

Langsamverkehrskonzept Köniz

Schlussbericht



22. September 2010

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Köniz, Abteilung Verkehr und Unterhalt

Autoren: K. Dörnenburg, Sigmaplan AG
L. Willms, Sigmaplan AG

Version	Datum	Autor(en)
1.0	25.02.2010	kd, WI
1.1	27.09.2010	Kär/stae

Langsamverkehrskonzept Köniz

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	i
1 Einleitung	1
2 Vision und strategische Ziele	2
2.1 Vision	2
2.2 Strategische Ziele	2
2.3 Planungsgrundsätze	3
3 Schwachstellenanalyse	5
3.1 Ziel der Schwachstellenanalyse	5
3.2 Vorgehen	5
3.3 Nutzergruppen	5
3.4 Darstellung und Auswertung.....	6
3.5 Resultate der Schwachstellenanalyse	8
4 Handlungsfelder	9
4.1 Massnahmen entlang der Hauptachsen	9
4.2 Langsamverkehrsmassnahmen beim öffentlichen Verkehr.....	10
4.3 Massnahmen in Ortszentren und in der Umgebung von Schulen	11
4.4 Querschnittsaufgaben im Langsamverkehr	11
4.5 Abschätzung des Handlungsbedarfs	12
5 Massnahmen	13
5.1 Massnahmen auf Hauptachsen	14
5.2 Massnahmen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.....	32
5.3 Massnahmen in Ortszentren und bei Schulen.....	36
6 Umsetzung der Massnahmen	40
6.1 Im Rahmen des Agglomerationsprogramms	40
6.2 Massnahmenpaket Langsamverkehr auf Kantonsstrassen.....	42
6.3 Massnahmenpakete Langsamverkehr auf Gemeindeebene.....	42
6.4 Einzelmassnahmen Langsamverkehr auf Kantonsstrassen.....	42
6.5 Einzelmassnahmen Langsamverkehr in Gemeindekompetenz	43
6.6 Umsetzung durch Gemeinde im Rahmen Unterhalt.....	43

Anhang

- Anhang 1: Liste der berücksichtigten Schwachstellenarten
- Anhang 2: Relevanz der Schwachstellenarten für Nutzergruppen
- Anhang 3: Heutiges und zukünftiges Wanderwegnetz im Raum Köniz
- Anhang 4: Nationale und regionale Velorouten
- Anhang 5: Schwachstellen "Fehlende Randsteinabsenkung"
- Anhang 6: Festgestellte Schwachstellen ohne Handlungsbedarf
- Anhang 7: Massnahmenübersicht

Planbeilage (LVK Köniz; Massnahmenkarte)

Zusammenfassung

Im Jahre 2007 wurde in der Gemeinde Köniz ein Postulat eingereicht, das die Förderung des Langsamverkehrs und die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes verlangte. Dieses Postulat wurde in den Jahren 2008 bis 2010 durch die Formulierung des vorliegenden Konzeptes umgesetzt.

Der Analyse und der Entwicklung der entsprechenden Massnahmen lag die Erkenntnis zu Grunde, dass der Langsamverkehr nicht nur auf ein definiertes, abgegrenztes Netz von Haupt- und Nebenverbindungen angewiesen ist, sondern in ganz besonderem Masse von der Dichte und Vielfalt der bestehenden Angebote und Infrastrukturen lebt. Deshalb wurde bewusst auf die Definition eines Hauptnetzes verzichtet. Im Fokus der Untersuchungen stand die Idee eines möglichst dichten Netzes, das möglichst viele Ansprüche der unterschiedlichen Benutzer erfüllen soll. Am Anfang stand eine umfassende Schwachstellenanalyse, die nicht nur offensichtliche Mängel identifizieren, sondern mit den Augen der verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer alle erkennbaren Einschränkungen in der Benutzung des Langsamverkehrsnetzes erfassen sollte. Dies soll keinesfalls implizieren, dass es reicht, alle erkannten Schwachstellen zu eliminieren, um dem Langsamverkehr zum Durchbruch zu verhelfen. Steile Strecken und stark befahrene Strassenstücke werden für einen Teil der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden weiterhin ein Hindernis bleiben. Deshalb müssen einerseits Alternativen gesucht und Netzlücken geschlossen und andererseits durch die Beseitigung einer Reihe von Schwachstellen im Langsamverkehrsnetz positive Signale zur vermehrten Benützung des Velos und der eigenen Füsse gesetzt werden.

Die Schwachstellenanalyse diente zur Identifizierung von prioritären Massnahmen im Langsamverkehrsnetz. Deren Umsetzung wird – im Sinne der Förderung des Langsamverkehrs – zur Realisierung empfohlen. Dabei wurde versucht, möglichst kostengünstige Lösungen unter Ausnützung möglicher Synergiepotenziale zu formulieren. Diese Empfehlungen sind im Kapitel 5 und 6 als Vorschläge formuliert, die durch die zuständigen Stellen konkretisiert und mit einer noch zu erstellenden Umsetzungsstrategie zur Ausführung gebracht werden müssen. Eine periodische Überprüfung soll die Umsetzung des Konzeptes überwachen.

Das vorliegende Konzept wurde am 22. September 2010 vom Gemeinderat genehmigt und schafft damit eine Grundlage für den Richtplan Verkehr, der 2010 erarbeitet und voraussichtlich 2011 in Kraft gesetzt wird. Wesentliche Elemente des Konzeptes werden in diesem Rahmen als behördenverbindlich erklärt.

Zum Abschluss dieser Zusammenfassung sei auf eine Binsenwahrheit hingewiesen: Auch die besten Grundsätze und Zielformulierungen führen nur dann zu einer Veränderung des Verkehrsverhaltens, wenn die Ziele von den Bewohnerinnen und Bewohnern unterstützt und die entsprechenden Veränderungen sichtbar werden: Dann allerdings hat eine innovative Gemeinde wie Köniz ein grosses Potenzial, das es zu nutzen gilt.

1 Einleitung

Die Gemeinde Köniz setzt sich seit Jahren stark für die Velofahrerinnen und Velofahrer wie für die zu Fuss Gehenden ein. Schon der Richtplan Verkehr von 1993 ordnete dem Langsamverkehr eine hohe Priorität zu und viele Massnahmen wurden seither realisiert. Vor allem gefährliche Ortsdurchfahrten konnten durch umfangreiche Sanierungen für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer gestaltet werden.

Im Zusammenhang mit der angelaufenen Ortsplanungsrevision wurde 2006 ein Raumentwicklungskonzept erarbeitet, das der Förderung des Langsamverkehrs grosses Gewicht beimisst. Grundsätzlich herrscht Einigkeit über die Tatsache, dass schon heute der Langsamverkehr einen grossen Teil der Wegetappen übernimmt und darüber hinaus ein grosses noch nicht ausgeschöpftes zusätzliches Potenzial aufweist.

Aus diesen Gründen beschloss die Gemeinde Köniz, ein Langsamverkehrskonzept ausarbeiten zu lassen, welches die Möglichkeiten zur Förderung des Langsamverkehrs aufzeigt und Hinweise zur Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen enthält.

Die Erarbeitung wurde begleitet von einer Projektgruppe, die aus der Vorsteherin der Direktion Planung und Verkehr und Vertretern der Abteilung Verkehr und Unterhalt sowie der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Kantons Bern zusammengesetzt war. Die Erarbeitung erfolgte durch das Planungsbüro Sigmaplan AG, das für Teilaspekte folgende Fachleute beizog: Daniel Grob von der Firma GrobPlanung GmbH, Langenthal, mit dem die Sigmaplan die Methodik der Schwachstellenanalyse (im Rahmen des Langsamverkehrskonzeptes Solothurn) entwickelt hat und Rolf Bruckert von Bruckert/Wüthrich, Visuelle Gestaltung und konzeptionelle Beratung, Olten, zur Bearbeitung der Aspekte Umsetzung und Öffentlichkeitsarbeit.

Wichtige Grundlagen für das vorliegende Konzept waren die Arbeiten für das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr für die Agglomeration Bern und die Vorgaben des Verkehrsrichtplanes der Gemeinde Köniz aus dem Jahre 1993.

2 Vision und strategische Ziele

2.1 Vision

Die Mobilitätsansprüche nehmen zu, der öffentliche Raum und angrenzende Nutzungen werden vermehrt belastet, die Strassen wie auch der öffentliche Verkehr sind stark ausgelastet. Der Langsamverkehr kann mit wenig Infrastrukturkosten einen grossen Beitrag zu deren Entlastung beitragen.

Das Raumentwicklungskonzept Köniz (REK, 2007) hat die Vision formuliert, in städtischen Gebieten wie Köniz-Liebefeld den "Modal Split" in Richtung 33/33/33 zu lenken. Dies bedeutet, dass ein Drittel aller Wege mit dem öffentlichen Verkehr, ein Drittel der Wege mit dem Auto und das letzte Drittel mit dem Langsamverkehr, also zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Heute ist der Anteil des Autos noch um einiges höher. Um die angestrebte Verteilung zu erreichen, muss ein Umsteigen auf den "Umweltverbund" (öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) stattfinden. Dafür muss das Angebot dieser Verkehrsarten erweitert werden. Ein konsequenter Ausbau eines attraktiven Fuss- und Velonetzes sowie dessen Bekanntmachung sind dabei zentrale Voraussetzungen.

Die vermehrte Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf den Langsamverkehr hat einen weiteren, hoch erwünschten Nebeneffekt: Durch die Reduktion des Autoverkehrs wird die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen gesteigert, diese werden vermehrt frequentiert, die durchschnittliche Geschwindigkeit sinkt und damit werden die Voraussetzungen für eine bessere Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer verbessert.

2.2 Strategische Ziele

Auf der Basis der formulierten Vision können folgende strategische Ziele formuliert werden:

- Die Voraussetzungen für den Velo- und Fussgängerverkehr als wichtige Mobilitätsform sollen verbessert werden. Köniz als Energiestadt setzt sich auch im Verkehr für nachhaltige Lösungen ein.
- Langsamverkehr ist als Mittel gegen überlastete Strassen zu fördern, der Anteil des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr soll deutlich gesteigert werden
- Die Velo- und Fussgängerverbindungen sind für alle Nutzerinnen und Nutzer durchgehend, sicher und attraktiv zu gestalten
- Die Angebote im Langsamverkehrsnetz sind den potenziellen Nutzerinnen und Nutzern umfassend zu kommunizieren.

Konkret führt dies zu folgenden Zielen für das Langsamverkehrskonzept:

- Erreichen einer zusammenhängenden, durchgehenden und feinmaschigen Netzstruktur (bestehende und zu ergänzende Verbindungen)
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen der Nutzergruppen
- Förderung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Attraktivität und Übersichtlichkeit
- Beeinflussung des Modal Split

2.3 Planungsgrundsätze

Aufbauend auf die formulierten Visionen und strategischen Ziele und unter Anlehnung an bestehende Berichte im Kanton Bern lassen sich folgende Planungsgrundsätze für die Behandlung des Langsamverkehrs im Rahmen der gesamten Verkehrspolitik formulieren:

Integration von Langsamverkehrsangelegenheiten in die Gesamtplanung

- Bei sämtlichen neuen Nutzungen, Bauten und Anlagen wie auch bei wesentlichen Änderungen ist auf eine optimale Erschliessung für den Langsamverkehr zu achten, allenfalls auch mittels Auflagen gegenüber dem Bauherrn
- Bei grösseren Projekten im Strassenbereich wie auch bei Unterhaltsarbeiten ist immer abzuklären, ob im Zuge der Arbeiten die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden kann. Die Resultate der Schwachstellenanalyse (siehe Kapitel 3) stehen dafür als Hilfsmittel zur Verfügung
- Bei der Gestaltung von Verkehrsanlagen und deren Regelung (Vortrittsrechte etc.) ist immer zu prüfen, ob der Langsamverkehr bevorzugt werden kann.

Fussverkehrsnetze in Zentren und bei Schulen

- Im Umkreis von Nutzungen mit hohem Fussverkehrsaufkommen ist darauf zu achten, dass das Fusswegnetz möglichst dicht und durchgängig gestaltet ist. Unnötige Hindernisse wie Durchgangsverbote sind wo immer möglich zu eliminieren.
- Das Angebot an Querungsmöglichkeiten von stark befahrenen Strassen ist möglichst vielfältig zu halten, um den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht zu werden: Während gewisse NutzerInnen so direkt wie möglich und möglichst überall die Strasse überqueren wollen, sind andere für Fussgängerstreifen oder gar mit Lichtsignalen geregelte Übergänge dankbar.

Veloverkehrsführung entlang von Hauptachsen

- Entlang von stark befahrenen Hauptachsen sind wo immer möglich beidseitige Velostreifen anzubieten.
- Parallel zu Hauptachsen, die Siedlungsschwerpunkte verbinden, ist wo immer möglich und sinnvoll eine alternative Route abseits der Strasse anzubieten.

Wegweisung für den Langsamverkehr

- Ausserhalb des Wanderwegnetzes sind einzelne wichtige Fussverbindungen zwischen Ortsteilen und zu besonders interessierenden Orten (Aussichtspunkte, kulturelle Orte usw.) zu signalisieren (für die Wegweisung auf dem Wanderwegnetz ist der Kanton zuständig, die Markierung und Wegweisung von Fussverbindungen zwischen Ortsteilen, die nicht zum Wanderwegnetz gehören, ist Sache der Gemeinde)
- Neben der Wegweisung für nationale und regionale Radwanderrouen beschränkt sich die Wegweisung für den Veloverkehr auf wichtige Verbindungen zwischen Ortsteilen.

Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr

- Die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sind von den angrenzenden Siedlungsgebieten aus so direkt wie möglich zu erschliessen. An wichtigen Haltepunkten, insbesondere S-Bahn-Haltestellen und Endhaltestellen von Buslinien sind Veloabstellanlagen einzurichten.
- Bei bestehenden und zukünftigen Tramgeleisen ist darauf zu achten, dass diese vom Veloverkehr in einem Winkel von mindestens 30 Grad direkt und geradlinig überquert werden können.
- Bei Kaphaltestellen ist ein genügender Abstand zwischen Tramgeleise und Perronkante einzuhalten und in der Regel eine alternative Vorbeifahrmöglichkeit anzubieten.

Veloabstellanlagen

- Veloabstellanlagen sind nachfragegerecht anzubieten und sicher, benutzerfreundlich und bequem zu gestalten.
- Kleinere Veloabstellplätze sind in der Regel mit Anbindepfosten auszurüsten.
- Abstellanlagen bei öffentlichen Gebäuden sind in der Regel mit Anbindepfosten oder Abstellsystemen auszurüsten und zu überdachen.

3 Schwachstellenanalyse

3.1 Ziel der Schwachstellenanalyse

Die Gemeinde Köniz verfügt über ein dichtes und gut vernetztes Strassen- und Wegnetz und damit über eine gute Voraussetzung zur Förderung des Langsamverkehrs. Die Attraktivität eines Weges zu Fuss oder mit dem Velo wird durch den ganzen Weg und alle seine Schwachstellen geprägt. Diese Schwachstellen müssen erfasst und kartografisch dargestellt werden, um eine Bewertung der Qualität der Netze zu ermöglichen. Auf Grund dieser Netzkarte mit Schwachstellen kann abgeschätzt werden, wo Handlungsbedarf besteht und welche Massnahmen dort möglich sind. Folgende Beurteilungen sind möglich:

- Die festgestellte Schwachstelle kann mit baulichen oder organisatorischen Massnahmen behoben werden
- Die festgestellte Schwachstelle kann auf einem nahe liegenden Netzteil ohne Einschränkungen mit akzeptablem Umweg umgangen oder umfahren werden (Alternativrouten)
- Das Netz weist (zu) grosse Lücken auf, die durch neue Netzteile gefüllt werden müssen.

