfeld von Freizeitnutzungen. Daher werden sie von verschiedenen Verkehrsteilnehmern benutzt. Auch wenn je nach Standort in Bezug auf die Verkehrsarten unterschiedliche Prioritäten bestehen, müssen die Strassen für alle benutzbar sein. Weiter haben Betrieb und die Gestaltung der Strassen direkte Auswirkungen auf die Qualität des Umfeldes.

Für die Strassen innerorts steht die angebotsorientierte Verkehrsplanung im Vordergrund, welche die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen erfüllen kann. Nicht allein die Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs bestimmt die Gestaltung und Betrieb der Strassen, sondern ein verträgliches, wirtschaftliches Angebot, das sich auch an Belastbarkeitsgrenzen orientiert.

In diesem Sinne gilt die sogenannte 4V-Strategie des Kantons Bern (Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022) auch auf Gemeindeebene:

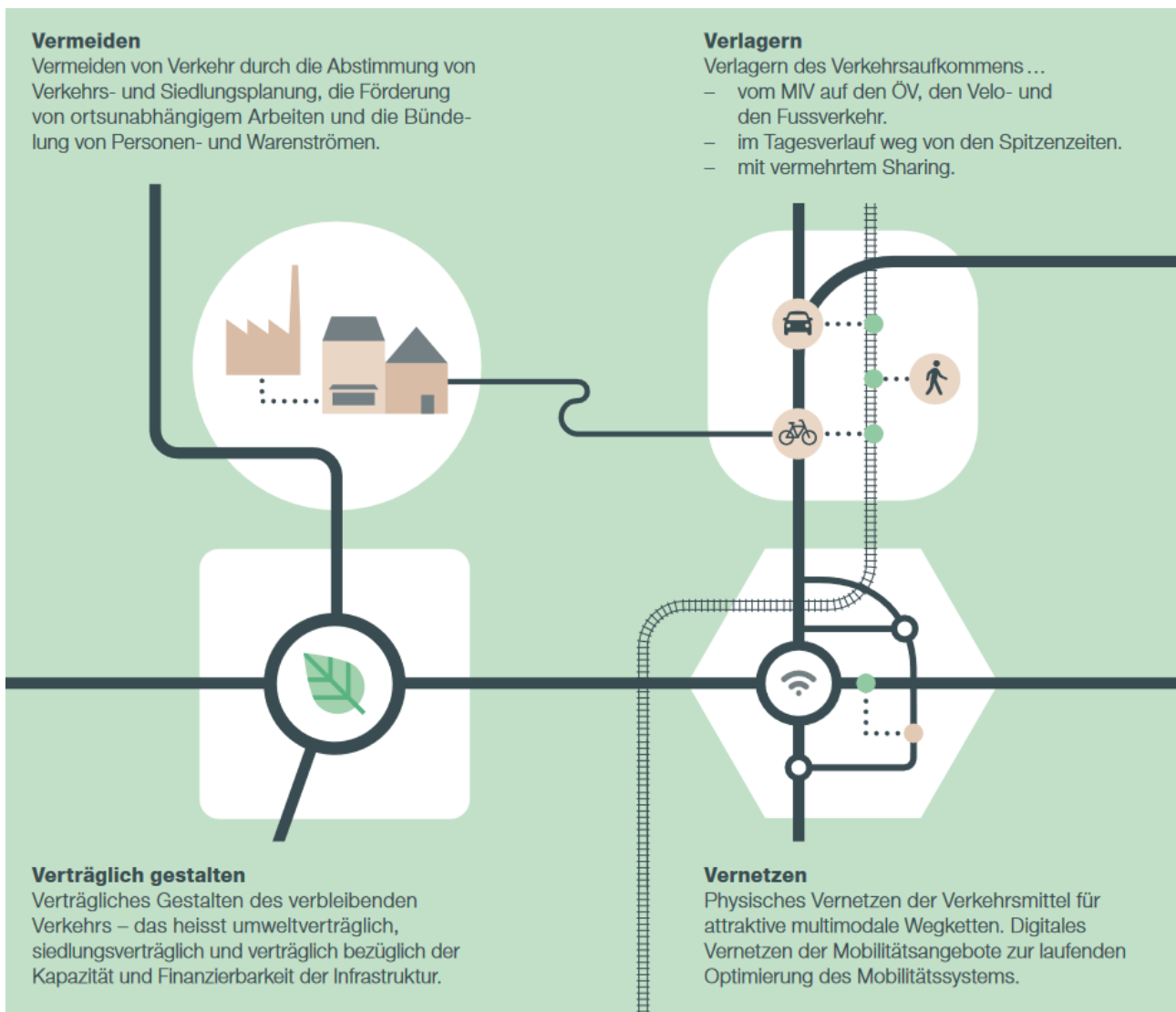


Abbildung 1: 4V-Strategie Kanton Bern (Quelle Bau und Verkehrsdirektion BE)

4.2 Individualverkehr

Der Individualverkehr bleibt ein wichtiger Verkehrsträger. Die qualitativen Bedingungen dazu sollen verbessert werden. Dazu zählen zum Beispiel die Verbesserung der Verkehrsabläufe bei Knoten, die Verkehrsführung und Signalisation sowie Optimierungen bei der Parkraumorganisation.

Die negativen Auswirkungen des Individualverkehrs sollen minimiert werden, namentlich in Quartieren mit hohem Wohnanteil. In diesen Gebieten ist der quartierfremde Verkehr möglichst zu unterbinden.

Beim automobilen Binnenverkehr in der Gemeinde und Agglomeration besteht ein grösseres Verlagerungspotential auf platzsparende Verkehrsträger, was hilft, die Gesamtverkehrsbelastung zu reduzieren.

