

## «Fuss-Velo-Köniz»: Verpflichtungskredit 2020-2024

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

### 1. Ausgangslage

Die Gemeinde Köniz sieht sich in den nächsten Jahren mit einer Zunahme im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) konfrontiert. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) geht von einem Gesamtverkehrswachstum von 27 % bis 2030 aus, wobei die Zunahme im ÖV grösser sein wird als beim MIV<sup>1</sup>. Schon heute stockt der Verkehr in Teilen des Könizer Strassennetzes, am stärksten im Raum Köniz/Liebefeld. Dort ist der Verkehrsfluss in den Spitzenstunden eingeschränkt, die Busse der Linie 10 sind stark ausgelastet.

Der Gemeinderat hat sich auf verschiedenen Ebenen mit dem Verkehrswachstum und der möglichen Lenkung beschäftigt. Übereinstimmend mit Bund, Kanton und RKBM kommt er zum Schluss, dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs massgeblich zur Lösung dieser Fragen beitragen kann (vgl. Legislaturziel 1.1.3c). Gerade in dicht besiedelten Gebieten und für Distanzen bis 5 km ist zu Fuss gehen und Velofahren attraktiv: Die Strassen und der ÖV werden entlastet, der CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduziert und es kann ein Beitrag zur Gesundheitsförderung geleistet werden. Investitionen in den Fuss- und Veloverkehr sind wesentlich kostengünstiger als der Infrastruktur- und Angebotsausbau im ÖV und beim MIV. Während der MIV und der ÖV in den Agglomerationen an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen, ist das Potenzial des Langsamverkehrs noch gross.

Dieses Potenzial wurde vom Gemeinderat bereits im Legislaturplan 2014-2017 erkannt und eine zukunftsweisende Verkehrs- und Energiepolitik als Schwerpunkt definiert. Im Legislaturplan 2018-2021 hat sich der Gemeinderat zum Ziel gesetzt, Massnahmen zur effizienten Umsetzung des künftigen Mobilitätsbedarfs zu planen und umzusetzen<sup>2</sup>. Diese Strategie entspricht den Grundsätzen von Bund, Kanton und Region.



Abb. 1: Schülerinnen und Schüler sind besonders im Fokus des Förderprogramms «Fuss-Velo-Köniz». Eröffnungsevent mobiler Pumptrack in Niederscherli im Frühjahr 2018.

Im Herbst 2016 hat der Gemeinderat das Förderprogramm «Fuss-Velo-Köniz» initiiert: Der Modalsplit<sup>3</sup> des Veloverkehrs soll bis ins Jahr 2030 von 5 % auf 10 % erhöht, derjenige des MIV von 43 % auf 38 % gesenkt und die Modalsplits des Fussverkehrs (32 %) und des ÖV (20 %) gehalten werden. Im Legislaturplan 2018-2021 hat sich der Gemeinderat zum Ziel gesetzt, einen Finanzierungsbeschluss zu «Fuss-Velo-Köniz» zu erwirken.

Der Gemeinderat will die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs umfassend, durch die Abteilung Verkehr und Unterhalt (AVU) geführt und directionsübergreifend koordiniert angehen. Die fünf Verwaltungsdirektionen haben die Ziele, die Organisation und erste Massnahmenbündel des Programms gemeinsam erarbeitet. Mit der Anschaffung eines mobilen Pumptracks wurde 2018 bereits eine erste, für die Bevölkerung und insbesondere für Schulkinder sicht- und anwendbare Massnahme umgesetzt.

Dem Parlament wird für die Umsetzung des Programms «Fuss-Velo-Köniz» ein Verpflichtungskredit von CHF 300'000 pro Jahr von 2020 bis 2024 zu Lasten der Erfolgsrechnung Konto 2440.2440.3109.95 „Fuss-Velo-Köniz“ beantragt. Die verstärkte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird zu einer wichtigen Aufgabe der Gemeinde, für dessen Umsetzung der Gemeinderat das Parlament formell bittet, ihn mit dieser Aufgabe zu beauftragen.