3.2 Vorgehen

Die Schwachstellenanalyse analysiert das ganze begehbare bzw. mit dem Velo befahrbare Netz. Sie sucht die Orte im Langsamverkehrsnetz, an denen die Benutzung nicht voll gewährleistet ist, d.h. dass bezüglich Sicherheit, Attraktivität oder Komfort Einschränkungen bestehen. Sie berücksichtigt dabei die Anliegen verschiedener Nutzergruppen, die sehr unterschiedlich sein können (vgl. auch Abschnitt 2.3).

Als Grundlage für die Erfassung der Schwachstellen diente die im Anhang 1 dargestellte Liste aller möglichen Schwachstellen. Da die Beurteilung, ob die konkrete Situation eine Schwachstelle darstellt oder nicht und da die Erfassung durch mehrere Personen erfolgen musste, wurde vorgängig eine Probeerhebung durchgeführt. Deren Zweck war es, dass alle Beteiligten die Schwachstellenliste möglichst übereinstimmend interpretierten.

3.3 Nutzergruppen

Die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer von Langsamverkehrsnetzen sind je nach Zweck des Weges und je nach den persönlichen Voraussetzungen der Beteiligten sehr unterschiedlich. Fussgängerinnen, die in Eile sind, wählen andere Wege als flanierende Fussgänger, sportliche Velofahrer haben andere Wünsche an ihre Route als Velofahrerinnen, die weniger Übung und deshalb ein höheres Sicherheitsbedürfnis haben. Das heisst auch, dass nicht jede Schwachstelle für jede Benutzergruppe gleich relevant ist. Während z.B. AlltagsvelofahrerInnen sehr empfindlich auf Umwege reagieren, ist für FreizeitvelofahrerInnen die Attraktivität der Verbindung sehr viel wichtiger.

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse ist ein benutzerspezifischer „Filter“ verwendet worden. Zu diesem Zwecke sind sowohl für die Fussgängerinnen und Fussgänger wie für Velofahrende je 4 Benutzergruppen gebildet worden:

Nutzergruppen zu Fuss: Kinder und Schüler bis ca. 11 Jahre
 Ältere Personen und Behinderte
 Einkaufende und Pendler
 Sport, Freizeit und Naherholung

Nutzergruppen mit dem Velo: Schülerinnen und Schüler
 FreizeitvelofahrerInnen
 AlltagsvelofahrerInnen und Pendler
 SportvelofahrerInnen

Es wurde untersucht, welche Einschränkungen für diese Gruppen von Bedeutung sind. Die Tabellen im Anhang 2 geben die jeweilige Relevanz der verschiedenen Schwachstellenarten wieder.

3.4 Darstellung und Auswertung

Für die Darstellung der Langsamverkehrsnetze und der festgestellten Schwachstellen wurde das geografische Informationssystem GIS der Gemeinde Köniz verwendet. Zuerst wurde das im System vorhandene Wegenetz um fehlende Teilstücke ergänzt, die zu Fuss oder mit dem Velo benutzt werden können, um ein möglichst vollständiges Netz beurteilen zu können. Anschliessend wurde jede erhobene Schwachstelle, sei sie nun punktuell oder erstrecke sie sich über eine längere Distanz, örtlich festgehalten (Strassenname und genauer Ort). Diese Eingaben werden in einer Datenbank verwaltet und können kartografisch dargestellt werden. Diese Darstellung kann nun nach verschiedenen Aspekten erfolgen:

- Aus der Sicht einzelner Benutzergruppen (geeignete und ungeeignete Netzteile)
- Bezüglich der Art der Schwachstellen (Netzteile mit oder ohne Sicherheitsmängel)
- Nach Anzahl der von den Schwachstellen betroffenen Nutzergruppen (Netzteile mit Einschränkungen für 1 bzw. 2 bzw. 3 bzw. alle 4 Nutzergruppen). Im letzten genannten Fall kann es sich um Schwachstellen handeln, die für alle Nutzergruppen relevant sind oder auch um Überlagerungen von Schwachstellen, die in der Summe zu einer Beeinträchtigung aller definierten Nutzergruppen führen.

Zur Illustration sind hier einige Darstellungen für Ausschnitte der Gemeinde Köniz wiedergegeben.

Beispiel 1: Fusswegnetz aus Sicht älterer Personen im Zentrum von Köniz

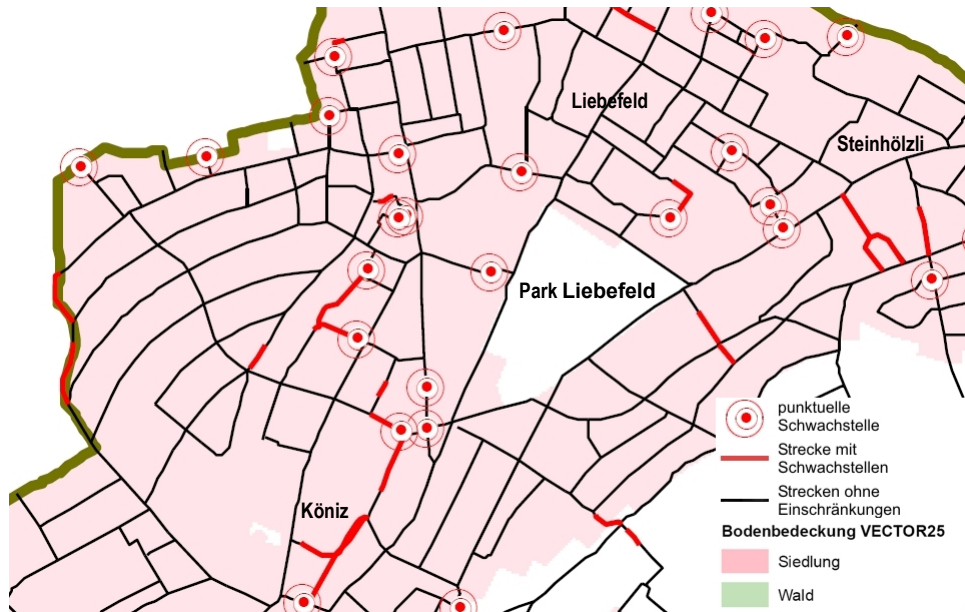
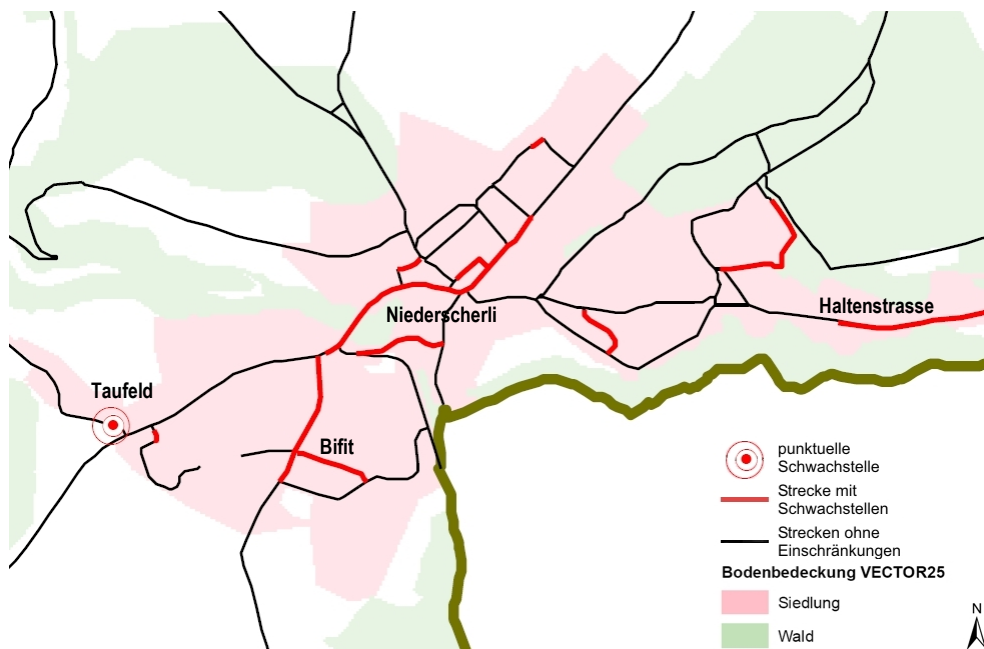


Abbildung 1: Auswertungsbeispiel Fusswegnetz für ältere Personen

Beispiel 2: Velowegnetz aus Sicht von SchülerInnen in Niederscherli



Beispiel 3: Einschränkungen im Fusswegnetz um Thörishaus Station: Zahl der betroffenen Nutzergruppen

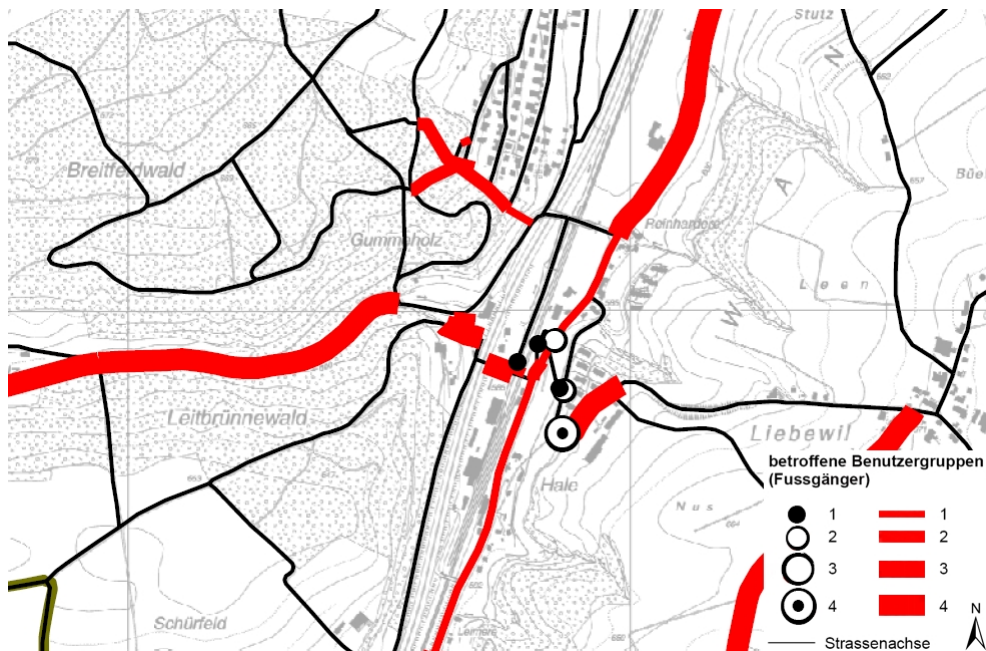


Abbildung 2: Auswertungsbeispiel Fusswegnetz: Zahl der durch die Einschränkungen betroffenen Nutzergruppen

3.5 Resultate der Schwachstellenanalyse

Wenn an einem Ort eine „Schwachstelle“ identifiziert wurde, bedeutet dies noch nicht, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Gewisse Schwachstellen können nicht oder nur mit übermässigem Aufwand beseitigt werden. Ihr Vorhandensein gibt aber einen Hinweis darauf, ob gewisse Streckenteile als mögliche Alternativen zu anderen Streckenteilen mit massiven Defiziten in Frage kommen oder nicht. So kann z.B. die Schwachstelle "Steilheit" normalerweise nicht behoben werden. Das Wissen darum verhindert aber, dass bei einem flüchtigen Blick auf die Karte ein viel zu steiles Strassenstück als Teil einer neuen Verbindung gewählt wird.

Die Schwachstellenanalyse Köniz gibt ein relativ vollständiges, momentanes Bild der Langsamverkehrsnetze der Gemeinde wieder. Es war jedoch weder möglich noch beabsichtigt, eine 100-prozentig umfassende und abschliessende Bewertung des ganzen Wegnetzes von Köniz zu erreichen (dafür hätte man jeden Teilabschnitt mehrmals zu verschiedenen Tageszeiten begehen müssen). Die zwei wichtigsten Wirkungen der Schwachstellenanalyse sind die folgenden:

- Die Schwachstellenanalyse hat eine umfassende Beurteilung der Netze und die Formulierung von Massnahmen erlaubt
- Die Schwachstellenanalyse steht im GIS der Gemeinde Köniz zur Verfügung. Sie kann bei Bedarf aktualisiert und für weitere Beurteilungen verwendet werden.

4 Handlungsfelder

Auf Grund der Analyse der Qualität und Dichte der Langsamverkehrsnetze in Köniz wurden Handlungsfelder definiert, die in der Folge näher erläutert werden. Dabei werden folgende Begriffe verwendet:

- Hauptachsen: Darunter werden alle Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen der Gemeinde Köniz verstanden
- Verkehrsreich: So werden Strassen bezeichnet, die eine Verkehrsbelastung von mehr als 3000 Fahrzeugen pro Tag aufweisen.
- Mittlere Verkehrsbelastung: 3'000 – 10'000 Fahrzeuge pro Tag
- Hohe Verkehrsbelastung: mehr als 10'000 Fahrzeuge pro Tag

4.1 Massnahmen entlang der Hauptachsen

Die Massnahmen dieses Handlungsfeldes bilden das Schwergewicht der vorgeschlagenen Massnahmen. Sie setzen sich zusammen aus folgenden Massnahmentypen:

- Velostreifen entlang der Hauptachsen
- Alternative Velorouten parallel zu den Hauptachsen
- Behebung weiterer Schwachstellen an Hauptachsen
- Trottoirs im Siedlungsgebiet

Velostreifen entlang der Hauptachsen

Die Führung des Veloverkehrs entlang der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen wäre - abgesehen vom hohen Verkehrsaufkommen - ideal. Diese sind historisch gewachsen und bilden möglichst direkte Verbindungen zwischen den Siedlungsteilen und weisen kaum übermässige Steigungen auf. Deshalb sollen entlang der verkehrsreichen Hauptachsen – wo möglich und sinnvoll – durchgehend beidseitig Velostreifen angeboten werden. Bestehen akzeptable Alternativrouten in unmittelbarer Nähe, so ist der Handlungsbedarf nicht zwingend gegeben.

Alternative Velorouten parallel zu den Hauptachsen

Wie oben erwähnt, verläuft die optimale Veloroute sehr oft entlang der Hauptverkehrsstrassen. Auch wenn diese Strassen Velostreifen aufweisen, gibt es Nutzergruppen, die aus Sicherheitsgründen nie auf diesen Strassen fahren würden (z.B. Eltern in Begleitung kleiner Kinder). Deshalb sollen - unabhängig davon, ob auf den Hauptachsen Velostreifen realisierbar oder vorhanden sind – wo immer möglich parallele Alternativrouten geschaffen werden. Diese dürfen auch gegenüber der direkten Verbindung Umwege aufweisen, da für diese Nutzergruppen der Zeitfaktor keine so grosse Rolle spielt wie beispielsweise im Pendlerverkehr. Insbesondere im Siedlungsraum sind auch die Queranbindungen zu diesen Alternativrouten zu prüfen.

Behebung weiterer Schwachstellen an Hauptachsen

Die übrigen Schwachstellen im Fuss- und Velonetz entlang der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen werden analysiert und – falls Handlungsbedarf besteht – Massnahmen zu deren Behebung vorgeschlagen. Die häufigsten Schwachstellen-

typen sind: Fehlende Querungshilfe, ungenügende soziale Sicherheit, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, ungünstige Sichtverhältnisse.

