

**1020 Motion (Grüne Köniz) "Veloleitsystem"**

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

**Vorstosstext**

Die Gemeinde Köniz realisiert in Koordination mit den umliegenden Gemeinden ein Veloleitsystem. Dieses beinhaltet die Signalisation von geeigneten (d.h. effizienten, möglichst wartezeitfreien, sicheren) Veloverbindungen zwischen den Orten und Ortsteilen und zu wichtigen Orten der benachbarten Gemeinden für Alltagsvelofahrende. Linienführung, Signalisation sowie Fahrbahnmarkierungen und -einfärbungen werden auf den signalisierten Routen überprüft und verbessert, der Veloverkehr an Knotenpunkten priorisiert und Netzlücken möglichst geschlossen. Die Bevölkerung wird über das Netz informiert.

**Begründung**

Es gibt in Köniz viele attraktive und verkehrersarme Velorouten zwischen Orten und Ortsteilen sowie in Richtung Bern. Häufig findet man diese nur mit guten Ortskenntnissen oder nach intensivem Kartenstudium. Entsprechend selten werden sie benutzt. Zudem hat das Netz noch Lücken.

Köniz will den Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs anheben. Das geht nur, wenn die Benutzung des Fahrrads aktiv gefördert wird, effiziente und sichere Verbindungen zur Verfügung stehen, diese klar gekennzeichnet sind und die Bevölkerung darüber informiert ist.

Was für den motorisierten Individualverkehr selbstverständlich ist, nämlich ein durchgehendes, ausgeklügeltes, hierarchisch abgestuftes Netz von Nah-, Mittel und Fernverbindungen mit der entsprechenden Signalisation, ist beim Veloverkehr in Köniz die grosse Ausnahme. Velowegweiser sind selten und falls doch ein Velowegweiser vorhanden ist, ist bei der nächsten Verzweigung häufig nicht mehr ersichtlich, wo die Veloroute im Gewirr von Quartierstrassen weiterführen soll. In den bisherigen Konzepten und Planungen (Langsamverkehrskonzept, Ortsplanungsrevision) ist die Beschilderung von lokalen Routen nicht vorgesehen.

Der Vorstoss fordert, dass die touristisch ausgerichteten nationalen und regionalen Velorouten durch lokale, auf den Alltagsverkehr fokussierte Veloverbindungen (Velobahnen) ergänzt werden. Vorhandene oder neu zu schaffende Alternativrouten (zu verkehrsreichen Hauptstrassen) sollen Teil dieses Netzes bilden.

Die Beschilderung dieser lokalen Routen (rote Wegweiser in Wanderweggrösse) dient nicht nur den Velofahrenden als Orientierung, sie zeigen auch den Autofahrenden, dass auf diesen Routen mit vermehrtem Veloverkehr gerechnet werden muss und sie sind indirekte "Reklameschilder" dafür, dass man in Köniz sicher Velo fahren kann und animieren so zum Umsteigen.

**Eingereicht**  
13.12.2010

### **Unterschieden von 17 Parlamentsmitgliedern**

Hansueli Pestalozzi, Jan Remund, Liz Fischli-Giesser, Urs Maibach, Heinz Nacht, Ruedi Lüthi, Laavanja Sinnadurai, Anna Mäder, Andreas Lanz, Stephie Staub-Muheim, Christian Roth, Christoph Salzmann, Ignaz Caminada, Mario Fedeli, Patrik Locher, Rolf Zwahlen, Ursula Wyss

### **Antwort des Gemeinderates**

#### **Formelles**

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag (siehe Abklärung der Gemeindeschreiberin, Beilage 1).

#### **Grundlagen**

Das Strassengesetz vom 8. Juni 2008 des Kantons Bern (SG, BSG 732.11) regelt die Thematik rund um die Velorouten wie folgt:

#### **3 Velorouten**

#### **Art. 45**

Kantonaler Sachplan Veloverkehr

<sup>1</sup> Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Sachplan Veloverkehr.

<sup>2</sup> Mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr werden die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt. Es sind dies

- a kantonale Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse,
- b Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen,
- c wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen.

