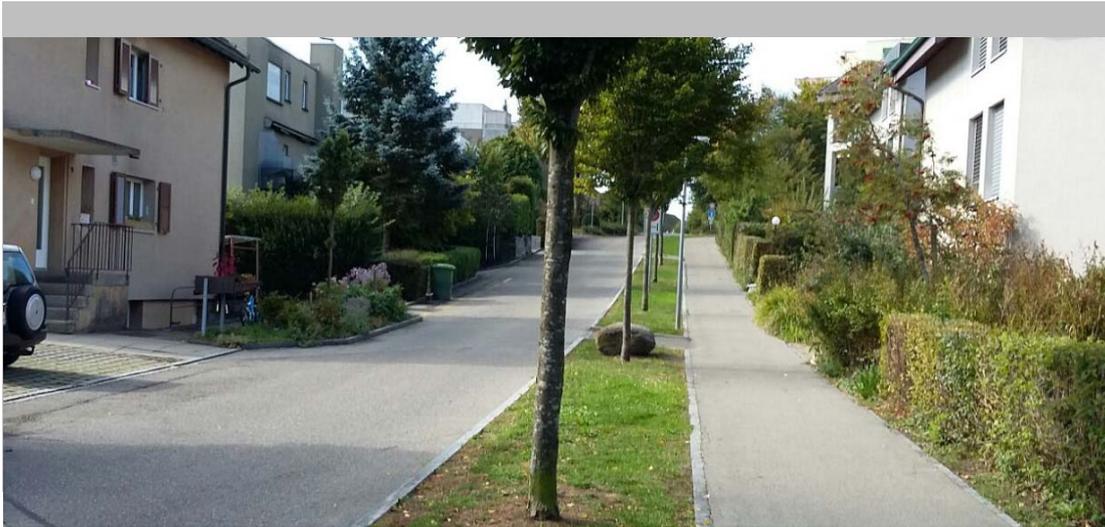


GENEHMIGUNG

## Ortsplanungsrevision: Richtplan Verkehr



### Massnahmenblätter

Die Richtplanung besteht aus:

- Richtplankarte
- **Massnahmenblätter**

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Netzpläne

12.12.2016

**Auftraggeber** Gemeinde Zollikofen  
Wahlackerstrasse 25  
3052 Zollikofen

**Projektleiter** Daniel Bichsel (Gemeindepräsident)  
Beat Baumann (Bauverwalter)

**Projektnummer** 14046

**Datei** B\_14046\_Massnahmenblätter RP Verkehr\_161212.docx

**Berichtversion** 12. Dezember 2016

**Berichtverfasser** Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch  
Gilles Leuenberger / gilles.leuenberger@kontextplan.ch

**Arbeitsgemeinschaft:** ecoptima ag (Federführung)  
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Atelier Wehrlin  
Eichenstrasse 55, 3184 Wünnewil

KONTEXTPLAN AG  
Käfiggässchen 10, 3011 Bern

Sigmaplan AG  
Thunstrasse 91, 3006 Bern

georegio ag  
Laupenstrasse 20, 3008 Bern

Dr. Eicher+Pauli AG  
Stauffacherstrasse 65/59g, 3014 Bern

## Inhaltsverzeichnis

Massnahmenblatt MIV: Parkplatzbewirtschaftung	M-MIV-01	4
Massnahmenblatt MIV: Temporeduktion in Quartieren	M-MIV-02	8
Massnahmenblatt MIV: Erarbeiten Grundlagendaten Bernstrasse	M-MIV-03	11
Massnahmenblatt OeV: Angebot Linien S9 und Linie 34	M-OeV-01	13
Massnahmenblatt OeV: Bushaltestelle Betagtenheim	M-OeV-02	15
Massnahmenblatt OeV: Perronverlängerung für S8 und S9	M-OeV-03	17
Massnahmenblatt Veloverkehr: Kirchlindachstrasse	M-V-01	19
Massnahmenblatt Veloverkehr: Zelgweg; Durchlässigkeit Velo	M-V-02	22
Massnahmenblatt Veloverkehr: Länggasse	M-V-03	25
Massnahmenblatt Veloverkehr: Velostation	M-V-04	29
Massnahmenblatt Fussverkehr: Bremgartenstrasse	M-F-01	31
Massnahmenblatt Fussverkehr: Controlling Schulwegsicherheit	M-F-02	34
Massnahmenblatt Fuss-/Veloverkehr: Aegelseeweg	M-FV-01	36
Massnahmenblatt Fuss-/Veloverkehr: Gurtenweg/Hübeliweg	M-FV-02	39
Massnahmenblatt Fuss-/Veloverkehr: Wahlen-Allee	M-FV-03	42
Massnahmenblatt Controlling Umsetzung Richtplan	M-C-01	45