Trottoirs im Siedlungsgebiet

Grundsätzlich ist an verkehrsreichen Strassen innerhalb des eingezonten Gebietes bei beidseitiger Bebauung auf jeder Seite der Strasse ein Trottoir anzubieten, bei einseitiger Bebauung mindestens auf einer Seite. Dies gilt in verstärktem Masse dann, wenn die Verbindung Teil eines Schulweges oder Teil eines Wanderweges ist. Ausnahmen zu diesem Grundsatz sind dort möglich, wo Alternativrouten ohne nennenswerte Umwege abseits dieser Strassen bestehen und keine zusätzlichen Querungen der Strasse erfordern.

4.2 Langsamverkehrsmassnahmen beim öffentlichen Verkehr

Folgende Massnahmentypen bilden dieses Handlungsfeld:

- Verbesserung der Zugänge zum öffentlichen Verkehr
- Verkürzung der Wartezeiten bei Bahnquerungen

Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Für die Schwachstellen bei den Haltestellenzugängen ist abzuklären, welche Verbesserungsmassnahmen in Frage kommen und ob Handlungsbedarf besteht. Dabei ist zu unterscheiden zwischen S-Bahn-Haltestellen, bei denen eine Vielzahl von Ansprüchen unter einen Hut gebracht werden müssen und Bushaltestellen, die meistens weniger komplex sind. Die Gemeinde Köniz hat für alle S-Bahn-Haltestellen detaillierte Analysen erstellt, in denen die Anliegen des Langsamverkehrs ebenfalls eingeflossen sind. Diese Haltepunkte werden im vorliegenden Konzept deshalb nicht mehr behandelt. Im Gegensatz dazu wurden sämtliche relevanten Schwachstellen im Bereich von Bushaltestellen untersucht und Massnahmen vorgeschlagen.

Maximale Wartezeit an Bahnquerungen

Bei allen Bahnquerungen für zu Fuss Gehende ist darauf hinzuwirken, dass die maximale Wartezeit an den Barrieren zwei Minuten nicht überschreitet.

Für eine Reduktion der Wartezeiten an Bahnübergängen bestehen nach Aussage der BLS kurzfristig keine Planungen und es sind momentan auch keine vorgesehen. Verbesserungen sind deshalb kaum kurzfristig zu erwarten, müssen aber mindestens mittelfristig im Auge behalten werden. Der Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 hat teilweise zu Optimierungen der Wartezeiten an Bahnübergängen geführt. An den Übergängen Landorfstrasse und Gartenstadtstrasse (jeweils vor und nach dem Bahnhof Köniz) haben sich allerdings keine Änderungen ergeben, hier ist weiterhin Optimierungspotential vorhanden. Bei den übrigen Übergängen ist dieses Optimierungspotential geringer.

Im Auftrag vom Bund sind, unabhängig dem oben genannten Thema, bis 2014 sämtliche nicht oder nicht ausreichend gesicherten Bahnübergänge zu prüfen und nach den neuen Vorgaben der Eisenbahnverordnung (EBV) zu sanieren. Dabei werden allerdings nicht die bereits gesicherten Übergänge betrachtet. Hierbei kann

sich von der ersatzlosen Aufhebung über die Errichtung von Schranken und Blink-einrichtungen bis zum Bau neuer Unter- bzw. Überführungen alles ergeben.

4.3 Massnahmen in Ortszentren und in der Umgebung von Schulen

Zu diesem Handlungsfeld gehören folgende Massnahmentypen:

- Massnahmen für den Fussverkehr in Ortszentren
- Massnahmen zur Behebung von Schwachstellen rund um Schulen, die für Schülerinnen und Schüler relevant sind

Fussverkehr in den Ortszentren

In den Ortszentren sind auch abseits der Hauptachsen im Fussverkehr zu den relevanten Schwachstellen Massnahmen zu prüfen und wenn sinnvoll zu realisieren.

Schulwegsicherung

Für einen sicheren und attraktiven Weg zu den Schulen (Unterstufe, Oberstufe und Gymnasien) und Kindergärten werden für die relevanten Schwachstellen abseits der Hauptachsen im Umkreis von ca. 1 km von diesen Einrichtungen mögliche Massnahmen evaluiert und der Handlungsbedarf abgeklärt. Hier sind wo immer möglich Querungen mit Mittelinseln auszuführen.

4.4 Querschnittsaufgaben im Langsamverkehr

Die Massnahmen dieses Handlungsfeldes setzen sich zusammen aus folgenden Massnahmentypen:

- Beschilderung des Wanderwegnetzes
- Öffentlichkeitsarbeit
- Koordination mit Nachbargemeinden und Einbindung in regionale Netze
- Randsteinabsenkungen bei Knoten

Beschilderung des Wanderwegnetzes

Das dichte Wanderwegnetz im Kanton Bern soll in den nächsten Jahren ausgedünnt werden. Dies betrifft auch einzelne Wege der Gemeinde Köniz (siehe Anhang 3). Durch diesen Wegfall fallen verschiedene Wanderwegweiser weg. Die Gemeinde Köniz ist daran interessiert, alle bisherigen Ziele (Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte, Ortsteile etc.) mit Wanderwegen von kommunalem Interesse zu verbinden und entsprechend zu beschildern. So sollen auf weissen Wegweisern die Ziele ausgewiesen werden, die im kantonalen Wanderwegnetz keine Berücksichtigung mehr finden. Der Kanton prüft die gewünschte neue Beschilderung und entscheidet ob beschildert wird, oder nicht.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Realisierung der Massnahmen ist durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten, um den Langsamverkehr in Köniz zu fördern. Es nützt nämlich nichts, wenn die Infrastruktur optimal ist, aber – weil nicht bekannt – nicht benutzt wird. Die Öffentlichkeitsarbeit muss also das Ziel haben, dass möglichst viele potentielle Nutzerinnen und Nutzer über die realisierten Verbesserungen informiert

sind. Insbesondere bei den Alternativrouten ist eine gute Beschilderung wichtig, damit sowohl Bewohner von Köniz wie auch Ortsunkundige ihr gewünschtes Ziel auf dem besten Wege erreichen.

Koordination mit Nachbargemeinden und Einbindung in regionale Netze

Mit den Verantwortlichen der Nachbargemeinden sowie der Stadt Bern sind die relevanten, grenzüberschreitenden Massnahmen über den weiteren Verlauf abzusprechen. Mögliche vorhandene Schwachstellen sind ausserhalb Köniz zu analysieren und entsprechend zu beheben, damit diese Massnahmen gemeindeübergreifend ausreichend Nutzen finden.

Entlang der wichtigen Verbindungen ist die Behebung von Schwachstellen über die Gemeindegrenzen hinaus mit den Nachbargemeinden zu koordinieren.

Der grösste Nutzen von Langsamverkehrsnetzen mit hoher Qualität fällt auf lokaler Ebene an, da die zurückgelegten Distanzen im Langsamverkehr in der Regel eher gering sind. Allerdings ist es unabdingbar, dass die lokalen Netze sinnvoll mit den übergeordneten Routen verbunden sind. Anhang 4 zeigt das Netz der nationalen und regionalen Velorouten im Raum Köniz.

Randsteinabsenkungen bei Knoten

Um Behinderungen für Menschen in Rollstühlen, mit Gehhilfen (Rollator) oder mit Kinderwagen zu minimieren, sind alle nicht abgesenkten Randsteine an Einmündungen, Fussgängerübergängen und Kreuzungen abzusenken. Die festgestellten Schwachstellen sind im Anhang 5 zusammengestellt. Ihre Behebung ist – wo immer möglich – im Rahmen anderer Arbeiten im Strassenraum zu kombinieren.

4.5 Abschätzung des Handlungsbedarfs

In einem ersten Arbeitsschritt wurden für alle festgestellten Schwachstellen mögliche Massnahmen geprüft. Anschliessend wurde abgeschätzt, ob angesichts der Bedeutung der Schwachstelle (Schwere der Einschränkung, Anzahl der betroffenen Nutzergruppen und der einzelnen Nutzerinnen und Nutzer) und der zur Verfügung stehenden Alternativen in der Nähe ein Handlungsbedarf gegeben ist oder nicht. Die Massnahmen für die Schwachstellen, bei denen ein Handlungsbedarf als gegeben beurteilt wurde, sind im Kapitel 5 erläutert. Schwachstellen, für die kein Handlungsbedarf festgestellt wurde, sind mit entsprechender Begründung im Anhang 6 zusammengestellt.

5 Massnahmen

In der Folge werden für alle Schwachstellen, für die ein Handlungsbedarf festgestellt wurde, Massnahmen vorgeschlagen und beschrieben. Unter "Relevanz" wird festgehalten, für welche Nutzergruppen die Realisierung der Massnahme dazu führt, dass die Teilstrecke bzw. der Ort anschliessend als "ohne Einschränkung benutzbar" bezeichnet werden kann.

Unter "Bemerkungen" werden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Wie gross ist der (bauliche) Aufwand?
- Was für Probleme könnten bis zur und während der Realisierung auftreten? Ist die Akzeptanz uneingeschränkt vorhanden, sind Genehmigungen nötig?
- Ist gegebenenfalls ein Landerwerb nötig?
- Sind Einschränkungen im Strassenquerschnitt, oder in der –breite vorhanden?
- Ist das Projekt bereits in Bearbeitung? Wie weit ist der Fortschritt?
- Sind für diese Massnahme weitere Abklärungen nötig?
- Sind diese Elemente besonders wichtig für das Langsamverkehrsnetz
- Gibt es einen Bezug zu eventuellen Alternativrouten, bzw. zu anderen Massnahmen?
- Wichtigkeit: Für jede Massnahme wird auf Grund der Kriterien Sicherheit (bestehende Gefährdungssituation), Nutzerpotenzial (wie viele Personen können von der Massnahme profitieren) und Dringlichkeit (Einschätzung durch die begleitende Arbeitsgruppe) eine Wichtigkeit in der Abstufung "hoch", "mittel" und "niedrig" festgelegt.
- Kosten: Die geschätzten Kosten für die Massnahme werden nach folgendem Schema angegeben:
 - "gering" bei Kosten von weniger als Fr. 50'000.- (Realisierung im Rahmen des Unterhalts möglich)
 - "mittel" bei Kosten zwischen Fr. 50'000.- und 200'000.- (in der Kompetenz des Gemeinderates)
 - "hoch" für darüber hinausgehende Kosten (in der Kompetenz des Parlaments).
- Eigentümer: In wessen Eigentum ist das betreffende (Strassen-)Areal (Kanton, Gemeinde oder Private)?
- Priorität: Auf Grund der Kriterien Wichtigkeit und Kosten wird der Massnahme eine Priorität ("hoch", "mittel" oder "niedrig") zugeordnet.

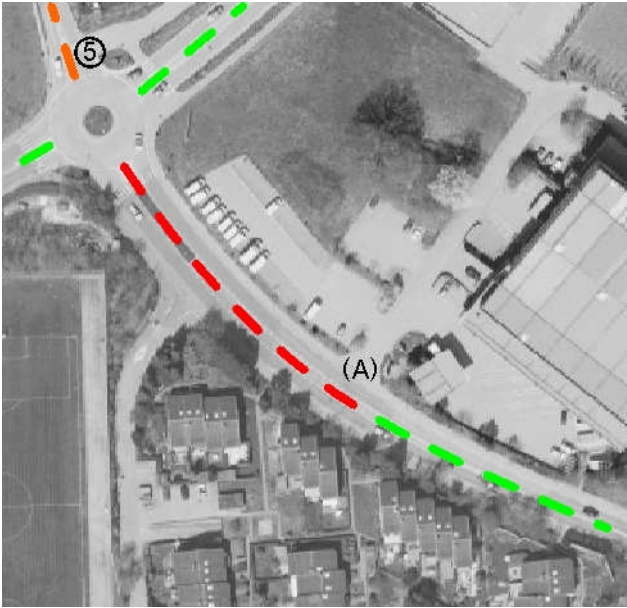

In der Folge sind die Massnahmen zu den Handlungsfeldern "Massnahmen auf Hauptachsen", "Massnahmen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs" und "Massnahmen in Ortszentren und bei Schulen" beschrieben. Anhang 7 gibt die wichtigsten Eigenschaften der verschiedenen Massnahmen im Überblick wieder, die Planbeilage zeigt die Lokalisation der Massnahmen.

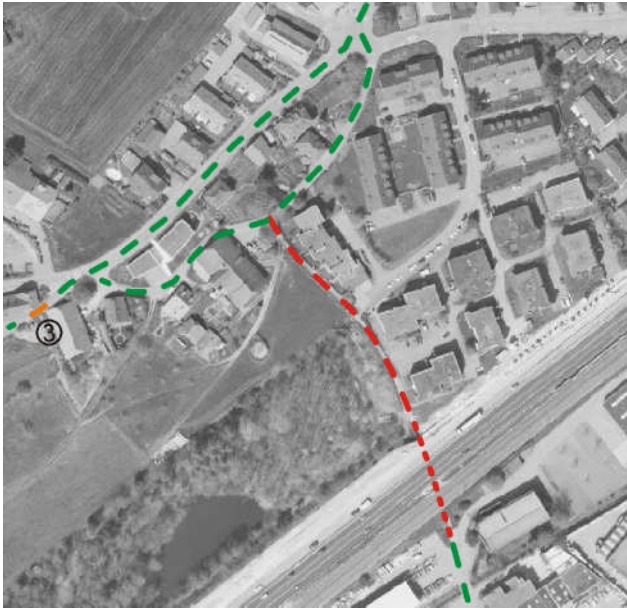

Im abschliessenden Kapitel Umsetzung wird erläutert, welche Massnahmen in welchem Rahmen umgesetzt werden soll. Ausschlaggebend sind dabei die Kriterien Wichtigkeit und Kosten sowie der sachliche Zusammenhang mit anderen Projekten und Programmen.

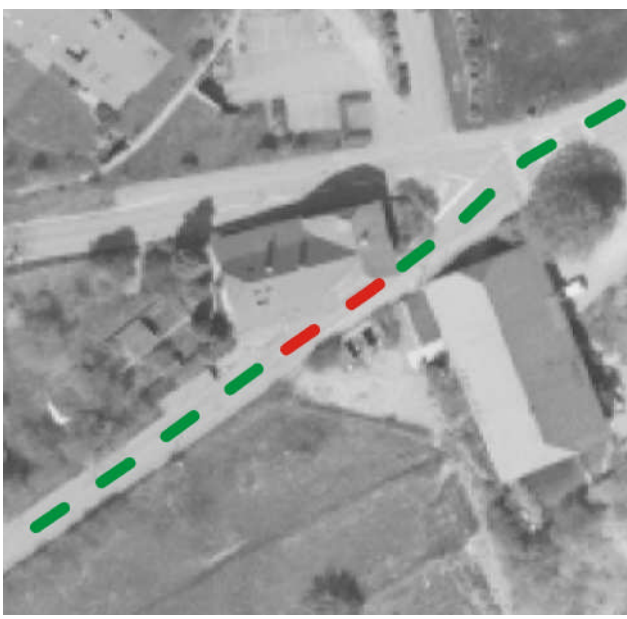

Alle nachstehenden Massnahmen sind nach dem folgenden Muster dargestellt.