Die Autobahn A5 (inkl. Ostast Biel) als leistungsfähiges Netzelement neue Verbindungen geschaffen und bewirkte eine erhebliche Kapazitätsumlagerung. Diese grosse Verbesserung für den motorisierten Individualverkehr muss zur Entlastung der Strassen im Siedlungsgebiet genutzt werden. Die Autobahn soll nebst dem Transit- auch einen möglichst grossen Anteil des lokalen Autoverkehrs aufnehmen.

Die Schwerpunkte bezüglich des motorisierten Individualverkehrs sind:

- Betrieb eines zweckmässigen Strassennetzes für die Erschliessung der Quartiere und Gewerbegebiete,
- Behebung von Sicherheitsdefiziten im Strassennetz (vorwiegend punktuelle Massnahmen),
- Weiterentwicklung der Parkraumorganisation mit konzentrierten Parkierungsanlagen,
- Schaffung von verkehrsberuhigten Wohnquartieren und Entlastung vom quartierfremden Durchgangsverkehr.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (ÖV) wird in zweifacher Hinsicht ebenfalls wichtiger Teil des Verkehrsangebots von Lengnau bleiben. Einerseits übernimmt der ÖV auf platz sparende und Umwelt schonende Weise einen Teil des Gesamtverkehrs. Andererseits kommt dem ÖV eine wichtige Rolle bei der Mobilitätsversorgung zu, da er für die gesamte Bevölkerung zugänglich ist.

Der Verkehrsanteil des ÖV soll erhöht werden, namentlich auch in den Spitzenverkehrszeiten, wenn auf dem Strassennetz die Kapazitätsgrenzen erreicht werden.

- Realisierung von gezielten Angebotsausbauten zur Verbesserung der Erschliessung und zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit,
- Ausbau der Haltestelleninfrastruktur, um das Behindertengleichstellungsgesetz zu erfüllen. Da in diesem Kontext der Benutzerkomfort generell erhöht wird, können alle ÖV-Kunden profitieren,
- Entwicklung und Verbesserung der Bahnhofs Lengnau und des direkten Umfelds (Zugänglichkeit, Attraktivität der Anlagen).

4.4 Veloverkehr

Dank den günstigen topografischen Randbedingungen kann ein grosser Teil der in Lengnau zurückgelegten Strecken mit dem Velo bewältigt. Es gehört zur Daueraufgabe, die Rahmenbedingungen laufend zu verbessern. Schwerpunkte sind:

- Qualitäts- und Sicherheitsverbesserungen bei den Velowegverbindungen,
- Schliessung der Velonetzlücken, in erster Priorität jene, die ein grosses Verbesserungs- und Nachfragepotenzial aufweisen,
- Bereitstellung Zweiradabstellplätze. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil motorisierter Zweiräder stark zugenommen hat. Daher braucht es in nachfragestarken Bereichen differenzierte Parkregimes für Zweiräder.

4.5 Fussverkehr

Der Fussverkehr ist eine einfache, Platz sparende und sehr Ressourcen schonende Fortbewegungsart. Nebst den Aspekten der Sicherheit spielt die Attraktivität der Fusswegverbindungen eine wichtige Rolle. Die Zunahme des rollenden Verkehrs hat diesbezüglich zu Einbussen geführt. Für die nächsten Jahre stehen folgende Schwerpunkte im Zentrum:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf den Schulwegen,
- Schaffung von direkten Verbindungen beziehungsweise Minimierung der Umwege (Schliessung von Netzlücken),
- Bereitstellung von Gehbereichen mit angemessenen und komfortablen Platzverhältnissen, damit eine hohe Benutzer- und Aufenthaltsqualität für die zu Fuss Gehenden entsteht.

4.6 Gestalterische Qualität des Strassenraumes

Attraktivierung der Dorfzentren, Quartieraufwertungen und Durchgrünung der Siedlungsgebiete sind in den letzten Jahren wichtige Anliegen geworden. Weiter muss in den dichteren Siedlungsgebieten der zu starken Hitzebildung entgegengewirkt werden.

Dabei spielt die Strassenraumgestaltung eine zentrale Rolle. Die Verkehrsplanung muss nebst den verkehrstechnischen Anforderungen die Aspekte der Strassenraumgestaltung einbeziehen und darauf hinwirken, dass Spielräume für attraktive Strassen- und Platzgestaltungen entstehen.

Weiter ist zur Verringerung der Hitzebildung und zur Entlastung der Strassenentwässerung eine Reduktion der versiegelten Flächen anzustreben.

5. LÖSUNGS- UND HANDLUNGSANSÄTZE

In den folgenden Kapiteln wird aufgezeigt, wie zu den festgelegten Stossrichtungen (vgl. Kap. 4) konkrete Massnahmen entwickelt werden können. Die Vorschläge sind nicht abschliessend und es können weitere dazu kommen. Wichtig ist, dass sie den grundsätzlichen Stossrichtungen entsprechen.

Bei der Massnahmenplanung ist auch die Koordination mit anderen Vorhaben und Planungsinstrumenten nötig, insbesondere die Abstimmung mit den Inhalten des Agglomerationsprogramms Grenchen.

5.1 Massnahmenansätze Kantonstrassen

Die Massnahmen auf den Kantonsstrassen liegen in der Kompetenz des Tiefbauamtes Kanton Bern (OIK III), der für den Bau und Unterhalt dieser Strassen verantwortlich ist. Seitens der Standortgemeinde können aber der Handlungsbedarf aufgezeigt und Massnahmenvorschläge eingebracht werden. In diesem Sinne sind auch die nachfolgenden Vorschläge einzuordnen.