<sup>1</sup> Vgl. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK II, [www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch)

<sup>2</sup> Legislaturplan 2018 – 2021, Ziel 1.1.3. <https://www.koeniz.ch/politik/legislaturziele.page/772>

<sup>3</sup> Modalsplit: relativer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den zurückgelegten Etappen und Wege.

## 2. Hintergründe zum Programm «Fuss-Velo-Köniz»

Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) II wird für die Agglomeration Bern bis 2030 eine deutliche Verkehrszunahme prognostiziert (MIV: +13%, ÖV: + 52%, insgesamt: +27%, in Personenkilometer). Im Kanton Bern wird seit 2010 eine leichte Zunahme der täglichen Veloetappen festgestellt (Stadt Bern: starke Zunahme seit 2014).<sup>4</sup> Bei Kindern und Jugendlichen ist die Velonutzung jedoch abnehmend – ein Trend, den es zu stoppen gilt.

Gelingt es, einen möglichst grossen Anteil des prognostizierten Mehrverkehrs mit dem Velo oder zu Fuss abzuwickeln, fallen für die öffentliche Hand insgesamt wesentlich geringere Kosten an, als wenn der gleiche Anteil mit dem ÖV oder dem MIV transportiert würde.<sup>5</sup>

Die gezielte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mit dem Programm «Fuss-Velo-Köniz» soll den Modalsplit zugunsten des Langsamverkehrs verbessern und damit stark belastete Strassenabschnitte sowie überfüllte Busse entlasten, die Emissionen reduzieren (v.a. Lärm, Luft/Feinstaub, CO<sub>2</sub>) sowie einen Beitrag zur Volksgesundheit leisten. Damit nimmt das Programm Bezug zur Energiestrategie 2010-2035 der Gemeinde. Und nicht zuletzt erfordert die innere Verdichtung, welche zentraler Bestandteil der revidierten Könizer Ortsplanung ist, wohnverträgliche Verkehrslösungen.

Der Gemeinderat hat für die Entwicklung des Modalsplits folgende Ziele formuliert:

	Modalsplit Köniz 2010 <sup>6</sup>	Ziel-Modalsplit 2030	Zielerreichung bedeutet angenommenes Wachstum bis 2030:
Gesamtverkehr	100 %	100 %	+27 %
<b>Fussverkehr</b>	32 %	<b>32 %</b>	+27 %
<b>Veloverkehr</b>	5 %	<b>10 %</b>	+154 %
ÖV	20 %	20 %	+27 %
MIV	43 %	38 %	+12 %

Um den Anteil des Fuss- am Gesamtverkehr mindestens zu halten, ist der Fussverkehr gegenüber heute um mehr als ein Viertel zu steigern. Dazu müssen mit «Fuss-Velo-Köniz» Massnahmen ergriffen werden. Das bestehende Fusswegnetz ist punktuell zu ergänzen sowie örtlich sicherer und attraktiver zu gestalten. Insbesondere planungsrechtliche Instrumente bei Neubauprojekten tragen zu einer fortlaufenden Verbesserung des Fusswegnetzes bei.



Abb. 2: Im funktionierenden Gesamtsystem ergänzen sich die einzelnen Verkehrsträger.

Um den Velo-Modalsplit gegenüber heute zu verdoppeln muss der Veloverkehr absolut um über 150 % gesteigert werden. Dem Velo wird im städtischen Raum grosses Potenzial beigemessen: schnell, einfach, günstig, emissionsfrei. Im ländlichen Raum besteht Potenzial für Fahrten mit dem e-Bike.

Damit das angenommene Wachstum im ÖV und MIV bewältigt und der Gesamtverkehr auch im Zielzustand 2030 verträglich abgewickelt werden kann, sind weitere Massnahmen zu ergreifen. Die entsprechenden Planungen sind beim MIV mit dem Projekt „Verkehrsmanagement Köniz-Bern/Südwest“ und beim ÖV mit der Erarbeitung der «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» sowie dem Bahn-Ausbauschritt «STEP 2035» (Viertelstundentakt S-Bahn Bern-Niederscherli) im Gang.

Das Ziel für die Gemeinde Köniz ist ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem, welches die Mobilitätsbedürfnisse gut und kosteneffizient deckt und bei dem alle Verkehrsträger optimal genutzt sind und sich ergänzen. So kann das prognostizierte Mobilitätswachstum für die Könizer Bevölkerung verträglich gestaltet werden.