(Massnahmennr.) Strasse Massstab der Skizze	Relevanz:	Jeweils 4 Nutzer- gruppen	Relevant für die Nutzer- gruppe? Ja / Nein
Planskizze mit folgenden Elementen: <u>Gestrichelte Linien:</u> Rot: beschriebene Massnahme Grün: angrenzendes Netz für den Langsamverkehr ohne Einschränkungen Orange: andere Massnahmen mit entsprechender Nr. Schwarz: Strecke befindet sich ausserhalb des Gemein- degebiets von Köniz, mit eventuell geplanter Massnahme <i>enger gestrichelte Linie:</i> Unterführung	Piktogramm für Velo- oder Fussverkehr	Schwachstelle: Beschreibung der Schwachstelle	
Massnahme: Beschreibung der Massnahme			
Bemerkungen: Für die Bewertung und Umsetzung relevante Aspekte; Wichtigkeit, Kosten, Eigentümer des Areals und Priorität der Massnahme			

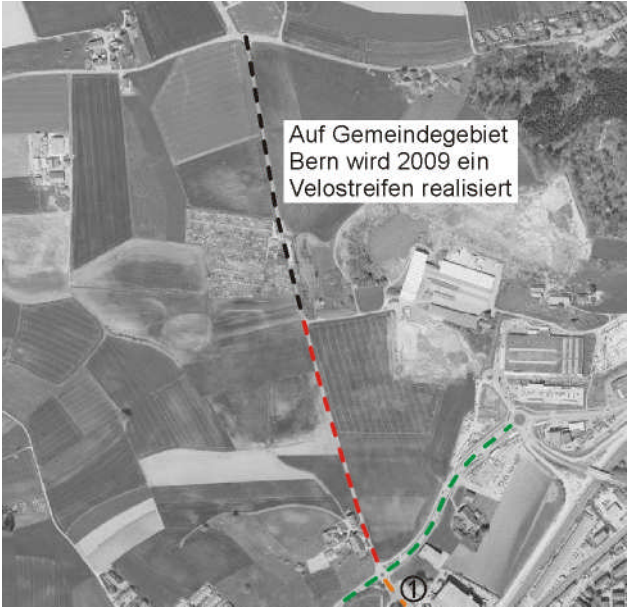


5.1 Massnahmen auf Hauptachsen



(1) Riedmoosstrasse Süd, Niederwangen M: 1:2'000	Relevanz:	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Nein
		Sport	Ja
		Schwachstelle: Keine Velostreifen auf kurzer Strecke zwischen Strecken mit Velostreifen (hohe Verkehrs- belastung) zwischen Gewerbeinfahrt (A) und Kreisel Hallmattstrasse	
Massnahme: Die Fahrbahnbreite (Abbiegespur und Bereich vor dem Kreisel) ist nicht ausreichend für einen zusätzlichen Velostreifen. So muss die Strasse verbreitert werden, um einen Velostreifen anbieten zu können. Koordination mit Massnahmenpaket 1			
Bemerkungen: hoher baulicher Aufwand, ungenügende Strassenbreite, Landerwerb erforderlich, wichtiges Verbindungsstück zwischen bestehenden Velostreifen Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Kanton; Priorität: hoch			



(2) Bahngässli, Niederwangen		M: 1:4'000	
	Relevanz 	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Ja
		Sport	Ja
		Schwachstelle: Soziale Sicherheit ist ungenügend bei der Unterführung der Eisenbahn und Autobahn Schlechter Zustand für Alltagsveloverkehr, nördlich der Unterführung	
Massnahme: Bessere Beleuchtung und Gestaltung in der Unterführung, um die soziale Sicherheit zu steigern Erneuern des Belags entlang dem Bahngässli bis zum Bogengässli mit gutem Mergel- oder Asphaltbelag			
Bemerkungen: hoher Aufwand für Beleuchtung in der Unterführung, ohne Verbreiterung bleibt der Durchgang sehr schmal, Belagserneuerung mit mittlerem Aufwand, kein Landerwerb erforderlich, wichtige Querverbindung zwischen der möglichen Alternativroute und dem Siedlungsgebiet Wichtigkeit: mittel; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch			


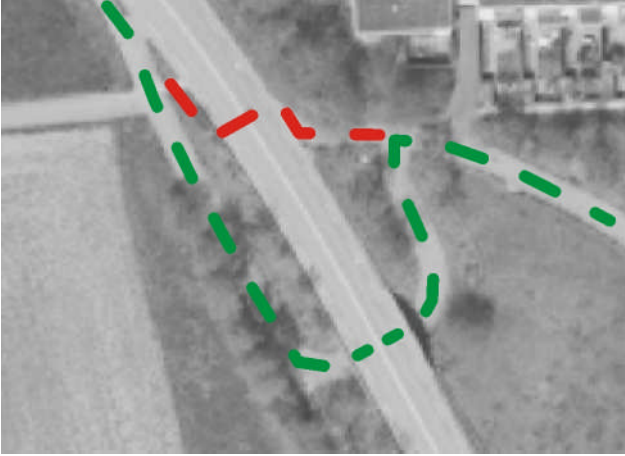

(3) Wangentalstrasse, Niederwangen		M: 1:1'000	
	Relevanz 	Freizeit	Ja
		Pendler	Nein
		Schüler	Ja
		Sport	Nein
		Schwachstelle: Strassenverengung	
Massnahme: Die Engstelle sollte, da erwünscht, für den motorisierten Verkehr bestehen bleiben. Mit einer geringen Strassenverbreiterung ist es möglich den Veloverkehr sicher und beidseits an der Engstelle vorbei zu führen.			
Bemerkungen: geringer Aufwand, kein Landerwerb erforderlich, Attraktivitätssteigerung dieser Alternativroute Wichtigkeit: hoch; Kosten: gering; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel			


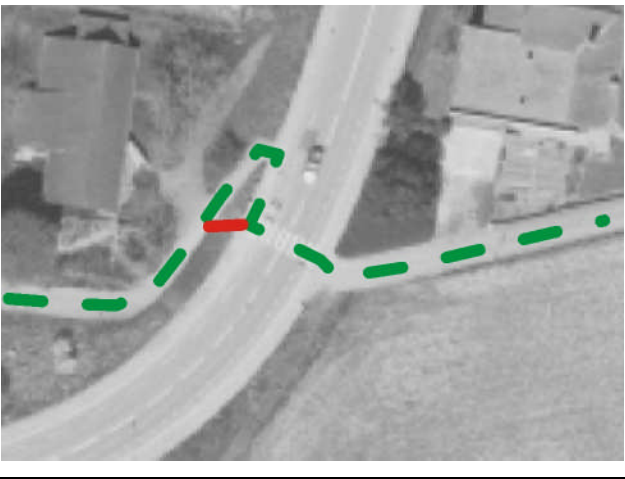
(4) Feldackerstrasse, Thörish. - Oberw. M: 1:6'000			
		Freizeit	Ja
		Pendler	Nein
		Schüler	Nein
		Sport	Ja
Schwachstelle: Ungeeigneter Zustand für Alltagsvelofahrer zwischen Thörishaus und Oberwangen			
Massnahme: Die Streckenabschnitte jeweils davor und danach sind asphaltiert, so sollte auch dieser Abschnitt, in ausreichender Breite, eine befestigte Oberfläche erhalten.			
Bemerkungen: mittlerer Aufwand, kein Landerwerb notwendig, Komfortverbesserung der Alternativroute Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Private; Priorität: mittel			


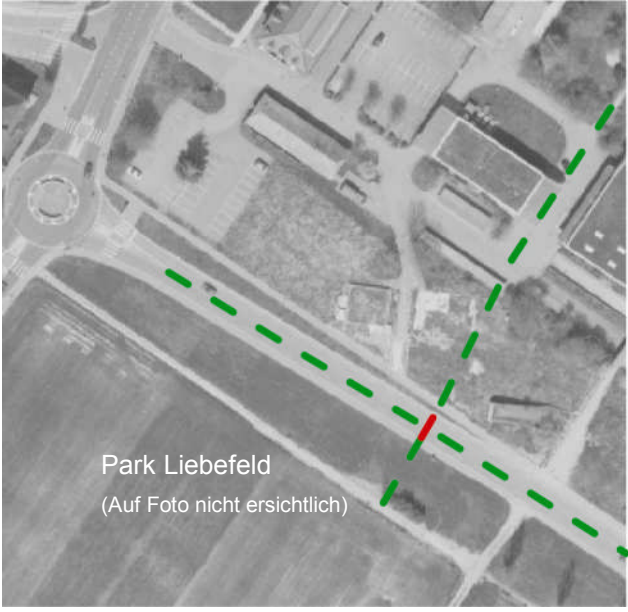
(5) Riedmoosstrasse Nord, Niederwangen M: 1:15'000			
		Freizeit	Ja
		Pendler	Nein
		Schüler	Nein
		Sport	Ja
	Relevanz:	Einkauf	Nein
		Freizeit	Ja
		Kinder	Nein
		Senior	Nein
Schwachstelle: kein Velostreifen und kein Trottoir auf Riedmoosstrasse zwischen Niederwangen und Niederbottigen, Länge ca. 550 m			
Massnahme: Um die Lücke zwischen geplanten und bestehenden Velonetz zu vervollständigen, sollte an die Planung der Gemeinde Bern angeknüpft werden und bis zum Kreisel ebenfalls ein Velostreifen realisiert werden. Handlungsbedarf für Trottoir nicht vorhanden			
Bemerkungen: mittlerer baulicher Aufwand, wichtige Ergänzung zwischen bestehenden und geplanten Velostreifen Wichtigkeit: mittel; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel			



(6) Freiburgstrasse, Wangental		M: 1:60'000	
	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Nein
		Sport	Nein
Schwachstelle: kein oder nur teilweise Velostreifen auf Freiburgstrasse, Länge ca. 3'200 m Die Fahrbahnbreite entlang der Kantonsstrasse ist nicht ausreichend für beidseitige Velostreifen.			
Massnahme: Wo immer möglich Ergänzung des Velostreifens, allenfalls einseitig. Prüfung im Zusammenhang mit geplanten Strassenarbeiten. Handlungsspielraum eher gering, da gute Alternative parallel dazu vorhanden ist.			
Bemerkungen: Velostreifen (einseitig oder beidseitig) auf Teilstrecken ohne hohen Mehraufwand, Verkehrssicherheitserhöhung im Veloverkehr entlang der Kantonsstrasse Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch			

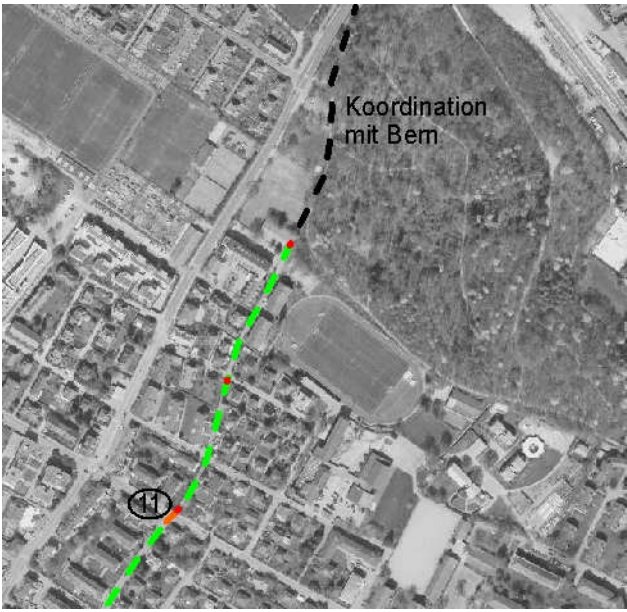

(7) Liebewilstrasse, Thörishaus		M: 1:4'000	
	Relevanz: 	Einkauf	Ja
		Freizeit	Ja
		Kinder	Ja
		Senior	Ja
Schwachstelle: Kein Trottoir entlang der Liebewilstrasse (geringe Verkehrsbelastung) in Thörishaus, ungünstige Sichtverhältnisse, Länge ca. 200 m			
Massnahme: Projekt bei Abteilung Verkehr und Unterhalt (AVU) in Planung Trottoir in der Innenkurve und bis zum Ende der Bebauung realisieren Koordination mit Massnahme 33			
Bemerkungen: Projekt bei AVU in Planung, sehr wichtiges Element für die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Langsamverkehr Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch			

(8) Landorfstrasse, Ried	M: 1:1'000	Relevanz: 	<table border="1"> <tr><td>Freizeit</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Pendler</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Schüler</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Sport</td><td>Nein</td></tr> </table>	Freizeit	Ja	Pendler	Ja	Schüler	Ja	Sport	Nein	<table border="1"> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Nein</td></tr> </table>	Ja	Ja	Ja	Nein
Freizeit	Ja															
Pendler	Ja															
Schüler	Ja															
Sport	Nein															
Ja																
Ja																
Ja																
Nein																
	Relevanz: 	<table border="1"> <tr><td>Einkauf</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Freizeit</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Kinder</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Senior</td><td>Ja</td></tr> </table>	Einkauf	Ja	Freizeit	Ja	Kinder	Ja	Senior	Ja	<table border="1"> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> </table>	Ja	Ja	Ja	Ja	
	Einkauf	Ja														
Freizeit	Ja															
Kinder	Ja															
Senior	Ja															
Ja																
Ja																
Ja																
Ja																
Schwachstelle: fehlende Querungshilfe im Fuss- und Veloverkehr über die Hauptverkehrsstrasse mit mittlerer Verkehrsbelastung	Massnahme: Fussgängerstreifen mit Mittelinsel und parallel dazu eine Velofurt nahe der Wunschlinie realisieren, eventuell mit Geschwindigkeitsbegrenzung.															
Bemerkungen: mittlerer baulicher Aufwand, Nachweis der Notwendigkeit des Fussgängerstreifens eher kritisch, deutliche Abkürzung gegenüber der Alternative durch die Unterführung, Konflikt mit Lärmschutzwand (in Planung) Der Gemeinderat hat am 22. September 2010 die Realisierung dieser Massnahme abgelehnt (GRB 566/2010). Wichtigkeit: niedrig; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel																

(9) Schwendistutz, Niederwangen	M: 1:1'000	Relevanz: 	<table border="1"> <tr><td>Einkauf</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Freizeit</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Kinder</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Senior</td><td>Ja</td></tr> </table>	Einkauf	Ja	Freizeit	Ja	Kinder	Ja	Senior	Ja	<table border="1"> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> </table>	Ja	Ja	Ja	Ja
Einkauf	Ja															
Freizeit	Ja															
Kinder	Ja															
Senior	Ja															
Ja																
Ja																
Ja																
Ja																
	Schwachstelle: Umwegzwang im Fussverkehr, Notwendigkeit aufgrund Trampelpfad sichtbar	Massnahme: Wege anhand der Wunschlinien anpassen und entsprechend gestalten														
	Bemerkungen: geringer Aufwand, kein Landerwerb erforderlich, Wunschlinienanpassung für den Langsamverkehr Wichtigkeit: niedrig; Kosten: gering; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel															



(10) Bündenackerstrasse, Liebefeld	M: 1:2'000	Relevanz: 	Freizeit	Ja
			Pendler	Nein
			Schüler	Ja
			Sport	Nein
Schwachstelle: <p>In den Plänen zum Park Liebefeld bzw. Areal Liebefeld, Köniz ist bei dieser Querung nur ein Fussgängerstreifen vorgesehen.</p>				
Massnahme: <p>Parallel zum geplanten Fussgängerstreifen, westlich davon, eine Velofurt realisieren.</p>				
Bemerkungen: mittlerer Aufwand, wichtiges Element entlang der Alternative zur Schwarzenburgstrasse Wichtigkeit: hoch; Kosten: gering; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch				