---

## Abkürzungen

BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FVV	Fuss- und Veloverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeiten
KXP	Kontextplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeiten
OIK II	Oberingenieurkreis II
OeV	Öffentlicher Verkehr
PP	Parkplatz
REK	räumliches Entwicklungskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
S4	S-Bahnlinie 4

## Massnahmenblatt MIV: Parkplatzbewirtschaftung

M-MIV-01

### Gegenstand / Problembeschrieb

Zollikofen kennt keine Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund und ist somit die einzige Gemeinde in der Kernagglomeration, welche über keine Parkplatzbewirtschaftung verfügt. Aufgrund der guten Erschliessung von Zollikofen mit dem OeV und diversen Arbeitgebern mit einem beschränkten Parkplatzangebot ist heute ein grosser Druck auf die bestehenden Parkfelder auf öffentlichem Grund vorhanden. Die Mitwirkung zum REK hat ergeben, dass eine flächige Parkplatzbewirtschaftung nicht gewünscht wird, sondern eine punktuelle Bewirtschaftung in den Gebieten mit hohem Druck.

### Zielsetzung

Es ist ein massvoller Lösungsansatz für die Bewirtschaftung anzustreben. Zentrale Aspekte dafür sind:

- Bewirtschaftung mit Anwohnerprivilegierung
- Berücksichtigung der Anliegen/Bedürfnisse des örtlichen Gewerbes
- Geringer administrativer Aufwand

### Massnahmen

#### Parkierungskonzept

In einem nächsten Schritt ist ein Parkierungskonzept inkl. den zugehörigen Reglementen zu erarbeiten. Folgende Grundsätze sind in die Konzeption zu übernehmen.

#### Parkplatzbewirtschaftung

In den definierten Perimetern sind die Parkfelder neu bewirtschaftet. Entweder wird als Grundmassnahme die Regelung „Blaue Zone“ oder die flexiblere Regelung „Weisse Zone“ eingeführt. Der Unterschied liegt bei der Parkierungsdauer und den geltenden Tagen.

Anwohnende, das Gewerbe und allenfalls weitere Personengruppen können durch den Erwerb einer Parkkarte zeitlich unbeschränkt parkieren. Mit der Parkkarte besteht aber kein Anrecht auf einen Parkplatz

#### Festlegung Perimeter

Die Perimeter sind in ihrer Ausdehnung zu überprüfen. Im abgebildeten Perimeter 1. Priorität sind rund 110 öffentliche Parkplätze betroffen, in den beiden Perimetern 2. Priorität sind es rund 25 öffentliche Parkplätze.

### Umsetzung

#### Planungsstand

Machbarkeitsstudie

#### Realisierungshorizont

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre)
- Daueraufgabe

<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
---------------------------	--

<b>Nächste Schritte</b>	Parkplatzkonzept inkl. Parkplatzreglement Genehmigung Reglement Publikation Umsetzung
-------------------------	--

<b>Abhängigkeiten / Koordination</b>	keine
--------------------------------------	-------

### Zuständigkeiten

<b>Federführendes Departement</b>	Präsidiales
-----------------------------------	-------------

<b>Beteiligte</b>	Sicherheit und Integration
-------------------	----------------------------

### Finanzierung

<b>Gesamtaufwand</b>	CHF	50'000.-
<b>Finanzierung durch Dritte</b>	CHF	-
<b>Kostenträger Gemeinde</b>	CHF	50'000.-
	<input checked="" type="checkbox"/> Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Im Finanzplan eingestellt	

### Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Konzeptpläne

### Beschrieb „Weisse Zone“

- \_ Weisse Zonen ermöglichen die Festlegung von beliebigen Parkdauern
- \_ Parkdauer: Zweckmässige Variante
  - / Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr: 2 h
  - / Mo.-Fr. 18:00-08:00 Uhr: zeitlich unbeschränkt
  - / Sa.-So.: ganztags zeitlich unbeschränkt
- \_ Alle Motorfahrzeugführenden sind berechtigt, ihr Fahrzeug in der Weissen Zone abzustellen; Anwohnende, deren Besucher, das lokale Gewerbe sowie Gemeindeangestellte können mit einer Parkkarte zeitlich unbeschränkt parkieren
- \_ Parkkarten können über die Gemeindeverwaltung oder online (z.B. [www.parkingcard.ch](http://www.parkingcard.ch) analog Bolligen) bezogen werden
- \_ Gängige Preise für Parkkarten (in den umliegenden Gemeinden):
  - / 1 Tag: CHF 6.- bis 15.-, i.d.R. nur für Besucher
  - / 1 Monat: CHF 25.- bis 30.- für Anwohnende, für Gewerbe tw. doppelter Preis
  - / 1 Jahr: CHF 300.- für Anwohnende, für Gewerbe tw. doppelter Preis