<sup>4</sup> Vgl. Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Velonutzung 2000-2015 im Kanton Bern. BVED Kanton Bern, 2018.

<sup>5</sup> Zu Fuss/per Velo zurückgelegte Wege generieren einen positiven externen Gesamtnutzen von rund 13-18 Rp./km für die Gesellschaft, welcher seine Kosten um ca. 1/3 überwiegt. UVEK/ARE (2018:11) <https://tinyurl.com/ydfnez53>

<sup>6</sup> Lesebeispiel: Bei 20% aller Wege ist der ÖV das Hauptverkehrsmittel (längste Etappendistanz).

### 3. Das Förderprogramm «Fuss-Velo-Köniz»

«Fuss-Velo-Köniz» wurde durch den Gemeinderat und die beteiligten Direktionen als Förderprogramm konzipiert. Ein Programm stellt die strategische Führung und gemeinsame Klammer zahlreicher Einzelvorhaben und Projekte dar. Kleinere bis mittlere Projekte werden direkt durch das Programm geplant, koordiniert und finanziert, während grosse Vorhaben zur Fuss- und Veloförderung (meist Fuss- oder Velo-Infrastrukturvorhaben im Rahmen von Strassensanierungen) zwar massgeblich durch «Fuss-Velo-Köniz» initiiert, geplant und koordiniert werden, jedoch auf dem ordentlichen Weg dem jeweils kompetenten Organ zu beantragen sind.

Mit «Fuss-Velo-Köniz» erhält die Verwaltung die Aufgabe, den Langsamverkehr stärker zu fördern und so über die reinen Infrastrukturanlagen hinaus dafür zu sorgen, dass diese auch genutzt und die gesteckten Modalsplit-Ziele erreicht werden.

Der Gemeinderat hat die Verwaltung Ende 2016 beauftragt, ein Förderprogramm zu entwickeln. Direktionsübergreifend wurde die Erarbeitung eines Massnahmenkatalogs, eines Umsetzungs- und Kommunikationskonzepts zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs an die Hand genommen. Es findet ein reger Austausch mit der Stadt Bern statt, Synergien werden genutzt. 2017 fanden mit externer Unterstützung verwaltungsinterne Workshops statt, in denen die Ziele, Schwerpunkte, ein Massnahmen- und Ideenkatalog und weitere Grundlagen erarbeitet wurden:

- Die Gemeinde Köniz reagiert aktiv auf den bis 2030 prognostizierten Mehrverkehr.
- Köniz fördert den Fuss- und Veloverkehr auf allen Altersebenen.
- Köniz besitzt mit dem Programm «Fuss-Velo-Köniz» eine mittelfristige Strategie und Planung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bis 2030.
- Das Programm «Fuss-Velo-Köniz» trägt dazu bei, den definierten Ziel-Modalsplit zu erreichen: Fussverkehr 32%, Veloverkehr 10%.
- Köniz intensiviert die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mit sechs Schwerpunkten:
  1. Infrastrukturmassnahmen
  2. Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren
  3. Dienstleistungs- und Fördermassnahmen
  4. Kommunikation
  5. Rücksichtsvolle Mobilitätskultur
  6. Einbezug der Bevölkerung

#### 3.1. Massnahmen / Projekte

Eine nutzerfreundliche Infrastruktur ist zentral für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Bevölkerung verlangt sichere und attraktive Wegverbindungen. Bei Umgestaltungs- oder Neuerschliessungsprojekten geniessen die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs stets eine hohe Priorität. Projekte wie der Fuss- und Radweg entlang der S-Bahn in Wabern oder die Velonebenroute Köniz haben den Fuss- und Veloverkehr im Fokus und machen ihn attraktiver.

Um eine hohe Nutzung der erstellten Fuss- und Veloinfrastruktur zu gewährleisten, werden in den genannten Schwerpunktbereichen Massnahmen umgesetzt oder unterstützt, welche die Könizer Bevölkerung motivieren, sich vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo fortzubewegen. Aus den Erfahrungen anderer Gemeinden ist bekannt, dass durch eine breite Massnahmenpalette und eine Begleitung durch lokal fokussierte Kommunikationsmassnahmen die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs stark gefördert wird. Die Realisierung dieser begleitenden Massnahmen ist verglichen mit Strasseninfrastrukturmassnahmen kostengünstig.