(11) Hessesstrasse, Liebefeld	M: 1:1'000	Relevanz: 	Freizeit	Ja
			Pendler	Ja
			Schüler	Ja
			Sport	Nein
Schwachstelle: <p>Keine Querungshilfe für den Veloverkehr bei der Hessesstrasse</p>				
Massnahme: <p>Realisierung einer Velofurt, Verlängerung des Mittelbereiches, Ergänzung durch Mittelinsel</p>				
Bemerkungen: mittlerer bis hoher Aufwand, eventuell Landerwerb, wichtiges Element entlang der Alternative zur Schwarzenburgstrasse Wichtigkeit: hoch; Kosten: gering; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch				

(12) Fuchsweg, Liebefeld M: 1:8'000		Relevanz:	
		Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Ja
		Sport	Nein
<p>Schwachstelle: Zu unattraktiv für Veloverkehr aufgrund von 3 örtlichen Hindernissen (Metallbügel) für den Veloverkehr entlang des Fuchsweges, Weg am Wald entlang zu schmal.</p> <p>Massnahme: Hindernisse (Metallbügel) entfernen. Dabei muss darauf geachtet werden, dass bei Querungen von übergeordneten Strassen eine ausreichende Verkehrssicherheit vorhanden ist. Markierung der Vortrittsregelung. Ausbau des Weges entlang des Waldes, Verbreiterung und entsprechender Belag.</p>			
<p>Bemerkungen: mittlerer Aufwand, wichtige Elemente entlang der Alternative zur Schwarzenburgstr., Verkehrssicherheit bei Querungen von übergeordneten Strassen prüfen, Koordination mit Bern Wichtigkeit: hoch; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch</p>			

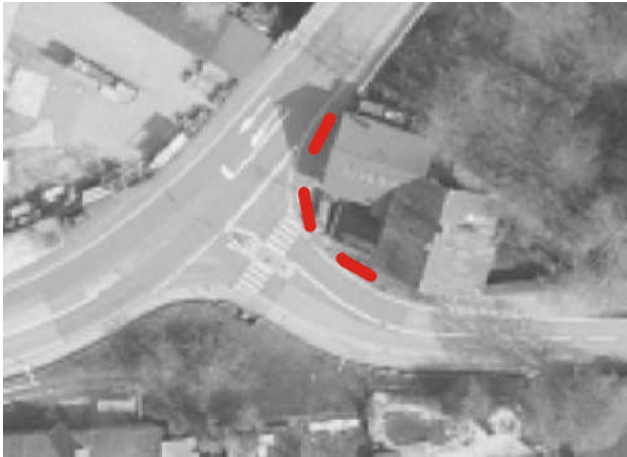

(13) Schwarzenburgstrasse, Mittelhäusern M: 1:40'000		Relevanz:	
		Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Nein
		Sport	Ja
<p>Schwachstelle: kein oder nur teilweise Velostreifen auf Schwarzenburgstrasse, Länge ca. 2'700 m Die Fahrbahnbreite entlang der Kantonsstrasse ist nicht ausreichend für beidseitige Velostreifen entlang der entsprechenden Strecken.</p> <p>Massnahme: Wo immer möglich Ergänzung des Velostreifens, allenfalls einseitig. Prüfung im Zusammenhang mit geplanten Strassenarbeiten. Handlungsspielraum eher gering. Prüfung, ob eine Alternative parallel zur Bahnlinie realisiert werden kann.</p>			
<p>Bemerkungen: Velostreifen (einseitig oder beidseitig) nur auf Teilstrecken ohne hohen Mehraufwand, Verkehrssicherheitserhöhung im Veloverkehr entlang der Kantonsstrasse Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Kanton; Priorität: mittel</p>			

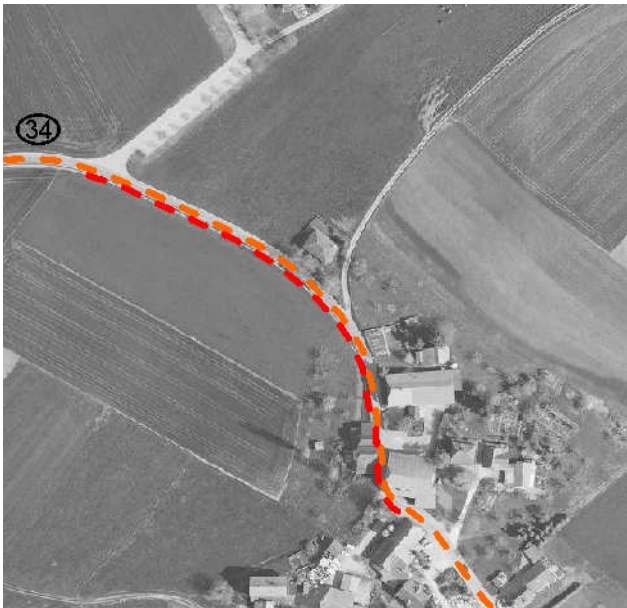

(14) Waldegg-/Hessstrasse, Liebfeld		M: 1:15'000	Relevanz:	
		Freizeit	Nein	
		Pendler	Ja	
		Schüler	Ja	
		Sport	Nein	
Schwachstelle:				
kein Velostreifen auf Waldeggstrasse, Länge ca. 550 m und Hessstrasse, Länge ca. 500 m Strassenquerschnitt nicht ausreichend für beidseitigen Velostreifen				
Massnahme:				
Hessstrasse: Integration in Tempo 30 Zone Waldeggstrasse: Umgestaltung des Strassenraumes unter Berücksichtigung der Projekte im Perimeter (z.B. Carba-Areal, Knoten Waldegg-/Könizstrasse, Doppelsurausbau BLS).				
Bemerkungen: mittlerer Aufwand für Umsetzung des Temporegimes, Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr im Siedlungsgebiet Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: niedrig				


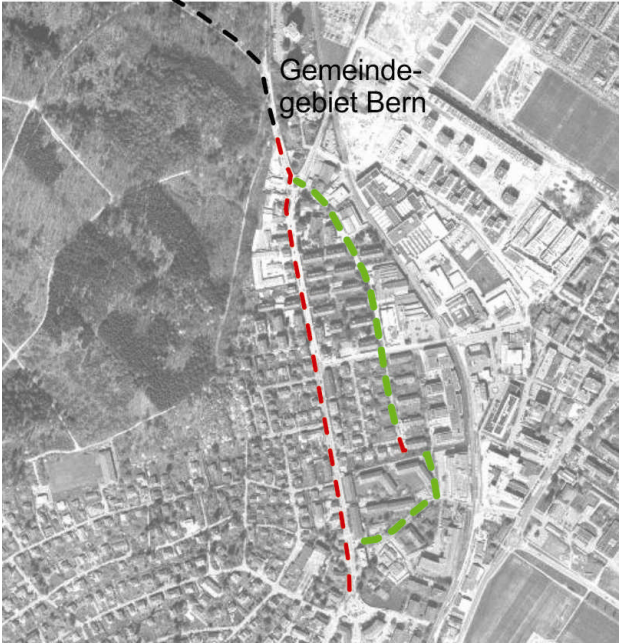
(15) Schwarzenburgstrasse, Liebfeld		M: 1:15'000	Relevanz:	
		Freizeit	Ja	
		Pendler	Ja	
		Schüler	Nein	
		Sport	Ja	
Schwachstelle:				
kein oder nur teilweise VS auf Schwarzenburgstrasse, Länge ca. 950 m				
Massnahme:				
Im Zusammenhang mit anderen Strassenbauarbeiten (Koordination mit Tramprojekt) allenfalls Velostreifen verlängern. Handlungsspielraum sehr begrenzt.				
Bemerkungen: Zusätzlicher Aufwand gering, direkte Veloverbindung zwischen Köniz und Bern ist wichtig für den Pendlerverkehr Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel				



(16) Büschigasse, Gasel	M: 1:4'000	Relevanz: 	Einkauf	Nein
		Freizeit		
		Kinder		
		Senior		
		Schwachstelle: Kein Trottoir entlang der Büschigasse, Soziale Sicherheit fraglich (Beleuchtung), Länge ca. 130 m		
Massnahme: Entlang der Verbindungsstrasse mit geringer Verkehrsbelastung einen Längsstreifen für Fussgänger markieren und Beleuchtung aufstellen. Integration in Tempo 30 oder Umgestaltung Büschigasse zwischen Schwarzenburgstrasse und Muhlernstrasse.		Bemerkungen: geringer Aufwand, Verbesserung auch für den Zugang zum 300 m entfernten Bahnhof Wichtigkeit: niedrig; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: niedrig		

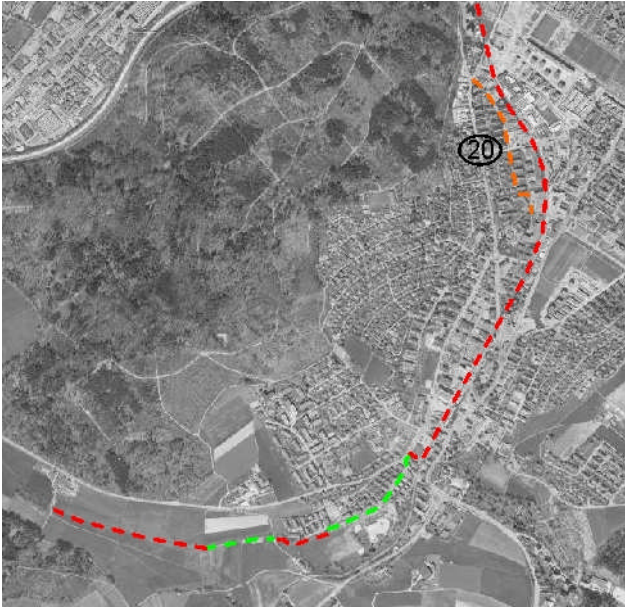


(17) Schwarzenburgstrasse, Gasel	M: 1:16'000	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler		
		Schüler		
		Sport		
		Schwachstelle: kein oder nur teilweise VS auf Schwarzenburgstrasse, Länge ca. 550 m Die Fahrbahnbreite entlang der Kantonsstrasse ist nicht ausreichend für beidseitige Velostreifen entlang der entsprechenden Strecken.		
Massnahme: Wo immer möglich Ergänzung des Velostreifens, allenfalls einseitig. Prüfung im Zusammenhang mit geplanten Strassenarbeiten. Handlungsspielraum eher gering. Prüfung, ob eine Alternative parallel zur Bahnlinie realisiert werden kann.		Bemerkungen: Velostreifen (einseitig oder beidseitig) nur auf Teilstrecken ohne hohen Mehraufwand, Verkehrssicherheitserhöhung im Veloverkehr entlang der Kantonsstrasse Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Kanton; Priorität: mittel		



(18) Schwarzenburgstrasse, Niederscherli M: 1:1'000		Relevanz:	
		Einkauf	Nein
		Freizeit	Nein
		Kinder	Ja
		Senior	Nein
	Schwachstelle: ungünstige Sichtverhältnisse für Kinder in die Oberbalmstrasse (Einmündung einer Verbindungsstrasse mit geringer Verkehrsbelastung in eine Hauptverkehrsstrasse mit mittlerer Verkehrsbelastung)		
Massnahme: Den sichtbehindernden Zaun niedriger und / oder sichtdurchlässig machen.			
Bemerkungen: geringer Aufwand, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Schüler Wichtigkeit: hoch; Kosten: gering; Eigentümer: Kanton; Priorität: hoch			



(19) Sensemattstrasse, Mittelhäusern M: 1:4'000		Relevanz:	
		Einkauf	Nein
		Freizeit	Ja
		Kinder	Nein
		Senior	Nein
	Schwachstelle: Enge Verhältnisse im Fussverkehr zum Institut für Viruskrankheiten und Immunprophylaxe (IVI), Länge ca. 300 m		
Massnahme: Seitlichen Trampelpfad auf 1.50 m ausbauen (Mergelbelag ausreichend)			
Bemerkungen: geringer baulicher Aufwand, kein Landerwerb notwendig, Erschliessung des Instituts und Verbindung zwischen Mittelhäusern und Sensematt sowie zu Wanderwegen (siehe auch Massnahme 34) Wichtigkeit: niedrig; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: niedrig			

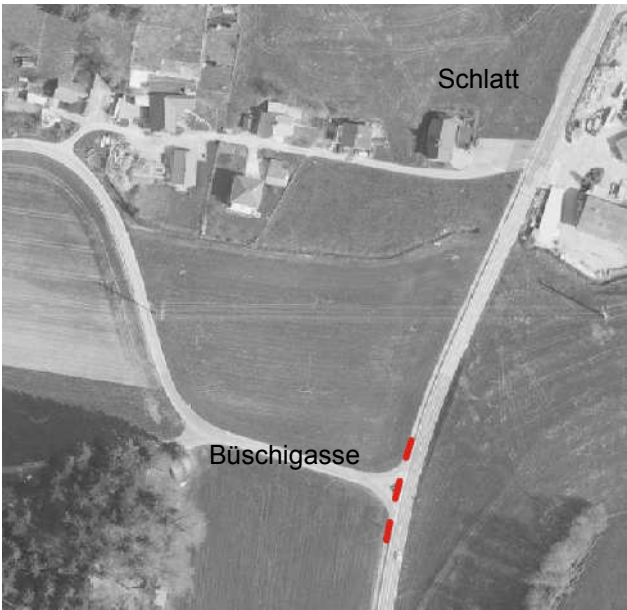

(20) Köniz-/Turnierstrasse, Liebefeld (kein Massstab)	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Nein
		Sport	Nein
	Schwachstelle: kein oder nur teilweise VS auf Köniz- und Turnierstrasse, L. ca. 700 / 110 m (Kanton) Strassenquerschnitt entlang der Könizstrasse nicht ausreichend für beidseitigen Velostreifen.		
Massnahme: (Kantonsstrasse) Wo möglich Ergänzung des Velostreifens. Prüfung von Velomassnahmen im Zusammenhang mit geplanten Strassenarbeiten. Handlungsspielraum eher gering. Verbindung zwischen Thomas- und Sportweg für Veloverkehr attraktiv gestalten. Randsteinabsenkung und eventuell verbreitern.			
Bemerkungen: Ergänzung Velostreifen ohne hohen Mehraufwand, geringer Aufwand für Anpassungen auf der Alternative, Verkehrssicherheitserhöhung im Veloverkehr entlang der Kantonsstrasse und Anbieten einer attraktiven Alternative Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch			

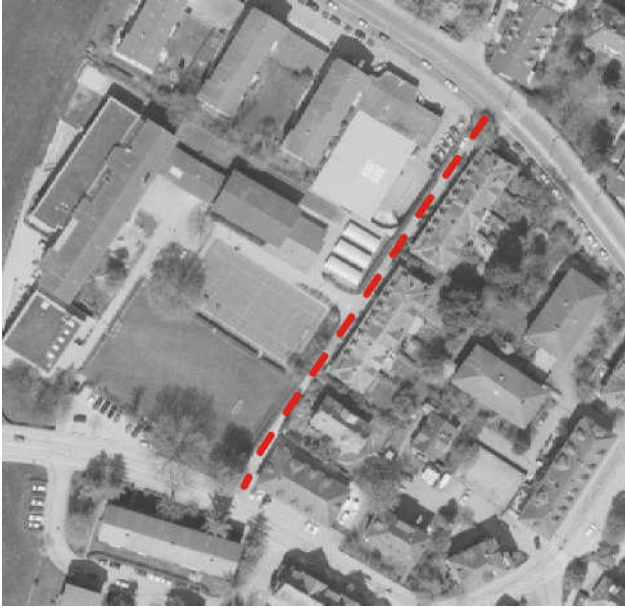


(21) Schlosstrasse, Köniz M: 1:12'000	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Ja
		Sport	Nein
	Schwachstelle: Keine attraktive Verbindung zwischen Stapfenstrasse und Muhlernstrasse vorhanden.		
Massnahme: Anlegen einer attraktiven Verbindung mit gleichmässiger Steigung zwischen Stapfenstrasse und Muhlernstrasse. Anschliessende Beschilderung (und Bekanntmachung) dieser Alternativroute zur Schwarzenburgstrasse. Verbreiterung der weiterführenden Wege in Richtung Süden bzw. Südosten			
Bemerkungen: hoher baulicher Aufwand, wichtiges, weiterführendes Element der Alternativroute zwischen Köniz (Schliern) und Bern; Hoher Nutzen für SchülerInnen Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel			