#### **Art. 46**

Kantonale Velorouten

<sup>1</sup> Der Kanton baut, betreibt und unterhält die für die Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstaben a und b nötigen Wegabschnitte.

<sup>2</sup> Für das Bewilligungsverfahren gelten die Bestimmungen über die Bewilligung von Kantonsstrassen.

#### **Art. 47**

Kommunale Velorouten

Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten.

#### **Art. 48**

Signalisation

Der Kanton signalisiert alle Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2.

## **Inhaltliches**

Am 22. November 2010 hat das Parlament die am 7. Mai 2007 als Postulat überwiesene Motion 0624 (Grüne) „Velonetz Köniz“ beschrieben. Die Beantwortung enthielt das vom Gemeinderat genehmigte Langsamverkehrskonzept. Darin bekennt sich der Gemeinderat zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Sinne von Art. 47 des Strassengesetzes. Das Konzept umfasst zahlreiche Massnahmen auch auf Hauptachsen, wie der Zusammenfassung in Anhang 7 zu entnehmen ist. Der Gemeinderat hat im Rahmen der laufenden Richtplanung auf der Grundlage dieses Langsamverkehrskonzeptes einen Konzeptplan Veloverkehr erarbeitet, welcher ein Wegnetz für den Veloalltags- und den Velofreizeitverkehr beinhaltet. Der Richtplan wird voraussichtlich Ende 2011 genehmigt und in Kraft gesetzt.

Im vorliegenden Vorstoss werden effiziente, möglichst wartezeitfreie und sichere Veloverbindungen zwischen den Orten und Ortsteilen gefordert, Netzlücken sollen geschlossen werden. Die Zielsetzungen im Vorstoss sind in den erwähnten Themenfeldern deckungsgleich mit denjenigen im Richtplan und im Langsamverkehrskonzept. Die Forderung der Knotenpriorisierung für den Veloverkehr ist insofern problematisch, als in den Quartieren und auf Nebenstrassen in der Regel der Rechtsvortritt gilt. Es sind gerade solche bestehenden Strassen, welche sich für attraktive Velorouten eignen. Hier ergibt sich ein Zielkonflikt mit dem Strassenverkehrsrecht, der in der geforderten Form nicht zu erfüllen ist.

Die geforderten Fahrbahnmarkierungen und -einfärbungen sowie die Routensignalisationen sind nach Ansicht des Gemeinderates nur zurückhaltend einzusetzen. Markierungen und insbesondere Belageeinfärbungen sind sehr unterhaltsintensiv und deshalb nur dort anzubringen, wo dies aus Sicherheitsgründen unabdingbar ist. Es kommt hinzu, dass Farbbelegungen eine optische und gestalterische Wirkung haben, eine rechtsverbindliche Situation kann damit im Strassenraum nicht geschaffen werden. Die Signalisation von Velorouten ist zudem, gemäss Art. 48 des kantonalen Strassengesetzes vom 4. Juni 2008, Sache des Kantons.

Im Vorstoss wird ferner zusätzlich die regionale Zusammenarbeit für die Planung der lokalen Routen gefordert. Der Gemeinderat sieht auch hier das Potenzial, die Koordination der gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit liegt jedoch bei der Region. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hat die Anliegen zur Förderung des Veloverkehrs erkannt und im Bericht „Regionale Langsamverkehrsplanung, Standortbestimmung“ (März 2011) wie folgt umschrieben:

„Die regionale räumliche Weiterentwicklung sowie die Abstimmung der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung auf den Planungshorizont 2030 hin bilden den Schwerpunkt des ersten Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes (RGSK). Das Themenfeld „Langsamverkehr“ konnte aus zeitlichen Gründen nicht in der gewünschten Tiefe bearbeitet werden. Somit fehlt der Region Bern-Mittelland eine stufengerechte, eigene Richtplanung Langsamverkehr, was in Anbetracht dessen Bedeutung im regionalen Gesamtverkehrssystem eine Lücke darstellt. Diese soll nun nachgeholt werden. Dazu beabsichtigt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, einen entsprechenden Planungsauftrag auszuschreiben.“

Die zuständige Abteilung Verkehr und Unterhalt ist in der Projektorganisation vertreten. Eine Zusammenfassung des Berichtes findet sich in der Beilage 2.