Im Folgenden wird auf die einzelnen Schwerpunkte eingegangen. Die grösseren Infrastrukturvorhaben und zahlreiche Einzelprojekte des Programms «Fuss-Velo-Köniz» werden im Rahmen der Planung oder Realisierung dem kreditkompetenten Organ nochmals detailliert vorgelegt (Projektauftrag bzw. Kreditantrag). Die Umsetzungsplanung des Programms wird im ersten Budgetjahr 2020 nach erfolgter Kreditsprechung erfolgen (vgl. Abschnitt 4). Die hier im Rahmen des Parlamentsantrags aufgeführten Massnahmen sind nicht abschliessend. Je nach Planungs- oder Projektphase ist der Stand der Kostenschätzung noch ungenau.

### 3.1.1. Infrastrukturmassnahmen (Kosten teilweise im Förderprogramm enthalten)

Ein attraktives, sicheres und durchgängiges Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr mit Sitzmöglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie sicheren Abstellplätzen für den Veloverkehr sind zentral. Geplant und teilweise realisiert ist ein Netz von Velohaupt- und Nebenrouten mit separater Veloführung sowie direkte, attraktive Fussverbindungen.<sup>7</sup> Die Qualität der Infrastruktur wirkt sich auch positiv auf das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden aus.

Grössere Infrastrukturvorhaben, die auch Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bringen, werden nicht über den beantragten Verpflichtungskredit finanziert, sondern auf ordentlichem Weg im Rahmen der Budgets dem jeweils kreditkompetenten Organ zum Beschluss vorgelegt. Planung und Umsetzung der Vorhaben erfolgen wie gewohnt in enger Koordination mit den betroffenen Abteilungen und Direktionen der Gemeinde Köniz sowie weitere Beteiligten.

Massnahmen	ab Jahr Kostenschätzung	Finanzierung durch FVK	Beiträge Kanton/Bund
Liebefeld, Hess-/Wabersackerstrasse: Sanierung, Verminderung Trennwirkung, sicheres Queren, Aufwertung Veloführung	laufend *CHF 2'160'000	nein (Planung/ Koordination)	offen
Köniz-Liebefeld, Velonebenroute: durchgehende Velonebenroute abseits Hauptachse (Muhlerstrasse bis Steinhölzliwald)	laufend, Beschluss CHF 100'000	nein (Planung/ Koordination)	
Wabern-Kleinwabern: Erstellung Fuss-/Veloweg entlang S-Bahn, Quartierschliessung zu Fuss, Schulweg zu Fuss/mit Velo	laufend, Beschluss CHF 4'760'000	nein	ja
Gesamtgemeinde, Verbesserung Sicherheit Velofahrende: Kleinmassnahmen, Signalisierung, Markierung, Velopiktogramme	2020 CHF 100'000	ja	
Gesamtgemeinde, Verbesserung Veloparkierung: Kleinmassnahmen, Witterungs-/Diebstahlschutz	2020 CHF 100'000	ja	ja
Niederwangen, Velo-Erschliessung Ried: Veloverbindung via Bümpliz Süd nach Bern	2020 CHF 350'000	nein (Planung/ Koordination)	ja
Liebefeld, Thomasweg/Stationsstrasse: Anpassungen Strassenraum, Realisierung verbesserte Veloführung/Querungen zu Fuss	2020 CHF 220'000	teilweise	
Schliern, Köniz, Veloverbindung Muhler-/Stapfenstrasse: Realisierung der Verbindung und Anschluss an Velonebenroute	2021 CHF 630'000	nein (Planung/ Koordination)	ja
Liebefeld, Fuss- und Radweg: Planungsarbeiten zu Verbindung entlang Bahnlinie S6 (Umsetzung Richtplan-Massnahme)	2022, nur Planung CHF 150'000	nein (Planung/ Koordination)	ja
Wabern, Realisierung Uferweg aareaufwärts ab Eichholz nach Kehrsatz: Verbesserung/Trennung Situation für Fussgänger/Velo	2022 CHF 300'000	nein (Planung/ Koordination)	ja
Köniz Bahnhof, Sonnenweg: Fuss- und velofreundliche Gestaltung Bahnhofzufahrt bei Realisierung der Arealentwicklung	2022 *CHF 1'700'000	nein (Planung/ Koordination)	ja
Niederwangen, Riedmoosstrasse: Sanierung und Verbesserung Fussweg und Veloführung	2023 *CHF 1'150'000	nein (Planung/ Koordination)	offen
Wabern, Seftigenstrasse: Sanierung Abschnitt 2 (Zentrum Wabern), Aufwertung Situation Velo und Umfahrung Tramhaltestellen	2024 *CHF 2'000'000	nein (Planung/ Koordination)	offen