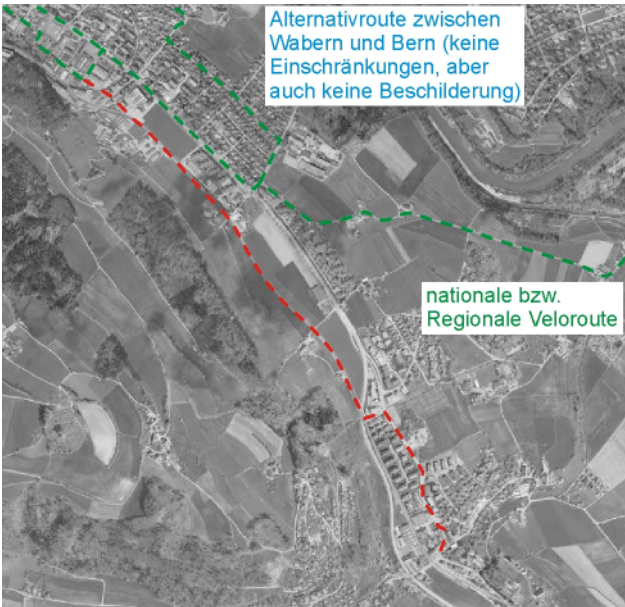

(22) Köniz - Niederwangen		M: 1:30'000	
	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Nein
		Sport	Nein
	Relevanz: 	Einkauf	Nein
		Freizeit	Ja
		Kinder	Nein
		Senior	Nein
	Schwachstelle: Keine Alternative zwischen Bern und Köniz sowie zwischen Köniz und Niederwangen.		
	Massnahme: Verlauf in Liebefeld wahrscheinlich am besten westlich der Bahngleise. Der Weg (in Köniz) entlang des Baches (nahe Dorfbachstrasse) muss verbreitert werden. Der weiterführende Weg nach Niederwangen ist neu anzulegen.		
Bemerkungen: sehr hoher baulicher Aufwand, genauer Routenverlauf noch unklar, Areal nahe den Bahngleisen heute ist ein Mix aus Brachland, Vorgärten, Gestrüpp, alten Gleisanlagen, teilweise bereits vorhandene Wege für den Langsamverkehr, sehr attraktive und wichtige Alternativroute für den Veloverkehr (Koordination mit Massnahme 24) Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch			

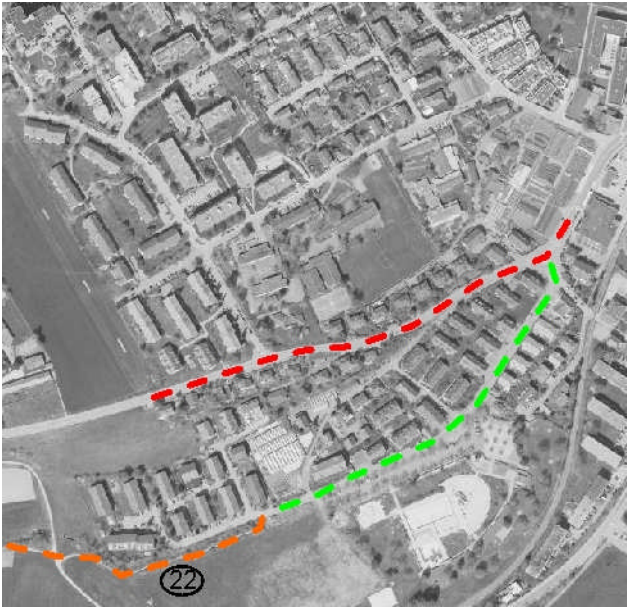

(23) Muhlernstrasse, Schliern/Oberscherli		M: 1:40'000	
	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler	Nein
		Schüler	Nein
		Sport	Ja
	Schwachstelle: kein oder nur teilweise Velostreifen auf Muhlernstrasse, Länge ca. 2'800 m Strassenbreite nicht ausreichend für beidseitige Velostreifen.		
	Massnahme: Schnittstelle Strassenprojekt mit Fussweg in Planung durch Kanton Bern. Koordination mit Massnahme 24		
Bemerkungen: Strassenprojekt mit Fussweg durch Kanton Bern in Planung, wichtige Verbindung zwischen Schliern und Oberscherli Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Kanton; Priorität: mittel			



(24) Muhlernstrasse, Schliern/Schlatt M: 1:25'000		Relevanz:	
		Einkauf	Nein
		Freizeit	Ja
		Kinder	Nein
		Senior	Nein
	Schwachstelle:		
Kein Trottoir entlang der Muhlernstrasse, Länge ca. 1'400 m			
Massnahme:			
Schnittstelle Strassenprojekt mit Fussweg in Planung durch Kanton Bern. Koordination mit Massnahme 23			
Bemerkungen: Strassenprojekt mit Fussweg durch Kanton Bern in Planung, wichtige Verbindung zwischen Schliern und Schlatt Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Kanton; Priorität: mittel			

(25) Muhlernstrasse / Büschigasse, Schlatt M: 1:3'000		Relevanz:	
		Einkauf	Nein
		Freizeit	Ja
		Kinder	Nein
		Senior	Nein
	Schwachstelle:		
fehlende Querungshilfe über die Verbindungsstrasse mit geringer Verkehrsbelastung			
Massnahme:			
Einengung der Einmündung, Fussgängerstreifen mit Mittelinsel realisieren. Unter Berücksichtigung der gefahrenen Geschwindigkeiten (mehr als 50 km/h) sind entlang der Hauptverkehrsstrasse Massnahmen zum Schutze des Langsamverkehrs zu realisieren.			
Bemerkungen: mittlerer Aufwand, Nachweis der Notwendigkeit des Fussgängerstreifens eher kritisch, Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr Wichtigkeit: mittel; Kosten: gering; Eigentümer: Kanton; Priorität: niedrig			



(26) Sprengerweg, Wabern		M: 1:2'500		
	Relevanz:	Einkauf	Nein	
			Freizeit	Ja
			Kinder	Ja
			Senior	Nein
	Relevanz:		Freizeit	Nein
			Pendler	Nein
			Schüler	Ja
			Sport	Nein
	Schwachstelle:			
	soziale Sicherheit fraglich, wenn Hecken nicht ausreichend zurückgeschnitten werden, Länge ca. 150 m			
für Velo gesperrt				
Massnahme:				
Hecke regelmässig zurückschneiden, damit der Weg nicht zu schmal wird				
Aufhebung der Sperrung für den Veloverkehr.				
Bemerkungen: geringer Aufwand, Wichtige Anbindung an die Schule Morillon für Veloverkehr und Erhöhung der Attraktivität				
Wichtigkeit: mittel; Kosten: mittel; Eigentümer: Private; Priorität: hoch				



(27) Wabern - Kehrsatz		M: 1:25'000		
 <p>Alternativroute zwischen Wabern und Bern (keine Einschränkungen, aber auch keine Beschilderung)</p> <p>nationale bzw. Regionale Veloroute</p>	Relevanz:	Freizeit	Ja	
			Pendler	Ja
			Schüler	Nein
			Sport	Nein
	Schwachstelle:			
	Fehlende direkte Alternative für Veloverkehr (hauptsächlich Freizeitverkehr) zwischen Wabern und Kehrsatz und weiter Richtung Thun			
	Massnahme:			
	Eine Verbindung parallel zur Bahnlinie ist aufgrund der engen Verhältnisse und dichten Bebauung nur mit sehr hohem Aufwand realisierbar. Für Freizeitverkehr sind Verbindungen entlang von nationalen und regionalen Velorouten vorhanden.			
	Bemerkungen: hoher baulicher Aufwand, Landerwerb, direkte Alternativverbindung zwischen Wabern und Kehrsatz, Kombination mit Doppelspurausbau der BLS.			
	Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel			

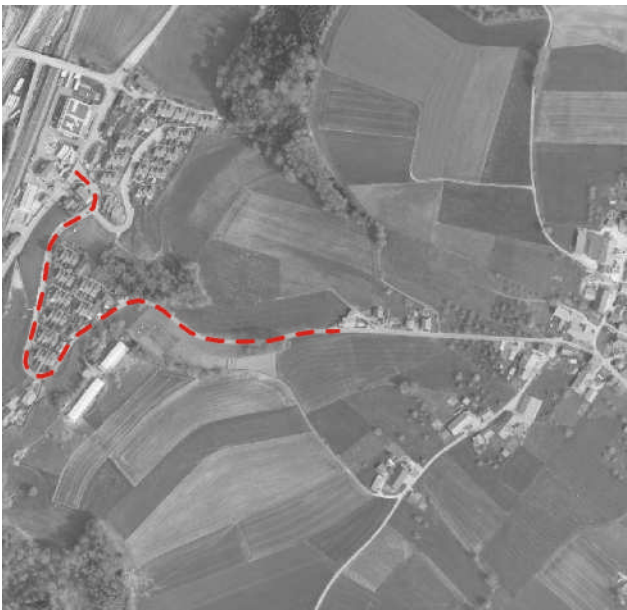

(28) Landorfstrasse, Köniz		M: 1:8'000	
	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Nein
		Sport	Ja
	Schwachstelle: kein bzw. teilweise Velostreifen auf Landorfstrasse, Länge ca. 500 m Fahrbahnbreite nicht ausreichend für beidseitigen Velostreifen.		
Massnahme: Wo möglich Ergänzung des Velostreifens. Prüfung im Zusammenhang mit geplanten Strassenarbeiten. Handlungsspielraum eher gering. Mögliche Alternative weiter südlich. Laufende Planung bereits vorhanden.			
Bemerkungen: Ergänzung Velostreifen ohne hohen Mehraufwand, Verkehrssicherheitserhöhung im Veloverkehr entlang der Kantonsstrasse Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel			

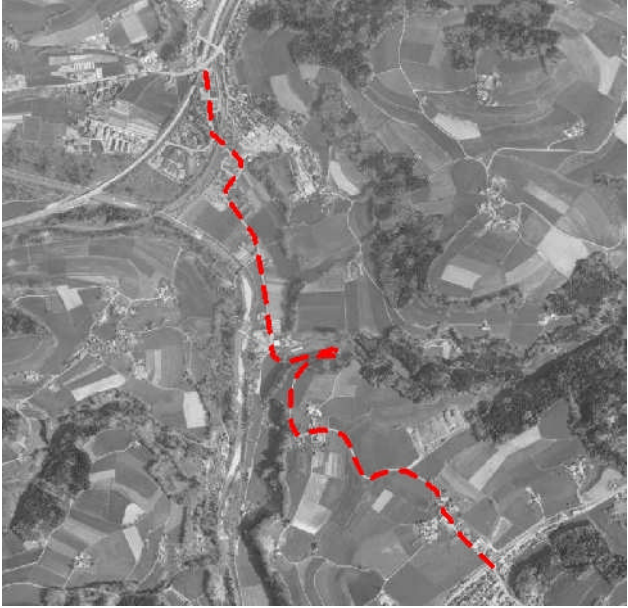


(29) Bellevue-/Spiegel-/Stapfenstrasse		M: 1:25'000	
	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Ja
		Sport	Nein
	Schwachstelle: kein Velostreifen auf: - Bellevuestrasse, Länge ca. 660 m, - Spiegelstrasse, Länge ca. 1'000 m und - Stapfenstrasse, Länge ca. 950 m Fahrbahnbreite nicht ausreichend für beidseitigen Velostreifen.		
Massnahme: Realisierung eines einseitigen Velostreifens bergaufwärts entlang der Bellevue- und Stapfenstrasse Entlang der Spiegelstrasse prüfen ob einseitigen Velostreifen oder eventuell Kernfahrbahn. Massnahmen entlang der Spiegel- und Stapfenstrasse sind in Planung.			
Bemerkungen: hoher Aufwand, wichtige Elemente für die Förderung des Veloverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel			

(30) Kirchstrasse, Zieglerspital – Wabern M: 1:20'000	Relevanz: 	Freizeit	Ja
		Pendler	Ja
		Schüler	Ja
		Sport	Nein
	Schwachstelle: kein Velostreifen auf Kirchstrasse mit mittlerer Verkehrsbelastung, Länge ca. 750 m Bestandteil der ausgeschilderten Veloroute Fahrbahnbreite nicht ausreichend für beidseitigen Velostreifen.		
Massnahme: Wo möglich Ergänzung des Velostreifens. Prüfung im Zusammenhang mit geplanten Strassenarbeiten. Handlungsspielraum eher gering. Laufende Projekte			
Bemerkungen: Ergänzung Velostreifen ohne hohen Mehraufwand, Verkehrssicherheitserhöhung im Veloverkehr entlang der Kantonsstrasse, wichtige Verbindung zwischen Wabern und Köniz bzw. Liebefeld Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel			


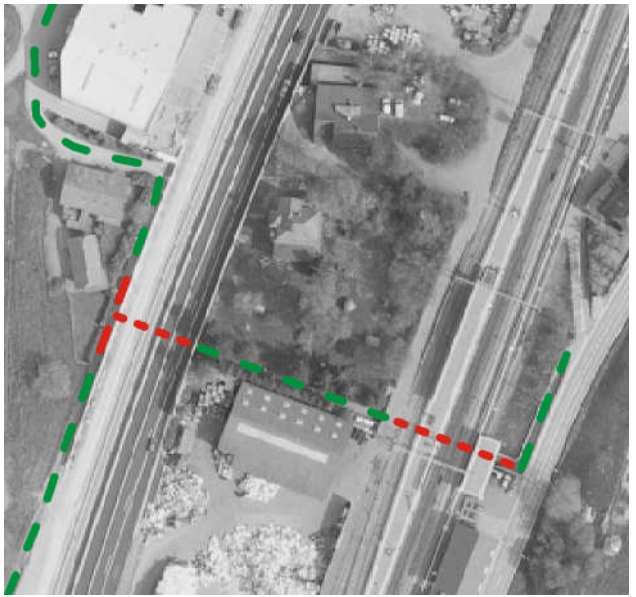
(31) Kirchstrasse, Gurtenbühl M: 1:4'000	Relevanz: 	Einkauf	Nein
		Freizeit	Ja
		Kinder	Ja
		Senior	Nein
	Schwachstelle: Einseitiges Trottoir, entlang der nördlichen Grundstücksseite, die direkt an die Strasse grenzt, nicht der Situation entsprechend. Grundstücke sind auch auf der anderen Hausseite erschlossen., Länge ca. 200 m		
Massnahme: Verlegung des Trottoirs auf die andere Strassenseite. Dieses neue Trottoir hat 4 Strassenquerungen.			
Bemerkungen: Projekt wird 2010/2011 umgesetzt Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch			