Die Massnahmenansätze Kantonstrassen sind in folgende Themen gegliedert:

1. Knotenbereiche
2. Trottoirbereiche (Gehwege und Trottoirüberfahrten)
3. Querungsstellen
4. Veloführung
5. Temporegime (in Kap. 5.2 Verkehrs- und Temporegime enthalten)

Bezug zu Massnahmen gem. AP4 Grenchen:

MIV-Auf.1.1	Lengnau, Betriebs- und Gestaltungskonzept Solothurn-/Bürenstrasse	B	55
LV-V.2.1	Lengnau, Knotensanierung Büren-/Industriestrasse	B	80

Planübersicht und Kurzbeschreibung der Massnahmenansätze Kantonstrassen vgl. nächste Seiten

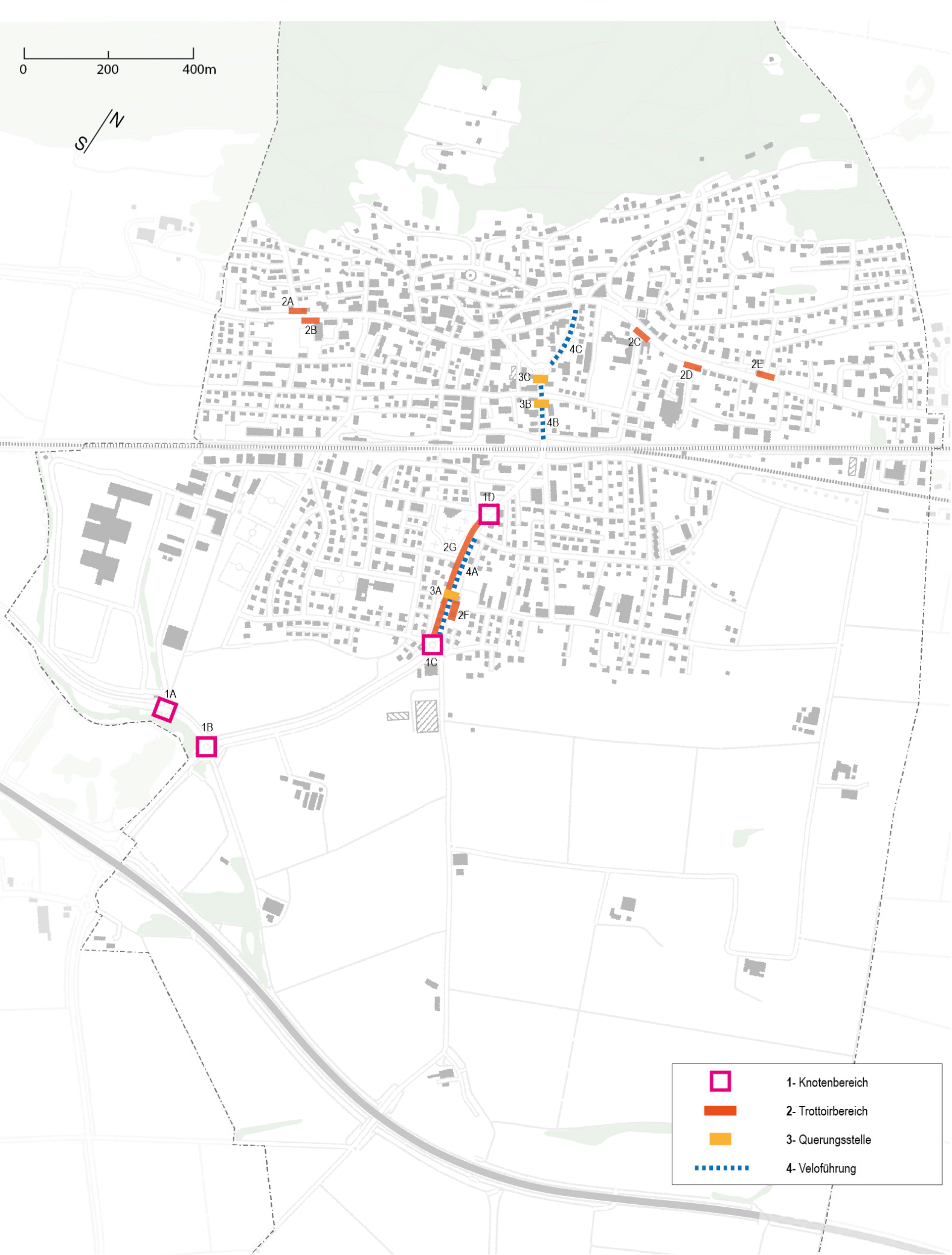


Abbildung 2: Übersicht Massnahmenansätze Kantonstrassen

Kurzbeschreibung Massnahmenansätze Kantonsstrassen

1. Knotenbereiche

1A



Knoten Bürenstrasse / Industriestrasse

Massnahmenkombination:

- Industriestrasse: Fussgängerstreifen mit Trottoirabschnitt
- Bürenstrasse: Fussgängerstreifen mit Inselkopf (West) und Erstellung beidseitiges Trottoir
- Bürenstrasse: Mittelstreifen mit Inselkopf Ostseite

Evtl. Herabsetzung Höchstgeschwindigkeit (von heute 60 auf 50 oder 40 km/h)

Siehe Massnahme LV-V.2.1 AP4 Grenchen

1B



Kreisel Bürenstrasse / Schützenmattweg

Einführung Velowegweisung auf die Komfortroute Bürenstrasse Süd

1C

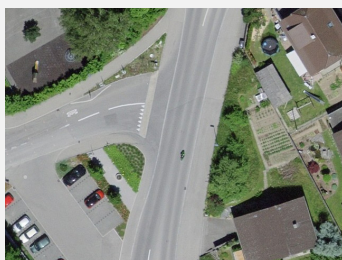


Kreisel Bürenstrasse / Kleinfeldstrasse / Eyweg

Massnahmenspektrum zu prüfen:

- Verbesserung Kreisel durch bauliche Ausbildung markierter Ring in der Kreiselmitte
- Umwandlung Kreisel in Knoten mit Vortrittsentzug Kleinfeldstrasse und Eyweg und Erstellung Abbiegehilfe