## **Umsetzung Langsamverkehrskonzept**

Die Legislaturplanung 2010 – 2013 sieht vor, jedes Jahr eine Massnahme aus dem Langsamverkehrskonzept umzusetzen (5.1.2 Das Langsamverkehrskonzept wird umgesetzt). Darin enthalten sind die Verbindungen Muhlerstrasse – Stapfenstrasse und Neuhausplatz – Park zur Schliessung von Netzlücken enthalten. Beide Projekte sind im Agglomerationsprogramm aufgenommen und die Realisierung wird entsprechend aus dem Infrastrukturfonds des Bundes finanziell unterstützt. Die Planungen sind im Gang. Bei der Verbindung Muhlerstrasse – Stapfenstrasse liegt ein Variantenstudium vor. Die Realisierung ist 2014 vorgesehen. Die Verbindung Neuhausplatz – Park muss auf den Doppelspurausbau der Bahn abgestimmt werden. Das entsprechende Streckenkonzept der bls AG für die S6, Bern – Schwarzenburg, sieht umfangreiche Eingriffe in bestehende Strukturen im Gebiet Liebefeld vor.

Das Ziel des Baubeginns vor 2014 kann deshalb bei diesem Projekt nicht erreicht werden. Ferner werden die Massnahmen bei den Parallelrouten im Abschnitt Schloss Köniz bis Dübystrasse und Wabersackerstrasse bis Gurtenbahn-Talstation für die Umsetzung vorbereitet.

Diese Projekte binden einen erheblichen Teil der internen personellen Ressourcen, welche für den Langsamverkehr zur Verfügung stehen. Zusätzliche Vorhaben sind im Moment nicht zu bewältigen.

### **Fazit**

Das Langsamverkehrskonzept und der Richtplan beinhalten die Strategie der Förderung des Langsamverkehrs auf Stufe Gemeinde. Dabei spielen die Hauptachsen und die Schliessung von Netzlücken eine wichtige Rolle, entsprechende Projekte werden bearbeitet. Die Region hat erkannt, dass es im Bezug auf die Langsamverkehrsplanung im gemeindeübergreifenden Planungssperimeter Nachholbedarf gibt. Das entsprechende Projekt „Regionale Langsamverkehrsplanung“ wurde gestartet, die Gemeinde Köniz wird ihre Interessen innerhalb der Organisation einbringen.

Damit sind die Anliegen der vorliegenden Motion stufengerecht aufgenommen. Der Gemeinderat beantragt daher dem Parlament, den Vorstoss anzunehmen und abzuschreiben.

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Motion wird erheblich erklärt.
2. Die Motion wird abgeschrieben.

Köniz, 6. April 2011

Der Gemeinderat

### **Beilagen**

- Formelle Prüfung der Motion 1020 Motion (Grüne Köniz) "Veloleitsystem"
- Regionale Langsamverkehrsplanung, Standortbestimmung, Zusammenfassung



Beatrice Zbinden  
Gemeindeschreiberin

T 031 970 92 03  
F 031 970 92 17  
beatrice.zbinden@koeniz.ch

Köniz, 7. Januar 2011 Zb

**1020 Motion (Grüne Köniz) "Veloleitsystem"  
Formelle Prüfung der Motion**

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft die Gemeindeschreiberin, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, in Koordination mit den umliegenden Gemeinden ein Veloleitsystem zu koordinieren. Dieses beinhaltet die Signalisation. Wobei auch die Linienführung zu überprüfen und zu verbessern sei.

Nach dem kantonalen Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG) erlässt der Regierungsrat den kantonalen Sachplan Veloverkehr, mit dem auch die wichtigen Velorouten auf Gemeindestrassen mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und Velofreizeitverkehr festgelegt werden. Der Kanton ist auch zuständig für die Signalisation aller Velorouten. Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten diese. Der Kanton beteiligt sich mit 40% an den Kosten (Art. 45, 47, 48 und 59 SG). Die Erfüllung der Motion beinhaltet nicht nur beim Kanton Signalisationen zu beantragen, sondern könnte auch das Bauen von neuen Velorouten zur Folge haben. Der dafür notwendige Kredit könnte in die Finanzkompetenz des Parlamentes fallen. Damit liegt der Gegenstand der Motion nicht im alleinigen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag.