*IAFP 2020, AVU. \*: Gesamtprojektkosten der Infrastrukturmassnahme. Anteil für Fuss-/Veloförderung ist deutlich tiefer.*

Die Massnahmenliste ist nicht vollständig, weitere Infrastrukturprojekte sind in Planung. Kleinmassnahmen in den Ortsteilen zur Behebung von Gefahrenstellen sind im Kredit beinhaltet.

### 3.1.2. Kinder, Jugendliche, Seniorinnen/Senioren

Ein besonderer Fokus liegt auf der Zielgruppe Kinder und Jugendliche (Velo) sowie bei den Seniorinnen und Senioren (Fussverkehr). Es ist wichtig, der abnehmenden Velonutzung der Jungen entgegen zu wirken, weil die Verkehrsmittelwahl in diesem Alter das zukünftige Mobilitätsverhalten entscheidend prägt. Seniorinnen und Senioren brauchen hindernisfreie Zugänge und ein sicheres, qualitativ gut ausgestattetes Fussverkehrsnetz. Dazu zählen auch Orte für Pausen, etwa Sitzbänke (vgl. Legislaturplan 2018-2021, Ziel 6.1.2).

Massnahmen	ab Jahr Kostenschätzung	Finanzierung durch FVK
"Elterntaxi" Schulwegkampagne: Unterstützungsmassnahmen, um den Schulweg selbstständig zurückzulegen. Aktionswochen „walk to school“.	2020 CHF 20'000	ja
Mehr Sitzbänke im öffentlichen Raum: Förderung des Fussverkehrs bei älteren Menschen (warten, Zwischenhalt, ausruhen, Gespräche) inkl. Unterhalt.	2020 CHF 50'000	ja
Aktionsset für Schulen/Feste/Anlässe: Alle Altersgruppen: Entwicklung Aktionsset mit spielerischen oder didaktische Materialien/Aktivitäten. Nutzung mit/ohne Betreuung.	2020 CHF 40'000	ja

<sup>7</sup> Vgl. Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG). <https://www.koeniz.ch/opr> -->Unterlagen /RP REGG

Unterstützung DefiVelo an Schulen: Veloförderungsmaßnahmen bei Jugendlichen durch praxisnahe Aktivitäten & eigene Erfahrungen. Kooperation DUB/DBS/Schulen.	laufend, Kostenanteil FVK offen	teilweise
Pedibussystem in den Ortsteilen: Begleitung der Kinder von „Pedibus-Haltestellen“ zu Fuss/ in Gruppen zur Schule und zurück. Unterstützung der Bedürfnisse der Schulen.	2021 CHF 10'000	ja
Winterdienst für Fuss-/Velowege: Prüfen einer örtlichen Priorisierung des Winterdienst, damit wichtige Fuss-/Velowege priorisiert geräumt werden.	2020, noch keine Kostenprognose	teilweise

Aus der Zusammenarbeit mit mehreren Direktionen besteht bereits das Arbeits- und Planungsinstrument «Leitfaden für Schulen: erlebnisreiche und selbständig zurückgelegte Schulwege, Kommunikation, Schulung, Mobilitätsangebote und Infrastruktur».