1D



Knoten Bürenstrasse / E. Schiblistrasse

Erstellung Abbiegehilfe (insb. für den Veloverkehr) von der Bürenstrasse in die Emil Schiblistrasse

2. Trottoirbereiche

2A



Einmündung Gummenweg
Erstellung Trottoirüberfahrt

2B



Einmündung Ulmenweg
Erstellung Trottoirüberfahrt

2C



Einmündung Kūpfasse
Erstellung Trottoirüberfahrt und Reduktion
«Einmündungstrichter»
Prüfung Aufwertungsmassnahmen, z.B. mit
Grünrabatte mit Baumpflanzungen

2D



Einmündung Kirchmattweg
Erstellung Trottoirüberfahrt

2E



Einmündung Grienbergstrasse
Erstellung Trottoirüberfahrt

2F



Einmündung Rolliweg
Erstellung Trottoirüberfahrt

2G



Bürenstrasse Südteil

Massnahmen zur Sicherung der abgesenkten Trottoirabschnitte und/oder zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs zu prüfen:

- Erstellung farbliche Randstreifen als optische Verschmälerung der Fahrbahn
- Entfernung markierte Mittellinie
- Anbringen von Pfosten (punktuell)

3. Querungsstellen

3A



Fussgängerstreifen bei Knoten Bürenstrasse / Rolliweg

Verbesserung bestehender Fussgängerstreifen mit Verbreiterung der Mittelinsel

3B



Fussgängerstreifen bei Knoten Bürenstrasse / Nerbenstrasse

Schutzmassnahme des bestehenden Fussgängerstreifens zu prüfen:

- Einseitige Einengung (Ostseite)
- Beidseitige Einengung
- Versetzung Richtung Nord (abhängig von C)

3C



Querungsstelle bei Kreisel Bürenstrasse / Badmattstrasse:

Erstellung Fussgängerstreifen mit Mittelinsel

4. Veloführung

4A



Bürenstrasse Abschn. Denkmalweg – Kleinfeldstrasse

Radstreifen bergwärts: Markierung Radstreifen in Richtung Denkmalweg, Aufhebung Mittellinie

4B



Bürenstrasse
Abschnitt Badmattkreisel – Fabrikstrasse

Radstreifen bergwärts: Markierung Radstreifen in Richtung Fabrikstrasse, Aufhebung Mittellinie

4C



Badmattstrasse
Abschn. Zollgasse – Bürenstrasse (Kreisel)

Radstreifen bergwärts: Markierung Radstreifen in Richtung Zollgasse

5.2 Verkehrs- und Temporegime

Auf den meisten Gemeindestrassen gilt bereits Tempo 30. Mit dem Einbezug der Oelestrasse (heute Tempo 40) in die Tempo-30-Zone könnte eine Verbesserung und Vereinheitlichung auf dem Gemeindestrassennetz erzielt werden.

Weiter ist auch denkbar, die Zentralen Abschnitte der Kantonsstrasse in ein Tempo-30-Regime einzubeziehen.

Die Ausdehnung der Fussgängerzonen ist ein Ziel aus dem Leitbild der Gemeinde Lengnau. Durch gewisse Fahrbeschränkungen wurden in den letzten Jahren faktisch punktuelle Fussgängerbereiche geschaffen (z.B. Neugestaltung Brunnenplatz und Umgestaltung Nerbenstrasse beim Kindergarten).

Für grössere Fussgängerzonen ohne Fahrverkehr wie in den Geschäftszentren von grösseren Städten ist das Potenzial in Lengnau nicht vorhanden. Einzig die heutige Begegnungszone Solothurnstrasse könnte als Fussgängerzone signalisiert werden, wobei dann die Parkplätze aufgehoben werden müssten, was unter der aktuellen Interessenabwägung nicht infrage kommt.