Beatrice Zbinden  
Gemeindeschreiberin

## Regionale Langsamverkehrsplanung

### Standortbestimmung

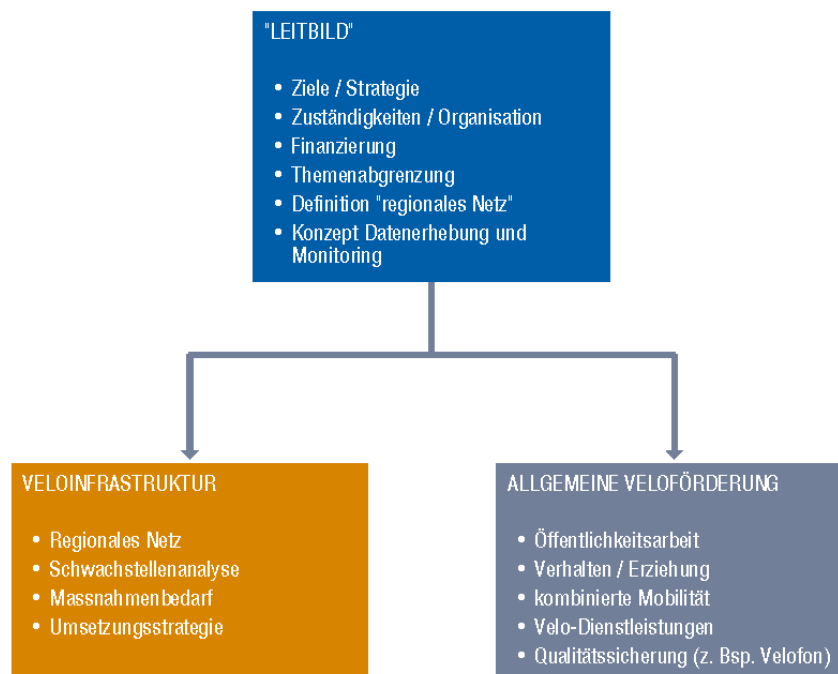
Im Rahmen der 1. Generation der RGSK konnte der Langsamverkehr (LV) nicht im gewünschten Masse bearbeitet werden. Diesbezüglich besteht ein Handlungsbedarf, da es zwar viele, jedoch veraltete Grundlagen gibt. Auch fehlt eine systematische Abdeckung des Perimeters der RKBM. Lücken bestehen insbesondere im ländlichen Raum.

Als erster Schritt wurde Ende 2010 eine Standortbestimmung in Auftrag gegeben. Sie zeigt auf

- Wo ein Handlungsbedarf besteht
- Wie die Planung der Region mit der Planung des Kantons koordiniert und abgestimmt werden kann
- Welches die notwendigen Planungen der Region sind.

Der Fokus wird vorderhand auf die Veloplanung gelegt und die Fusswegplanung zurückgestellt. Bei der Veloplanung wurden drei Module definiert:

1. Modul: «Leitbild» (2011)
2. Modul: «Veloinfrastruktur» (Netz, 2012)
3. Modul: «Allgemeine Veloförderung»



Aus Ressourcengründen werden Modul 2 und 3 zeitlich gestaffelt bearbeitet.

Die Kommission Verkehr hat an ihrer Sitzung vom 17. März das Modul 1 «Leitbild» ausgelöst. Der Fachbereich Verkehr bildet eine Arbeitsgruppe unter Einbezug des Kantons und ausgewählter Gemeinden.

Parallel zur systematischen Aufarbeitung der Veloplanung wird bis Mitte 2011 das RGSK Bern-Mittelland überarbeitet und die Massnahmen LV für die 2. Generation der Agglomerationsprogramme aufgearbeitet.