### 3.1.3. Dienstleistungs-, Fördermassnahmen

Mit diesem Massnahmenswerpunkt wird der Umstieg auf den Fuss- und Veloverkehr erleichtert. Er zeigt auf, welches Verkehrsmittel sich für welchen Zweck eignen kann. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird damit für die breite Bevölkerung im Alltag sicht- und erfahrbar.

Massnahmen	ab Jahr Kostenschätzung	Finanzierung durch FVK
Förderung privates Cargo-Bike-Sharing: Alternative für Transporte mit MIV. Prüfung Angebotserweiterung (bspw. carvelo2go, Lastenvelo ausleihen, Kooperation DUB)	laufend, Kostenanteil FVK offen	teilweise
Velo-Hauslieferdienst: Anschubfinanzierung. Einkaufswege älterer Personen können als Spaziergang zu Fuss unternommen werden (Dienst bringt Einkäufe heim)	2021 CHF 30'000	ja
Mobilitätsset für Neuzuzüger: Mobilitätsentscheide werden bei biografischen Brüchen wie Umzug gefällt (Set fördert Nutzung Fuss-/Veloverkehr, Kooperation DUB)	2020, 10'000.- Anteil FVK offen	teilweise

### 3.1.4. Kommunikation

Die Kommunikation ist ein wichtiger Erfolgsfaktor zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Sie trägt massgeblich dazu bei, dass die Bevölkerung vermehrt zu Fuss und mit dem Velo unterwegs ist, dass neue Massnahmen bekannt sind, genutzt werden und die Ziele erreicht werden. Begleitende Kommunikationsmassnahmen wirken verstärkend.

Massnahme	ab Jahr Kostenschätzung	Finanzierung durch FVK
Kampagne «Fuss-Velo-Köniz»: Kampagnenarbeit, erhöht Bekanntheit und Identifikation, Fokus auf Startphase sowie Realisierungen wichtiger Massnahmen	2020 CHF 40'000	ja
Inhaltliche Unterstützung der Kampagne "Energiewende leben" sowie Massnahmen der Fachstelle Energie zu Förderung des Fuss-/Veloverkehrs (Kooperation DUB)	laufend, Kostenanteil FVK offen	teilweise

«Fuss-Velo-Köniz» kann den Schwung der Veloförderung im Kanton und in anderen Gemeinden nutzen und kann daher seine Kommunikationsmassnahmen lokal fokussieren. Beispielsweise wird über lokal umgesetzte Fuss- oder Veloverkehrsmassnahmen (Infrastrukturen, Dienstleistungen usw.) berichtet oder es können Porträts von Gemeindegewinnen und -bürgern verschiedener Altersgruppen erstellt werden, welche oft zu Fuss- oder mit dem Velo unterwegs sind (Vorbildfunktionen).

### 3.1.5. Rücksichtsvolle Mobilitätskultur

Ziel dieses Schwerpunkts ist ein respektvolles und entspanntes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden hin zu einer rücksichtsvollen Mobilitätskultur.

Massnahme	ab Jahr Kostenschätzung	Finanzierung durch FVK
Schulungen miteinander im Verkehr: Angebotserweiterung der Kurse "David neben Goliath" für Bevölkerung, sicheres Begegnen von Fuss-/ Veloverkehr mit ÖV-Bussen	2021 CHF 20'000	ja
Rücksichtsvolles (Velo-)Fahren: Zielgruppe insbesondere e-Bikes, Kampagne Rücksichtnahme, Fairness, Sicherheit	2020, Kostenanteil FVK offen	ja

### 3.1.6. Einbezug der Bevölkerung

Der Einbezug der Bevölkerung ist für eine wirksame Fuss- und Veloförderung wichtig. Er verbessert die Qualität und Wirkung von Massnahmen und fördert vor allem deren Akzeptanz. Die Partizipation verbessert die Massnahmen und erleichtert deren Umsetzung. Sie unterstützt den

Aufbau einer rücksichtsvollen Mobilitätskultur. Die Direktion Planung und Verkehr informiert halbjährlich auch an der Ortsvereins-Information über die Aktivitäten von «Fuss-Velo-Köniz». Die Parlamentsmitglieder sind zu diesen Veranstaltungen jeweils eingeladen.