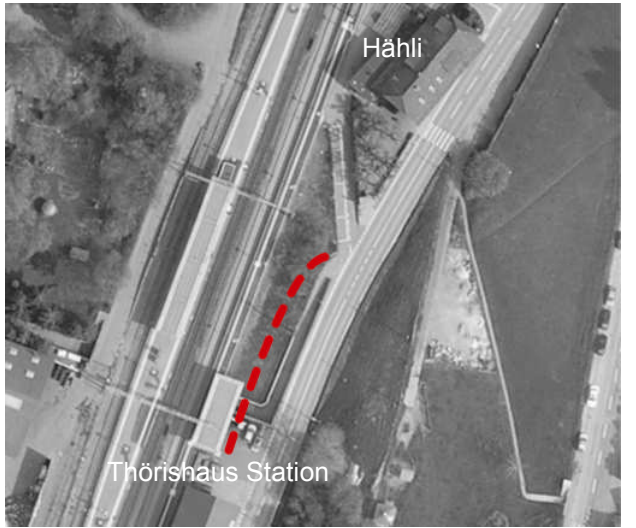
(32) Kichstrasse, Wabern		M: 1:2'000		
		Relevanz:	Einkauf	Ja
			Freizeit	Ja
			Kinder	Ja
			Senior	Ja
Schwachstelle: Innerorts, entlang der Verbindungsstrasse mit mittlerer Verkehrsbelastung: Ungeeigneter Zustand im Fussverkehr, Länge ca. 40 m				
Massnahme: Trottoir erneuern Laufende Projekte				
Bemerkungen: mittlerer baulicher Aufwand, Attraktivitätssteigerung im Fussverkehr, nahe der Bahnstation Wabern und der Talstation der Gurtenbahn Wichtigkeit: niedrig; Kosten: gering; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel				



(33) Liebewilstrasse, Thörishaus		M: 1:10'000		
		Relevanz:	Freizeit	Ja
			Pendler	Nein
			Schüler	Nein
			Sport	Ja
Schwachstelle: Steiler Streckenabschnitt auf dieser Verbindungsstrasse mit geringer Verkehrsbelastung im Veloverkehr, Länge ca. 800 m				
Massnahme: Wo möglich Ergänzung des Velostreifens, allenfalls einseitig, bergwärtige Seite. Prüfung im Zusammenhang mit geplanten Strassenarbeiten. Handlungsspielraum eher gering. Koordination mit Massnahme 7				
Bemerkungen: mittlerer baulicher Aufwand, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität für den Veloverkehr Wichtigkeit: niedrig; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: niedrig				


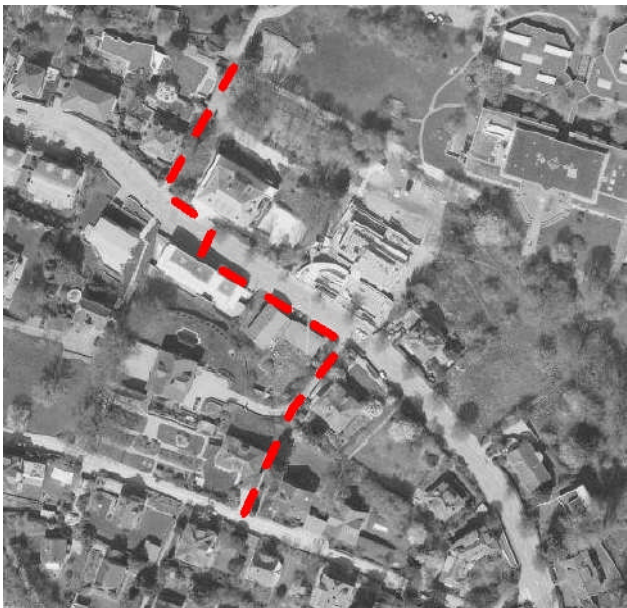
(34) Sensemattstrasse, Thörish. – Mittelh. M: 1:30'000		Relevanz:		Freizeit	Ja
				Pendler	Ja
				Schüler	Nein
				Sport	Ja
					
		Freizeit	Ja		
		Kinder	Nein		
		Senior	Nein		
		<p>Schwachstelle: Wichtige aber unattraktive Veloverbindung ohne Velostreifen und ausserorts kein Angebot für den Fussverkehr (Verbindungsstrasse), Länge ca. 3'300 m Strassenbreite nicht ausreichend für beidseitige Velostreifen.</p>		<p>Massnahme: Wo möglich Massnahmen mit Verbesserungen für den Langsamverkehr realisieren. Prüfung im Zusammenhang mit geplanten Strassenarbeiten. Ergänzung eines Velostreifens.</p>	
<p>Bemerkungen: mittlerer baulicher Aufwand, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Attraktivität für den Veloverkehr (siehe auch Massnahme 19) Wichtigkeit: niedrig; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: niedrig</p>					



5.2 Massnahmen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs



(51) Thörishaus Station	M: 1:2'000	Relevanz: 	<table border="1"> <tr><td>Freizeit</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Pendler</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Schüler</td><td>Nein</td></tr> <tr><td>Sport</td><td>Nein</td></tr> </table>	Freizeit	Ja	Pendler	Ja	Schüler	Nein	Sport	Nein	<table border="1"> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Nein</td></tr> <tr><td>Nein</td></tr> </table>	Ja	Ja	Nein	Nein
Freizeit	Ja															
Pendler	Ja															
Schüler	Nein															
Sport	Nein															
Ja																
Ja																
Nein																
Nein																
		<p>Schwachstelle: Schlechte Sichtverhältnisse beim westlichen Ende der Unterführung. Soziale Sicherheit ist ungenügend bei den Unterführungen der Eisenbahn und Autobahn in Thörishaus</p> <p>Massnahme: Sicherheitsbereiche am westlichen Ende der Unterführung mit entsprechender Markierung und Aufstellen von Pfosten. Bessere Beleuchtung und Gestaltung in der Unterführung.</p>														
<p>Bemerkungen: mittlerer Aufwand für die bessere Beleuchtung und Gestaltung in den Unterführungen und Konfliktbehebung am westlichen Ende der Autobahnunterführung, wichtige Querverbindung zwischen der möglichen Alternativroute und dem Siedlungsgebiet Wichtigkeit: mittel; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel</p>																


(52) Freiburgstrasse, Bahnhof Thörishaus-Station		Relevanz: 	<table border="1"> <tr><td>Einkauf</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Freizeit</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Kinder</td><td>Ja</td></tr> <tr><td>Senior</td><td>Ja</td></tr> </table>	Einkauf	Ja	Freizeit	Ja	Kinder	Ja	Senior	Ja	<table border="1"> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> <tr><td>Ja</td></tr> </table>	Ja	Ja	Ja	Ja
Einkauf	Ja															
Freizeit	Ja															
Kinder	Ja															
Senior	Ja															
Ja																
Ja																
Ja																
Ja																
		<p>Schwachstelle: Sehr enge Verhältnisse (Langsamverkehr muss auf die Strasse ausweichen) entlang der Freiburgstrasse, zwischen Strasse und Mauer der Bahnhofsunterführungsrampe, Länge ca. 40 m</p> <p>Massnahme: Aufgrund des begrenzten Strassenquerschnittes ist ein neuer Weg westlich der Rampe anzulegen und über eine neue Brücke parallel zur Bahn zu führen.</p>														
<p>Bemerkungen: hoher baulicher Aufwand, eventuell ist ein Landerwerb nötig, deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit im Langsamverkehr Wichtigkeit: mittel; Kosten: hoch; Eigentümer: Kanton; Priorität: mittel</p>																


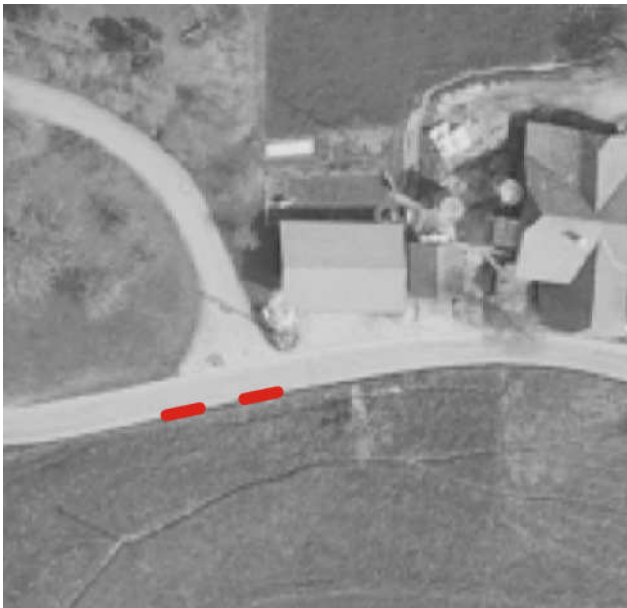
(53) Bellevuestrasse, Spiegel (Hst. Hohliebe) M: 1:1'500			Einkauf	Ja
	Freizeit		Ja	
	Kinder		Ja	
	Senior		Ja	
	Schwachstelle:			
<p>fehlende Querungshilfe direkt bei der Bushaltestelle.</p>				
Massnahme:				
<p>Fussgängerstreifen mit Mittelinsel realisieren. Bushaltestellen (auch aufgrund der engen Verhältnisse) zu behindertengerechten Fahrbahnhaltestellen umgestalten.</p>				
<p>Bemerkungen: hoher Aufwand: Damit ein Fussgängerstreifen platziert werden kann, müssen die Bushaltestellen, welche versetzt angeordnet sind, mit grosser Aufwand neu platziert werden; Erhöhung der Verkehrssicherheit, direkt bei einer Bushaltestelle des öV, für den Fussverkehr Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel</p>				

(54) Bellevuestrasse, Spiegel (bei Klinik) M: 1:4'000			Einkauf	Ja
	Freizeit		Ja	
	Kinder		Ja	
	Senior		Ja	
	Schwachstelle:			
<p>fehlende Querverbindung entlang Schulweg</p>				
Massnahme:				
<p>Für diese Verbindung die Verkehrssicherheit erhöhen und die Attraktivität steigern (besonders für den Schulverkehr). Zum Beispiel könnten Fussgängerstreifen mit Mittelinsel realisiert werden.</p>				
<p>Bemerkungen: mittlerer Aufwand, Erhöhung der Verkehrssicherheit, für den Fussverkehr (Schulweg) Der Gemeinderat hat am 26. Mai 2010 die Realisierung des Fussgängerstreifens abgelehnt (GRB 317/2010). Wichtigkeit: hoch; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: niedrig</p>				

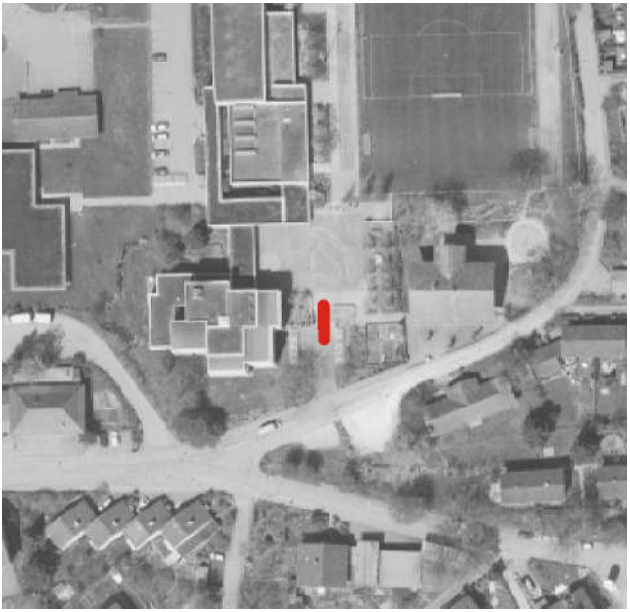

(55) Kirchstrasse, Wabern (Bondelistrasse) M: 1:2'000		Relevanz:		Einkauf	Ja
			Freizeit	Ja	
			Kinder	Ja	
			Senior	Ja	
			Schwachstelle:		
fehlende Querungshilfe entlang der Verbindungsstrasse mit mittlerer Verkehrsbelastung					
Massnahme:					
Fussgängerstreifen (Querung von 4 Fahrspuren) mit Mittelinsel. Optimale Lage prüfen					
Bemerkungen: mittlerer Aufwand, direkt bei einer Bushaltestelle des öV (Betriebs- und Gestaltungskonzept/Vorprojekt 2010 gestartet) Wichtigkeit: mittel; Kosten: gering; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel					

(56) Spiegelstrasse, Blinzern M: 1:3'000		Relevanz:		Einkauf	Ja
			Freizeit	Ja	
			Kinder	Ja	
			Senior	Ja	
			Schwachstelle:		
fehlende Querungshilfe entlang der Verbindungsstrasse mit mittlerer Verkehrsbelastung, direkt bei der Bushaltestelle. Gefahrene Geschwindigkeit ca. 50 km/h					
Massnahme:					
Realisierung eines Fussgängerstreifens (FGS) mit Mittelinsel. Durch einen leichten Versatz für den MIV wird die gefahrene Geschwindigkeit reduziert. Die optimale Lage für den FGS ist zwischen den Bushaltestellen. Laufende Planung					
Bemerkungen: mittlerer Aufwand, direkt bei einer Bushaltestelle des öV Wichtigkeit: mittel; Kosten: gering; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel					


(57) Haltenstrasse, Niederscherli	M: 1:1'000	Relevanz: 	Einkauf	Ja
			Freizeit	Ja
			Kinder	Ja
			Senior	Ja
Schwachstelle: Haltestelle Burisholzweg Konflikt mit motorisiertem Verkehr entlang der Verbindungsstrasse mit geringer Verkehrsbelastung Raum für Fussverkehr bei ÖV-Haltestelle nicht ausreichend				
Massnahme: Aufenthaltsfläche für wartende und aussteigende Nutzer des öV markieren.				
Bemerkungen: geringer Aufwand, Verkehrssicherheitssteigerung im Fussverkehr und Förderung des ÖV Wichtigkeit: mittel; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel				


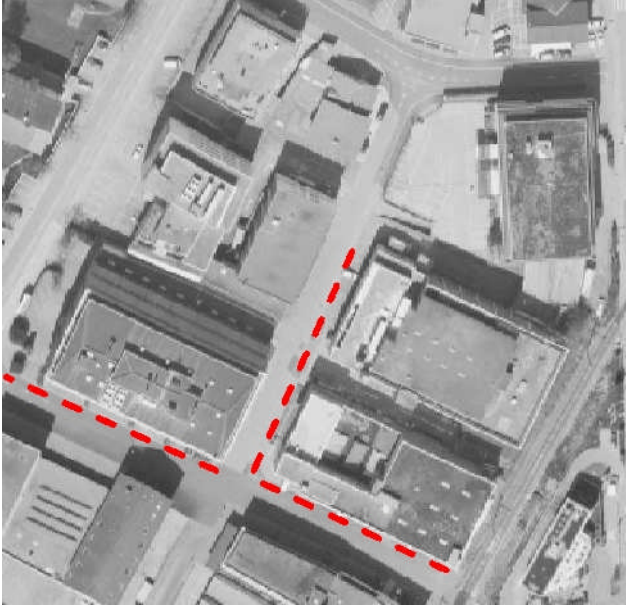
(58) Haltenstrasse, Niederscherli	M: 1:1'000	Relevanz: 	Einkauf	Ja
			Freizeit	Ja
			Kinder	Ja
			Senior	Ja
Schwachstelle: Haltestelle Haltirain Konflikt mit motorisiertem Verkehr entlang der Verbindungsstrasse mit geringer Verkehrsbelastung Raum für Fussverkehr bei ÖV-Haltestelle nicht ausreichend				
Massnahme: Aufenthaltsfläche für wartende und aussteigende Nutzer des öV.				
Bemerkungen: mittlerer Aufwand, Verkehrssicherheitssteigerung im Fussverkehr und Förderung des ÖV Der Gemeinderat hat im Rahmen der Beratung die Massnahme als unverhältnismässig abgelehnt. Wichtigkeit: niedrig; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: niedrig				