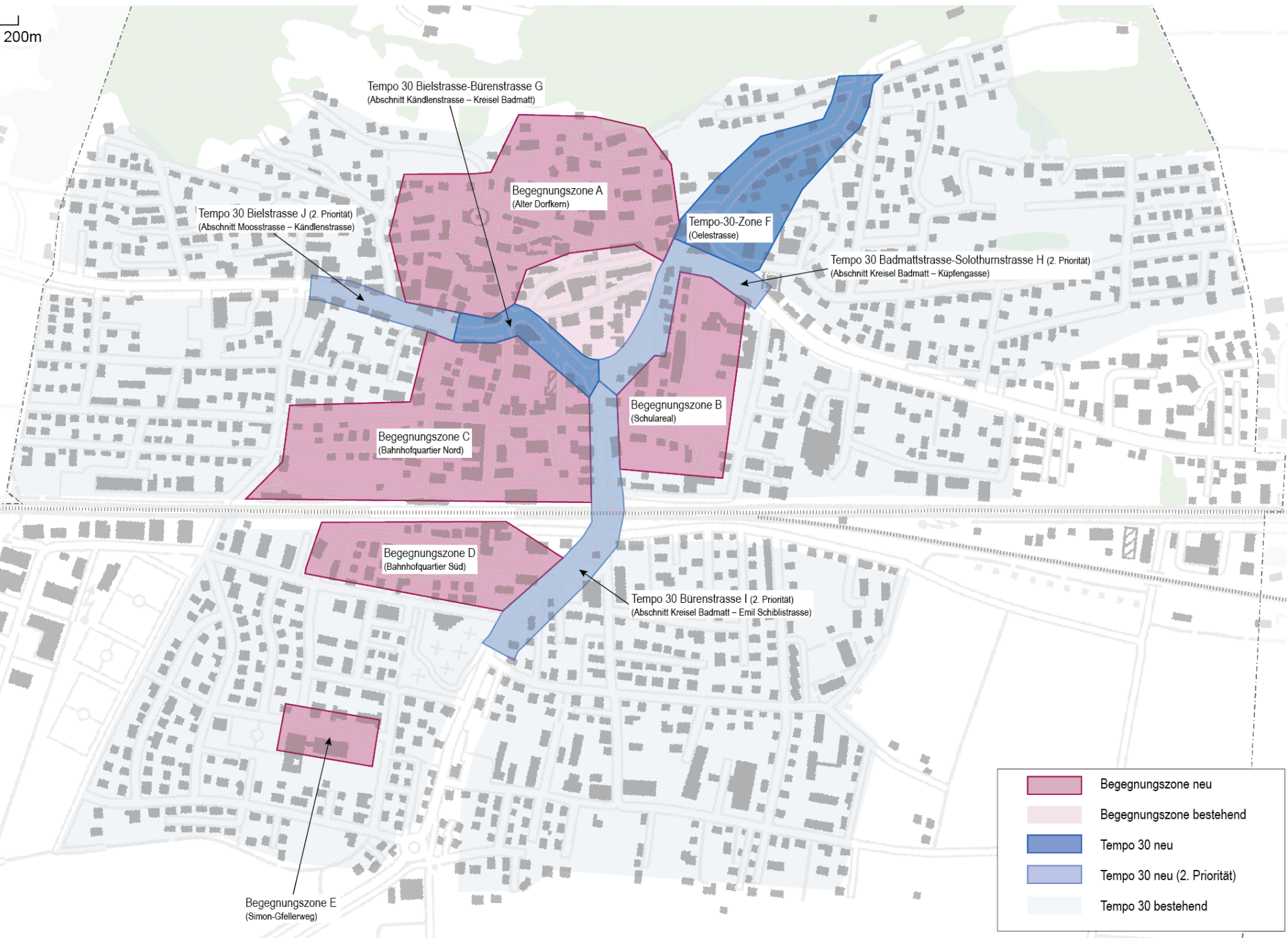
Im Sinne der Ziele aus dem Leitbild sollen jedoch weitere Begegnungszonen geschaffen werden. Im Vordergrund steht dabei das Bahnhofsquartier, das Dorfkerngebiet und Bereiche um die Schulanlagen.



Abbildung 3: Begegnungszone Dorfkern und Tempo-30-Zone Nerbenstrasse

Planübersicht und Kurzbeschreibung der Vorschläge betreffend Verkehrs- und Temporegime vgl. nächste Seiten

0 100 200m

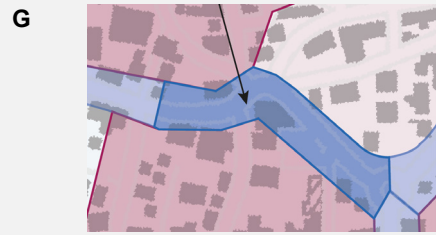


	Begegnungszone neu
	Begegnungszone bestehend
	Tempo 30 neu
	Tempo 30 neu (2. Priorität)
	Tempo 30 bestehend

Abbildung 4: Übersicht Verkehrs- und Temporegime

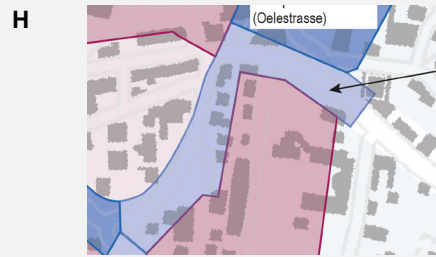
Kurzbeschreibung Vorschläge Verkehrs- und Temporegime

A		Alter Dorfkern Erweiterung Begegnungszone Dorfkern mit Einbezug Beundenstrasse und Mühleweg
B		Schulareal Einführung Begegnungszone auf Nerbenstrasse (Ostteil) und Schulweg
C		Bahnhofquartier Nord Einführung Begegnungszone auf der Bahnhofstrasse, Pleutonenstrasse Ostteil, Pappelweg, Kändlenstrasse, Nerbenstrasse Westteil
D		Bahnhofquartier Süd Einführung Begegnungszone auf Chasseralweg, Friedhofstrasse, F. Glauserweg
E		Simon-Gfellerweg Einführung Begegnungszone im Bereich Schulanlage
F		Oelestrasse Einführung Tempo-30-Zone mit punktuellen Massnahmen für die Fussgängerführung (Verbesserung Längsbeziehung Fussgänger) Einbeziehung mit angrenzenden Tempo-30-Zonen (Rainweg, Rohrweg, ev. Krähenbergstrasse)

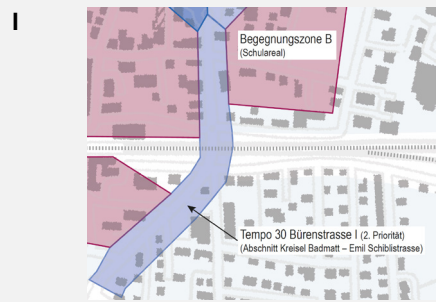


Abschnitt Bielstrasse ab Kändlenstrasse bis
Bürenstrasse Kreisell Badmatt
Einführung Tempo 30 im Dorfkern
(Strecke ca. 200 m)

Vorschläge Temporegime 2. Priorität (mittel- bis langfristig zu prüfen)



Abschnitt Badmattstrasse bis Solothurnstrasse
Einmündung Kuppfgasse
Einführung Tempo 30 im Dorfkern
(Strecke ca. 400 m)



Abschnitt Bürenstrasse ab Kreisell Badmatt bis
Einmündung Emil Schiblistrasse
Einführung Tempo 30 im Dorfkern
(Strecke ca. 300 m)



Abschnitt Bielstrasse ab Einmündung
Moosstrasse bis Einmündung Kändlenstrasse
Einführung Tempo 30 im Dorfkern
(Strecke ca. 200 m)

5.3 Aufwertung Quartierstrassen

In den letzten Jahren wurden verschiedene Gemeindestrassen mit Aufwertungsmassnahmen verbessert, oft im Rahmen des Strassenunterhalts und/oder von Werkleitungserneuerungen. Diese Stossrichtung soll in den nächsten Jahren weiterverfolgt werden.