#### **4. Organisation, Finanzierung und Umsetzung von «Fuss-Velo-Köniz»**

Die Gesamtprojektleitung liegt bei der Direktion Planung und Verkehr (DPV). In Zusammenarbeit mit betroffenen Direktionen sollen die einzelnen Massnahmen schrittweise bis ins Jahr 2024 umgesetzt werden. Die Finanzierung erfolgt über ein Konto der Abteilung Verkehr und Unterhalt zu Lasten der Erfolgsrechnung. Stimmt das Parlament dem Kredit von insgesamt CHF 1.5 Mio. zu, wird in der Kontengruppe 2440 Langsamverkehr ab dem Budgetjahr 2020 bis 2024 jährlich ein Betrag von CHF 300'000 neu aufgenommen. Zur Entwicklung, Begleitung und Umsetzung des Förderprogramms «Fuss-Velo-Köniz» wurde über das vom Parlament bereits bewilligte Budget 2019 eine 70%-Stelle für fünf Jahre geschaffen. Die Projektumsetzung kann mit einer internen Stelle deutlich kostengünstiger abgewickelt werden, als wenn die Leistungen bei externen Büros eingekauft werden muss. Die Stelle wird nach der Bewilligung des Kredites durch das Parlament ausgeschrieben. Innerhalb des beantragten Verpflichtungskredites gelten die üblichen Vergabekompetenzen: Bis CHF 50'000 bei den Direktionen, über CHF 50'000 beim Gemeinderat. Mit dieser Vorgehensweise ist die effiziente Umsetzung gewährleistet und der administrative Aufwand kann gering gehalten werden.

Infrastrukturmassnahmen werden zu erheblichen Teilen von Bund und Kanton mitfinanziert. Beiträge für innovative Mobilitätsprojekte können bei „Energie Schweiz“, dem Förderprogramm des Bundes, beantragt werden. Die DPV nutzt diese Möglichkeiten der Co-Finanzierung.

Wird das Projekt Ende 2024 abgeschlossen, erfolgt die ordentliche Kreditabrechnung, welche dem Parlament vorgelegt wird. Die Berichterstattung erfolgt als gesonderter Bereich im Rahmen der ordentlichen Jahresberichte und, wie erwähnt, an den DPV-Infoveranstaltungen.

Nach Ablauf der ersten Kreditperiode (2020-2024), wird dem Parlament in einem separaten Bericht über die Fördertätigkeit und die Resultate von «Fuss-Velo-Köniz» informiert. Dabei wird auch das weitere Vorgehen bis 2030 beantragt.

#### **5. Folgen bei Ablehnung**

Bei einer Ablehnung müssen zur Bewältigung des zukünftigen Mehrverkehrs auf dem Gemeindegebiet mittel- und langfristig wesentlich mehr Mittel für den MIV- und ÖV-Infrastruktur- und Angebotsausbau eingesetzt werden als die beantragten CHF 1.5 Mio. für «Fuss-Velo-Köniz». Es würden nur Massnahmen zur Infrastrukturentwicklung getroffen werden können, ohne Dienstleistungen, Fördermassnahmen, Sensibilisierungen und Kommunikationsmassnahmen/Kampagnen für die betreffenden Altersgruppen. Der Ziel-Modalsplit 2030 für den Fuss- und Veloverkehr ist damit nicht zu erreichen.

Die Legislaturziele 1.1.3 a („Finanzierungsbeschluss zur Umsetzung von Fuss-Velo-Köniz“), 1.1.3 b (Umsetzung Fuss-Velo-Köniz-Massnahmen). 1.1.3 c (Verkehrsanteil ÖV/Fuss/Velo 2021 auf Korridor Schwarzenburgstrasse gegenüber 2015 erhöhen) und 6.1.2 (Bedürfnisse des Fussverkehrs stärken, Sitzmöglichkeiten) werden verfehlt beziehungsweise nicht erreicht.

#### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für das Förderprogramm «Fuss-Velo-Köniz», wird ein Verpflichtungskredit von CHF 1'500'000.00 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) Anteilmässig verteilt auf die Jahre 2020-2024 zu Lasten der Erfolgsrechnung Konto 2440.3109.80 bewilligt.

Köniz, 13. Februar 2019  
Der Gemeinderat