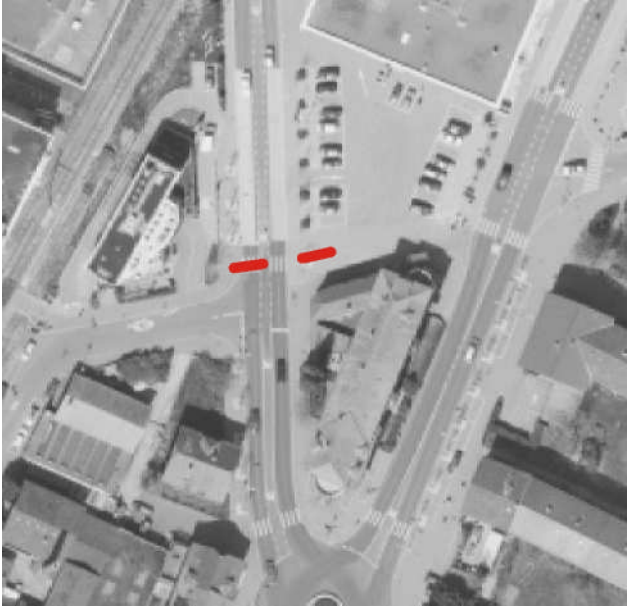

5.3 Massnahmen in Ortszentren und bei Schulen

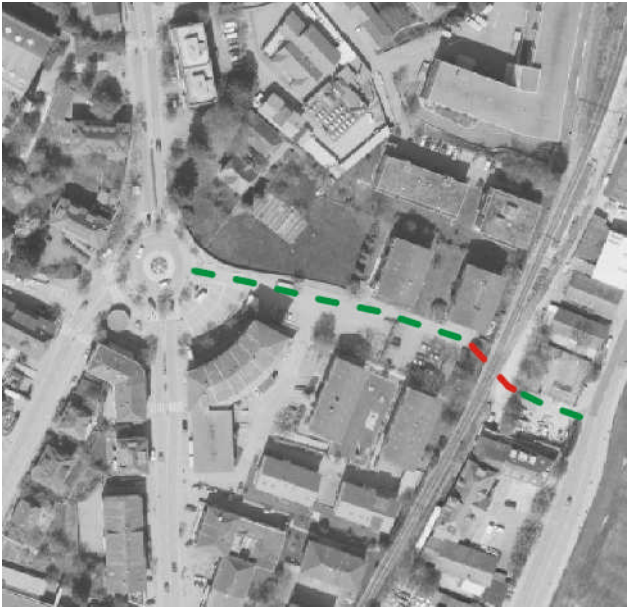

(71) Schule Niederwangen	M: 1:2'000	Relevanz:	Einkauf	Nein
			Freizeit	Nein
			Kinder	Ja
			Senior	Nein
			Schwachstelle: Treppe	
Massnahme: Rampe für Rollstuhlfahrer anlegen. Abteilung Gemeindebauten in Realisierung mit einbeziehen.				
Bemerkungen: mittlerer baulicher Aufwand, behindertengerechter Zugang zur Schule Wichtigkeit: mittel; Kosten: gering; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel				


(72) Tulpenweg, Sägematt, Liebfeld	M: 1:2'000	Relevanz:	Einkauf	Ja
			Freizeit	Nein
			Kinder	Ja
			Senior	Nein
			Schwachstelle: Fehlende Beleuchtung, Länge ca. 60 m	
Massnahme: Weg für Fussgänger mit Beleuchtung versehen und Hecken regelmässig zurückschneiden lassen. Für diese Massnahme ist die Einwilligung der Anwohner notwendig.				
Bemerkungen: mittlerer Aufwand, Attraktivitätssteigerung im und Förderung des Fussverkehr Wichtigkeit: mittel; Kosten: gering; Eigentümer: Private; Priorität: niedrig				



(73) Sägemattstrasse, Liebefeld M: 1:2'000	Relevanz: 	Einkauf	Nein
		Freizeit	Ja
	Kinder	Ja	
	Senior	Ja	
	Schwachstelle: ungenügende Sicht aufgrund einer direkt am Strassenrand stehenden Hecke		
Massnahme: Durch Zurückschneiden der sichtbehindernden Hecke (steht auf privatem Boden) die Sicht vom und auf den Hausausgang verbessern. Für diese Massnahme ist die Einwilligung der Anwohner notwendig.			
Bemerkungen: geringer Aufwand, Verbesserung der Sichtverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fussverkehr Wichtigkeit: mittel; Kosten: gering; Eigentümer: Private; Priorität: niedrig			

(74) Bläuackerstrasse, Köniz/Liebefeld M: 1:2'000	Relevanz: 	Einkauf	Ja
		Freizeit	Ja
		Kinder	Nein
		Senior	Nein
	Schwachstelle: Behinderung durch parkierte Autos, Länge ca. 200 m		
Massnahme: Verbesserungen für den Fussverkehr. Längs- statt Senkrechtparken und Längsstreifen für Fussgänger markieren. Laufendes Projekt			
Bemerkungen: geringer Aufwand, Attraktivitätssteigerung im Fussverkehr Wichtigkeit: niedrig; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: niedrig			

(75) Sonnenweg / Könizstrasse, Liebefeld M: 1:1'500			
	Relevanz:	Einkauf	Ja
		Freizeit	Ja
		Kinder	Ja
		Senior	Ja
Schwachstelle: Konflikte mit motorisiertem Verkehr.			
Massnahme: Umstrukturierung und -organisation der Situation für alle Verkehrsteilnehmer ausreichend und logisch beschildern und markieren.			
Bemerkungen: hoher Aufwand, Attraktivitätssteigerung und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fussverkehr Wichtigkeit: hoch; Kosten: mittel; Eigentümer: Kanton; Priorität: mittel			

(76) Verbindung Neuhausplatz - Park M: 1:3'000			
	Relevanz:	Einkauf	Ja
		Freizeit	Ja
		Kinder	Ja
		Senior	Ja
Schwachstelle: für Fussverkehr gesperrt, Länge ca. 30 m auch für nahegelegenen Kindergarten relevant			
Massnahme: Übergang bzw. Unterführung ermöglichen. Koordination mit Haltestelle Liebefeld Park (Verknüpfung S-Bahn-Station Liebefeld), Detailprojekt des Tram Region Bern.			
Bemerkungen: sehr hoher baulicher Aufwand, Abstimmung mit der BLS nötig, wichtige Querverbindung innerhalb von Köniz, zusätzliche Querung der Bahnlinie und damit Netzverdichtung im Langsamverkehr Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: hoch			

(77) Höheweg, Liebefeld	M: 1:1'000	Relevanz: 	Einkauf	Ja
	Freizeit		Ja	
	Kinder		Ja	
	Senior		Ja	
	Schwachstelle: ungenügende Sicht, auch für nahegelegenen Kindergarten relevant			
Massnahme: Durch Zurückschneiden der sichtbehindernden Hecke (steht auf privatem Boden) die Sicht vom und auf den Hausausgang verbessern. Für diese Massnahme ist die Einwilligung der Anwohner notwendig.				
Bemerkungen: geringer Aufwand, Verbesserung der Sichtverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fussverkehr Wichtigkeit: niedrig; Kosten: gering; Eigentümer: Private; Priorität: mittel				

(78) Station Niederscherli	M: 1:2'000	Relevanz: 	Einkauf	Nein
	Freizeit		Ja	
	Kinder		Ja	
	Senior		Nein	
	Schwachstelle: für Fussverkehr gesperrt, Länge ca. 30 m			
Massnahme: Da das Gelände in Privateigentum (BLS) ist und ein aufwendiges Planverfahren zu erwarten ist, sollte für den Weg vom Bahnhof zur Schule bzw. zur Querung der Bahngleise eine Alternative gefunden werden.				
Bemerkungen: hoher Aufwand, Abstimmung mit der BLS, wichtige Verbindung zwischen Bahnhof und Bildungseinrichtungen sowie dem Siedlungsgebiet Wichtigkeit: mittel; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel				

6 Umsetzung der Massnahmen

Je nach Art der Massnahmen und der jeweiligen Zuständigkeit (Kanton, Gemeinde oder Dritte) sind für die Umsetzung unterschiedliche Strategien sinnvoll:

6.1 Im Rahmen des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern (AP V+S) enthält verschiedene Massnahmen für eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsstruktur. Darunter befinden sich auch Langsamverkehrsmassnahmen. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist folgendermassen vorgesehen: Massnahmen der so genannten A-Liste sind in den Jahren 2010 bis 2014 zu realisieren oder zumindest mit dem Bau zu beginnen, Massnahmen der B-Liste in den folgenden vier Jahren. Der Bund beteiligt sich finanziell an der Realisierung dieser Massnahmen.

Folgende Massnahmen des Langsamverkehrskonzeptes können den Massnahmen gemäss AP V+S zugeordnet werden:

Massnahme gemäss AP V+S:	Massnahme gemäss LVK Köniz:
Schliessen von Netzlücken im LV: ESP Köniz, Liebefeld	(76) Verbindung Neuhausplatz - Park
Schliessen von Netzlücken im LV: Muhlernstr. – Stapfenstrasse:	(21) Schlosstrasse
Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV: Niederwangen – Niederbottigen, Riedmoosstrasse; Radstreifen oder andere Führung wegen der Erhöhung des DTV	(5) Riedmoosstrasse Nord
Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV: Wabern; Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fuss- und Veloverkehr auf der Kirchstrasse (Morillonstrasse – Seftigenstrasse)	(30) Kirchstrasse (Zieglerspital-Wabern) (31) Kirchstrasse (bei Gurtenbühl)
Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV: Köniz, Schwarzenburgstrasse; Erhöhung der Verkehrssicherheit für den LV mittels gestalterischer und baulicher Verbesserungen	(15) Schwarzenburgstrasse (Liebefeld)

Tabelle 1 Relevante Massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern (A-Liste)

Massnahme gemäss AP V+S:	Massnahme gemäss LVK Köniz:
Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV: Köniz, Könizstrasse; Gestalterische und bauliche Verbesserungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für LV. Wegen beengten Verhältnissen stehen organisatorische Massnahmen (z.B. Tempo 30) im Vordergrund	(20) Köniz-/Turnierstrasse
Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV: Bern, Köniz, Neuenegg	(6) Freiburgstrasse

Tabelle 2 Relevante Massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern (B-Liste)

Neben diesen Massnahmen zum Ausbau der Netzinfrastruktur enthält das AP V+S auch folgende Massnahmen zum Ausbau der Veloabstellanlagen mit Verbesserungen für den Veloverkehr:

- Erweiterung der Bike & Ride – Anlagen in Niederwangen und Liebefeld
- Allgemeine Erweiterung der Veloparkieranlagen in den Gemeinden der Region

Das Massnahmenpaket Verminderung Trennwirkung und Dominanz MIV enthält neben den oben aufgeführten Massnahmen, die direkt einer Massnahme des Langsamverkehrskonzepts entsprechen, noch folgende Massnahmen die eine Förderung des Langsamverkehrs erwirken:

- Bern, Köniz: Verbesserung der Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr beim Autobahnanschluss Bümpliz / Köniz
- Bern, Köniz: Monbijoustrasse - Bahnübergang BLS: Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr: Gestalterische und bauliche Verbesserungen, evtl. Ersatz Bahnübergang mit Unterführung
- Bern, Köniz: Erhöhung Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr bei der Unterführung Bernstrasse; Ausgestaltung der Unterführung
- Morillonstrasse: Bahnübergang BLS - Knoten Kirchstrasse / Morillonstrasse: Erhöhung Verkehrssicherheit für LV mittels gestalterischer und baulicher Verbesserungen, Bau eines Kreisels

Ausserdem ist folgende Massnahme Bestandteil des Agglomerationsprogramms Bern, die Vorteile für den Fuss- und Veloverkehr bringt:

- Köniz Bahnhof: Verbesserung des Umsteigeknotens öV, der Erreichbarkeit für Fuss- und Veloverkehr und der Aufenthaltsqualität (Platzgestaltung) in einem Gesamtprojekt

6.2 Massnahmenpaket Langsamverkehr auf Kantonsstrassen

Es ist sinnvoll die folgenden drei Einzelmassnahmen mit gleicher Thematik (Ergänzung von Velostreifen) zu einem Massnahmenpaket P3 zusammenzuschneiden.

- (13) Schwarzenburgstrasse (Mittelhäusern), Ergänzung Velostreifen
- (17) Schwarzenburgstrasse (Gasel), Ergänzung Velostreifen prüfen
- (23) Muhlernstrasse (Schliern-Oberscherli), Veloverbindung

6.3 Massnahmenpakete Langsamverkehr auf Gemeindeebene

Um maximale Synergiepotenziale bei der Realisierung von Alternativverbindungen für den Veloverkehr nutzen zu können, wurden die entsprechenden Massnahmen in der Kompetenz der Gemeinde zu vier Paketen zusammengeschnürt: Das Massnahmenpaket Alternativroute Wangental (P1), das Massnahmenpaket Alternativroute zur Schwarzenburgstrasse (P2), das Massnahmenpaket Massnahmen entlang der Kirchstrasse (P4) und das Massnahmenpaket Massnahmen im Quartier Spiegel bei Bern (P5).

Alternativroute Wangental (P1)

- (2) Bahngässli, Verbesserung Unterführung
- (3) Wangentalstrasse, Engstelle Velo beseitigen
- (4) Feldackerstrasse, Teerbelag
- (51) Thörishaus Station, Verbesserung Unterführung

Alternativroute zur Schwarzenburgstrasse (P2)

- (10) Bündenackerstrasse, Veloquerung
- (11) Hessesstrasse, Veloquerung
- (12) Fuchsweg, Ausbau für Velo
- (21) Schlossstrasse, neue Veloverbindung

Massnahmen entlang der Kirchstrasse (P4)

- (30) Kirchstrasse (Zieglerspital-Wabern), Ergänzung Velostreifen
- (31) Kirchstrasse (bei Gurtenbühl), Verlegung des Trottoirs
- (32) Kirchstrasse (östlich Sprengerweg), Erneuerung des Trottoirs
- (55) Kirchstrasse (bei Bondelistrasse), FGS mit Mittelinsel

Massnahmen im Quartier Spiegel bei Bern (P5)

- (29) Bellevue-/Spiegel-/Stapfenstrasse, einseitiger Velostreifen
- (56) Spiegelstrasse, FGS mit Mittelinsel

6.4 Einzelmassnahmen Langsamverkehr auf Kantonsstrassen

Das Langsamverkehrskonzept Köniz ist ein kommunales Konzept. Es beinhaltet aber auch Massnahmen auf Kantonsstrassen, bei denen der Kanton als Eigentümer zuständig ist. Hier muss die Initiative von der Gemeinde ausgehen, die Realisierung muss aber mit dem Kanton abgestimmt werden.

6.5 Einzelmassnahmen Langsamverkehr in Gemeindekompetenz

Bei diesen Massnahmen kann die Gemeinde Köniz eigenständig die Realisierung organisieren. Die weiteren Schritte für diese Massnahmen müssen im Rahmen der Unterhaltsplanung koordiniert werden.

6.6 Umsetzung durch Gemeinde im Rahmen Unterhalt

Kleinere Massnahmen mit geringen Kosten (weniger als CHF 50'000 pro Massnahme) können im Rahmen des Unterhalts umgesetzt werden, so dass kein grosser Planungs- und Koordinationsaufwand entsteht.