Mit der Ausarbeitung eines Mittel- und Langfristkonzepts für die Strassenräume könnten die Planungs- und Finanzierungsprozesse zwischen Aufwertungsmassnahmen und Strassenunterhalt / Werkleitungserneuerung noch besser aufeinander abgestimmt werden.

- Gesamtkonzepts zur Aufwertung der Strassenräume
- Detailprojekte für Strassen mit anstehendem Unterhalt (in Abstimmung auf Terminplan Unterhalt)
- Realisierungen in Koordination mit den Arbeiten für den Strassenunterhalt

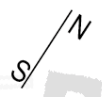
Die Quartierstrassen werden ortsbezogen und abschnittsweise aufgewertet. Bei jeder Erneuerung werden die Aufwertungs- und Verbesserungspotenziale ermittelt. Besonderes Augenmerk gilt den Strassenzügen im historischen Ortskern. Nachfolgend zwei in den letzten Jahren realisierte Quartierstrassenaufwertungen.



Abbildung 5: Aufwertung Kändlenstrasse (links) und Emil Schiblistrasse (rechts)

Planübersicht und Kurzbeschreibung der Vorschläge zur Aufwertung der Quartierstrassen vgl. nächste Seiten

0 100 200m



	Aufwertung neu
	Aufwertung realisiert

Abbildung 6: Übersicht Aufwertung Quartierstrassen

Kurzbeschreibung Massnahmenansätze Quartierstrassen

A



Oelestrasse

- Fussgängerlängsstreifen durch Trottoirbau ersetzen
- Trottoirüberfahrt Bärengässli

Punktuelle Grünrabatten mit Baumpflanzung

B



Krähenbergstrasse

- Trottoirbau, ev. in Kombination mit Grünrabatten

C



Fabrikstrasse

- Fussgängerlängsstreifen durch Trottoirbau ersetzen
- Punktuelle Grünrabatten mit Baumpflanzung

D



Jungfraustrasse

- Trottoir Ostseite Jungfraustrasse (inkl. Trottoirnasen Römerweg, Denkmalweg und ev. Steinackerweg) bis bestehendes Trottoir Nordseite Rolliweg

Punktuelle Grünrabatten mit Baumpflanzung

E



Rolliweg

- Trottoir Nordseite Rolliweg bis Schilthornweg (Fussgängerlängsstreifen ersetzen)
- Punktuelle Grünrabatten mit Baumpflanzung

F



Eyweg

- Kombination von Längsparkplätzen und Grünrabatte mit Baumpflanzung

G



Simon Gfellerweg

- Punktuelle Grünrabatten mit Baumpflanzung

In Kombination mit Einführung Begegnungszone

H



Gotthelfstrasse

- Gehbereich Westseite
- Punktuelle Grünrabatten mit Baumpflanzung

I



Nerbenstrasse, Abschnitt Bahnhofstrasse –
Bürenstrasse

- Punktuelle Grünrabatten mit Baumpflanzung

J



Solothurnstrasse Ortskern / Begegnungszone

- Punktuelle Aufwertungsmassnahmen
(sickerfähiger Belag, Baumpflanzung, Park-
platzanordnung, Veloabstellplätze, Möblie-
rung, Spiele)

K



Beundenstrasse

- Punktuelle Aufwertungsmassnahmen in
Kombination mit Solothurnstr. Ortskern (J)

5.4 Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)

Wie bereits erwähnt weist Lengnau bezüglich Grösse und Topografie günstige Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr auf. Um dieses Potenzial auszuschöpfen, müssen die Wegverbindungen direkt, attraktiv und sicher sein. Denn für das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Velo ist die Qualität des lokalen Netzes von grosser Bedeutung.

Einerseits sind die Netzlücken zu schliessen und andererseits müssen die bestehenden Verbindungen verbessert werden. In den letzten Jahren wurden dazu auch schon einige Massnahmen getroffen, wie zum Beispiel die umfassende Umgestaltung der Kreuzung Moosstrasse / E. Schiblistrasse / Industriestrasse, womit die lokalen Fussweg- und Velobeziehungen wesentlich besser und sicherer geworden sind. Nun geht es darum, das Lengnauer Fuss- und Velowegnetz schrittweise weiter zu attraktiveren.

Nebst dem Qualitätsniveau der Wegabschnitte und Routen sind weitere Aspekte zu berücksichtigen wie die öffentlichen Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten oder das Angebot von Zweiradabstellplätzen.

Letztlich ist für den Fuss- und Veloverkehr die Gesamttattraktivität massgebend, welche aus der Summe der einzelnen Elemente und deren Qualitäten resultiert.

Die Massnahmenansätze betreffend Langsamverkehr sind in folgende Themen gegliedert:

1. Fusswegverbindungen
2. Fuss- / Velowegverbindungen
3. Veloparkierung
4. Aufenthaltsbereiche / Sitzgelegenheiten

Weiter beinhalten ein Teil der Vorschläge und Massnahmenansätze aus den vorangehenden Kapitel 5.1 bis 5.3 auch Verbesserungen zugunsten des Langsamverkehrs.

Bezug zu Massnahmen gem. AP4 Grenchen:

LV-V.1.2	Lengnau, Veloverbindung Feldweg – Schützenmattweg	A	75
LV-V.2.2	Lengnau/Grenchen, Krähenbergstrasse–Tannhofstrasse–Bahnhof Grenchen Nord	B	81


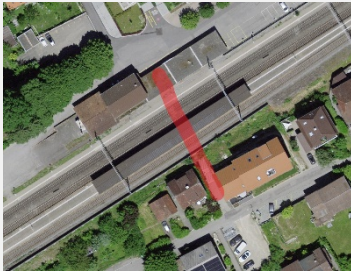


Planübersicht und Kurzbeschreibung der Vorschläge betreffend Langsamverkehr vgl. nächste Seiten



Abbildung 7: Übersicht Massnahmenansätze Langsamverkehr

Kurzbeschreibung Massnahmenansätze Langsamverkehr

1. Fusswegverbindungen

1A		<p>Bahnunterführung Grenzweg– Industriestrasse</p> <p>Massnahmenkombination:</p> <ul style="list-style-type: none">- Reinigung Tunnelsteine (Graffiti entfernen)- Randabsenkung Nordseite <p>Öffnung des privaten Wegs für öffentliche Nutzung durch Vereinbarung mit Eigentümer Parzelle 2601 (M. Pauli AG)</p>
1B		<p>Ausbau Rampe bei Nord- und Südzugängen gemäss SBB-Projekt</p> <p>Damit verbundene Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Neue Strassenverbindung Bahnhofplatz– Moosstrasse- Erstellung Sitzmöglichkeiten- Erweiterung Veloparkierung
1C		<p>Privatweg Küpfgasse – Kirchmattweg</p> <p>Öffnung des privaten Weges für die öffentliche Nutzung durch Vereinbarung mit Eigentümer der Parzellen 275, 3327 und 270</p>
1D		<p>Waldweg zw. Eichweg und Restaurant Alpenblick</p> <p>Ausbau Waldweg und Erstellung Wegweiser bis zum Dorfzentrum (in Zsh. mit möglicher Wiedereröffnung Restaurant Alpenblick)</p>

2. Fuss- / Velowegverbindungen

2A



Abschnitt Weidenweg – Feldweg
(Richtung Pieterlen)

Verbreiterung Kiesweg auf 2.5 m
(Länge ca. 70 m)

2B



Verbindung Bahnhofplatz – Moosstrasse
Fuss- und Veloverbindung im Kontext mit der
Siedlungsentwicklung

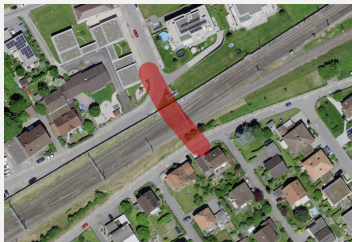
2C



Neue Bahnunterführung für den Velo- und
Fussverkehr zwischen Pappelweg und
Chasseralweg (langfristig zu prüfen im Kontext
mit der Siedlungsentwicklung im Bahnhofum-
feld und der übrigen Netzelemente)

evtl. mit Zugang zu den Perrons
evtl. mit Erstellung Fussweg südseitig des
Bahndamms zwischen Moosstrasse und
Chasseralweg

2D



Neue Bahnunterführung für den Velo- und
Fussverkehr zwischen Fabrikstrasse und
Eichholzweg

(Verweis auf AP4 Grenchen, Planübersicht
«Handlungsbedarf Veloverkehr»)

2E



Neue Fuss- und Veloverbindung zwischen
Fabrikstrasse und Ruffinistrasse (Stadt
Grenchen)

Terrainerwerb oder Nutzungsvereinbarung mit
SBB und Privateigentümern (Parzellen-Nr.
3312, 3314, 270) erforderlich

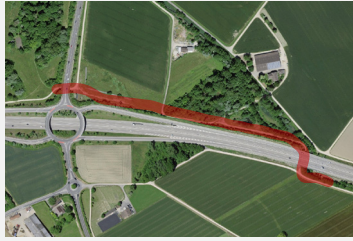
2F



Verbesserung Abschnitt Krähenbergstrasse
bis Siedlung Tannhofstrasse in Zusammen-
arbeit mit Stadt Grenchen

Anpassung Abschränkung und Signalisation
(vgl. auch Massnahme LV-V.2.2, AP4
Grenchen)

2G



Neue Verbindung mit Unterquerung Autobahn
(Schliessung Netzlücke auf der Komfortroute
Büren an der Aare - Lengnau - Pieterlen)

Erstellung Kiesweg mit baulichen Massnahmen zur Verhinderung Überflutungen (vgl. auch Massnahme LV-V.1.2, AP4 Grenchen)

3. Veloparkierung

3A



Vorbereich Postfiliale

Erstellung Veloparkierung ungedeckt
(6 Abstellplätze für Kurzzeitparkierung)

3B



Vorplatz Gemeindehaus

Erstellung Veloparkierung ungedeckt
(6 Abstellplätze für Kurzzeitparkierung)

3C



Vorbereich Coop

Erstellung Veloparkierung ungedeckt
(6 Abstellplätze für Kurzzeitparkierung)

3D



Parking VOI Migros

Erstellung Veloparkierung ungedeckt
(6 Abstellplätze für Kurzzeitparkierung)

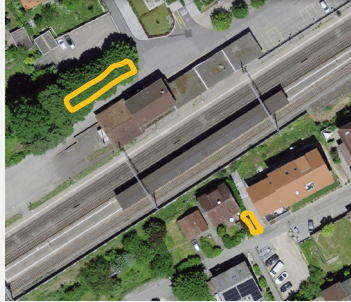
3E



Sportplatz

Erstellung Veloparkierung gedeckt
(20 Abstellplätze), Aufhebung 2-3 Parkfelder

3F



Bahnhof

Ausbau Veloparkierung gedeckt
Nordseite (Bahnhofplatz): ca. 50 Abstellplätze
Südseite (Chasseralweg): ca. 25 Abstellplätze

3G



Parking Denner

Erstellung Veloparkierung ungedeckt
(6 Abstellplätze für Kurzzeitparkierung)

4. Aufenthaltsbereiche / Sitzgelegenheiten



Beispielbild Lengnaumoos

Schaffung von Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten (nicht auf Übersichtplan lokalisiert)

Handlungsmöglichkeiten regelmässig prüfen, zum Beispiel auch in Zusammenhang mit Strassensanierungen, Verkehrsmassnahmen und Bauprojekten

Möblierungsmöglichkeiten:

Bank, Tisch, Stuhl, Klappsitz, Stufen, usw.

5.5 Öffentlicher Verkehr

Bezüglich dem Busverkehr besteht mit dem Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026 ein konkreter Ausbausritt, der auch für Lengnau Verbesserungen bringen wird. Neu soll auf der Buslinie 34 auch ein Abend- und Sonntagsangebot eingeführt werden und in den Hauptverkehrszeiten (Mo-Fr) soll Lengnau neu mit zwei Buslinien je im 30'-Takt bedient werden.

Seitens Gemeinde (und teilw. Kanton) müssen die Routen, bzw. Haltestellen bereitgestellt werden.

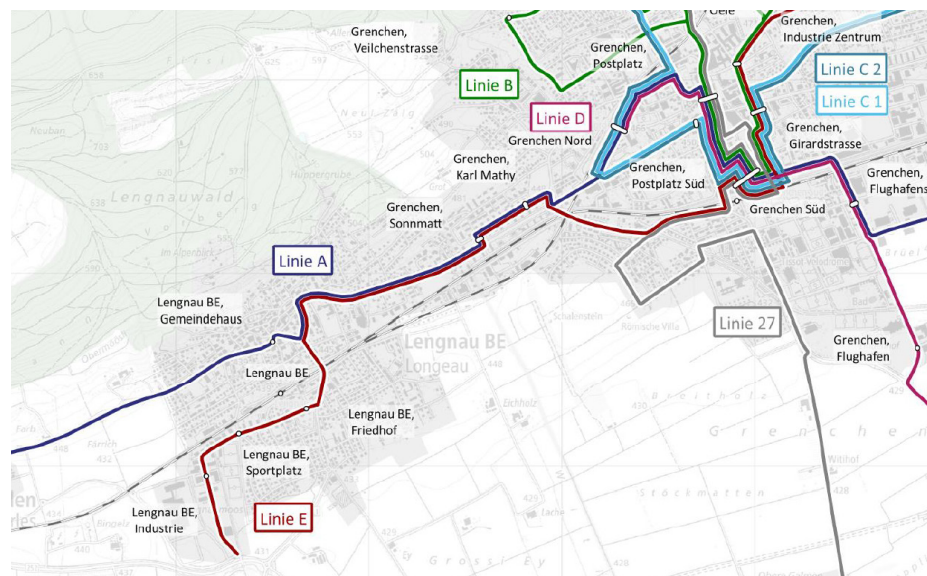


Abbildung 8: Busangebot 2026, Hauptverkehrszeit Mo-Fr (Planungsstand 1.9.22)

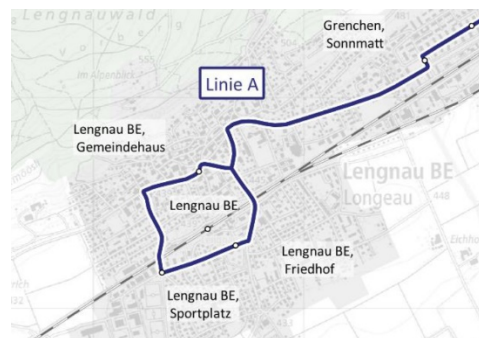


Abbildung 9: Busangebot 2026, Standardangebot (Planungsstand 1.9.22)

Ein weiteres Thema für die nächsten Jahre betrifft die Entwicklung und Verbesserung der Bahnhofs Lengnau und des direkten Umfelds (Zugänglichkeit und Attraktivität der Anlagen).

Ein entscheidender Faktor dazu ist die geplante Sanierung des Bahnhofs durch die SBB (Behindertengerechtigkeit der Anlagen). Ziel ist, dass darauf abgestimmt auch Massnahmen im Umfeld erfolgen können (Federführung Gemeinde).

Bezug zu Massnahmen gem. AP4 Grenchen:

ÖV-Ü.1.1	Agglomeration Grenchen, Überprüfung des ÖV-Angebotskonzepts, Studie	AvE	65
ÖV-Ü.1.2	Lengnau, Ausbau Bahnhofplatz, Studie	AvE	67
ÖV-Ü.1.3	Lengnau, Verbesserung ÖV-Erschliessung ESP Lengnaumoos, Studie	AvE	69
Dok.2.1	Bahnhof Lengnau, Ausbau Publikumsanlagen	B	108

5.6 Mobilitätsmanagement

In diesem Bereich geht es um die Förderung von einer effizienten und nachhaltigen Mobilitätsabwicklung für Unternehmen und die Gemeindeverwaltung. Seitens Gemeindebehörden besteht diesbezüglich in folgenden Bereichen Handlungsspielräume:

- Förderung und Einforderung von für Mobilitätskonzepte für Unternehmen (im Rahmen Baubewilligung bei Neu- oder Umbauten)
- Schaffung und ev. Förderung von Siedlungen mit reduziertem Motorfahrzeugverkehr
- Förderung Carsharing
- Förderung Elektromobilität
- Lenkungs- und Kommunikationsmassnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (lokale Ebene)
- usw.

Ob und in welchen Bereichen sich die Gemeinde Lengnau eine aktive Rolle übernehmen will und soll, muss auf Ebene der Gemeindebehörde diskutiert und bestimmt werden.

Bezug zu Massnahmen gem. AP4 Grenchen:

	Agglomeration Grenchen, Stärkung Kombinierte Mobilität, Studie	AvE	93
	Agglomeration Grenchen, Mobilitätsmanagement	AvE/Bv E/CvE	102