### Beschrieb „Blaue Zone“

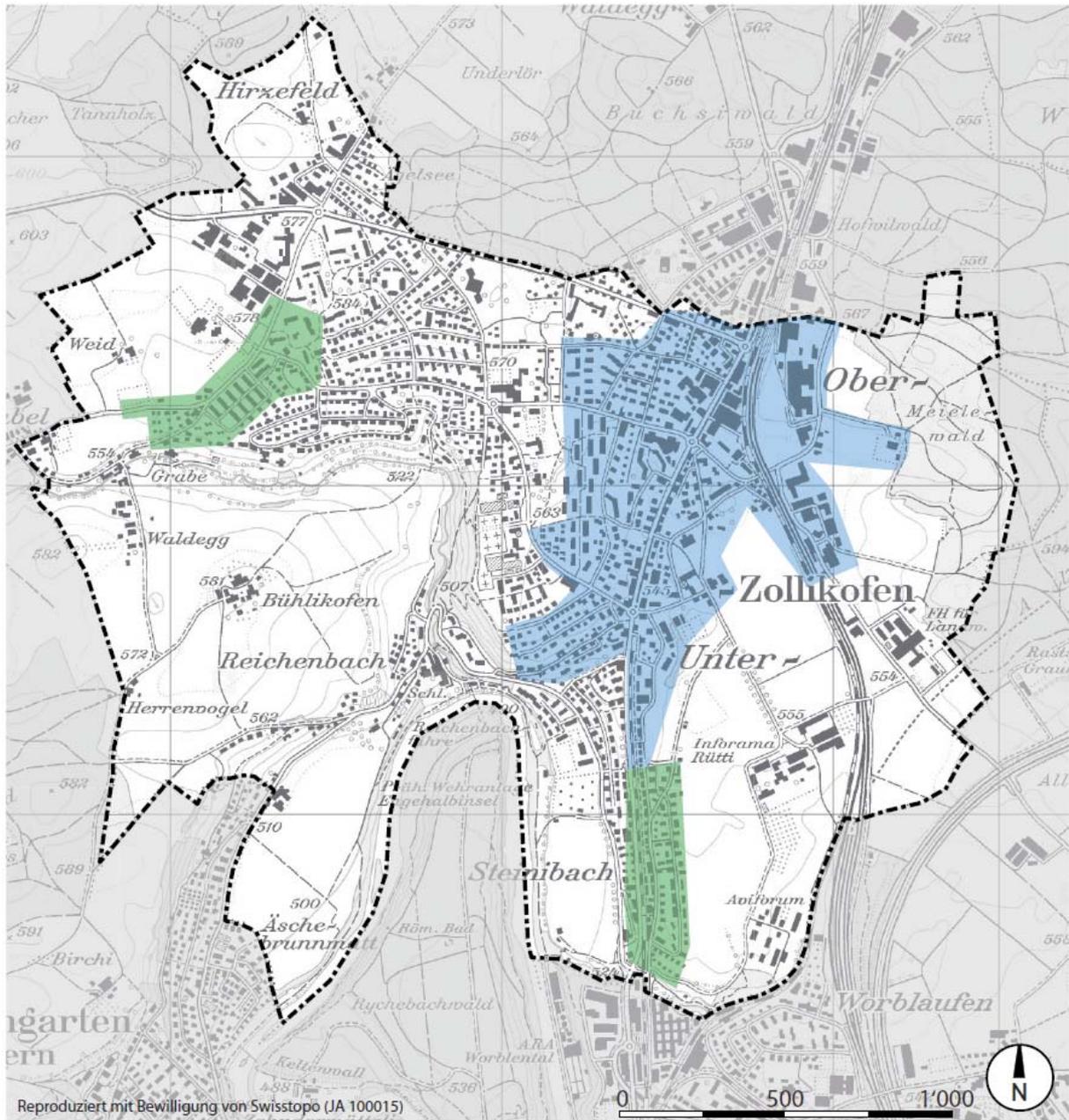
- \_ Regelungen betreffend Blauer Zone sind schweizweit einheitlich
- \_ Parkdauer gem. Signalisationsverordnung (SSV), Anhang 3:

Fahrzeuge dürfen an Werktagen [Mo.-Sa.] - und sofern ausdrücklich signalisiert auch an Sonntagen und Feiertagen - nur wie folgt abgestellt werden:

Tatsächliche Ankunftszeit A	Einzustellende Ankunftszeit (Parkscheibe)	Abfahrtszeit
08.00-08.29	08.30	09.30
08.30-08.59	09.00	10.00
usw.		
11.00-11.29	11.30	12.30
11.30-13.29	auf A folgenden Strich	14.30
13.30-13.59	14.00	15.00
usw.		
17.30-17.59	18.00	19.00
18.00-07.59	auf A folgenden Strich	09.00

- \_ Alle Motorfahrzeugführenden sind berechtigt, ihr Fahrzeug in der Blauen Zone abzustellen; Anwohnende, deren Besucher, das lokale Gewerbe sowie Gemeindeangestellte können mit einer Parkkarte zeitlich unbeschränkt parkieren
- \_ Parkkarten können über die Gemeindeverwaltung oder online (z.B. [www.parkingcard.ch](http://www.parkingcard.ch) analog Bolligen) bezogen werden
- \_ Gängige Preise für Parkkarten (in den umliegenden Gemeinden):
  - / 1 Tag: CHF 6.- bis 15.-, i.d.R. nur für Besucher
  - / 1 Monat: CHF 25.- bis 30.- für Anwohnende, für Gewerbe tw. doppelter Preis
  - / 1 Jahr: CHF 300.- für Anwohnende, für Gewerbe tw. doppelter Preis

Mögliche Perimeter



Gebiete mit Handlungsdruck Parkierung



Gebiete mit reduziertem Handlungsdruck Parkierung

## Massnahmenblatt MIV: Temporeduktion in Quartieren

M-MIV-02

### Gegenstand / Problembeschrieb

Das Prinzip der Temporeduktion in Quartieren soll beibehalten und auch bei Neuerschliessungen und Umstrukturierungen angewandt werden. Auf kommunalen Verbindungsstrassen soll wo sinnvoll weiterhin Tempo 40 gelten. Erschliessungsstrassen in Wohnquartieren werden nach Möglichkeit in Tempo-30-Zonen gefasst. Auf den Hauptachsen soll die Innerortsgeschwindigkeit generell 50 betragen.

Die Umsetzung gemäss dem Richtplan Verkehr aus dem Jahr 1994 ist abgeschlossen. Aus heutiger Sicht verbleiben noch zwei Gebiete/Strecken, bei welchen geprüft werden soll, ob diese in ein tieferes Geschwindigkeitsregime überführt werden sollen. Dies sind einerseits die Aarestrasse im Bereich der Schule Steinibach und andererseits das Wohngebiet Aarmattweg.

Analog dem bisherigen Vorgehen sollen auch neu erschlossene Gebiete mit dem Temporegime 40/30 geregelt werden. Zudem soll in den Umstrukturierungsgebieten überprüft werden, ob das Geschwindigkeitsregime angepasst werden soll.

### Zielsetzung

- Erhöhung Verkehrssicherheit / Schulwegsicherheit
- Erhöhung Wohn- und Lebensraumqualität
- Einheitliche Geschwindigkeitsregime auf dem ganzen Gemeindegebiet

### Massnahmen

<b>Tempo 40 Aarestrasse</b>	Für den Abschnitt Einmündung Aarhaldenstrasse bis Reichenbachstrasse ist ein Gutachten für die Einführung von Tempo 40 inkl. Massnahmenplan zu erstellen
<b>Tempo-30-Zone Aarmattweg</b>	Gutachten und Massnahmenplanung gemäss Verordnung Tempo 30
<b>Umstrukturierungsgebiete</b>	Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung ist jeweils zu prüfen, ob das Geschwindigkeitsregime auf den bestehenden Strassen angepasst werden kann.
<b>Quartiersammelstrassen:</b>	Verkehrsentwicklung auf der Achse Alpenstrasse – Landgarbenstrasse respektive Landgarbenstrasse – Schulhausstrasse beobachten.

## Umsetzung (nur Aarestrasse und Aarmattweg)

**Planungsstand** Machbarkeitsstudie

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre)
- Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

**Nächste Schritte**

Erstellen Gutachten und Massnahmenplan  
Zustimmung Kanton einholen  
Publikation

**Abhängigkeiten / Koordination**

Richtplan Siedlung

- Massnahmenblatt Hirzenfeld
- Massnahmenblatt Kurzfristige Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (Gebiet Webergut)

## Zuständigkeiten

**Federführendes Departement** Präsidiales

**Beteiligte** Sicherheit und Integration

## Finanzierung

**Gesamtaufwand** CHF 25'000.- Gutachten und Massnahmenplanung

**Finanzierung durch Dritte** CHF -

**Kostenträger Gemeinde** CHF 25'000.-

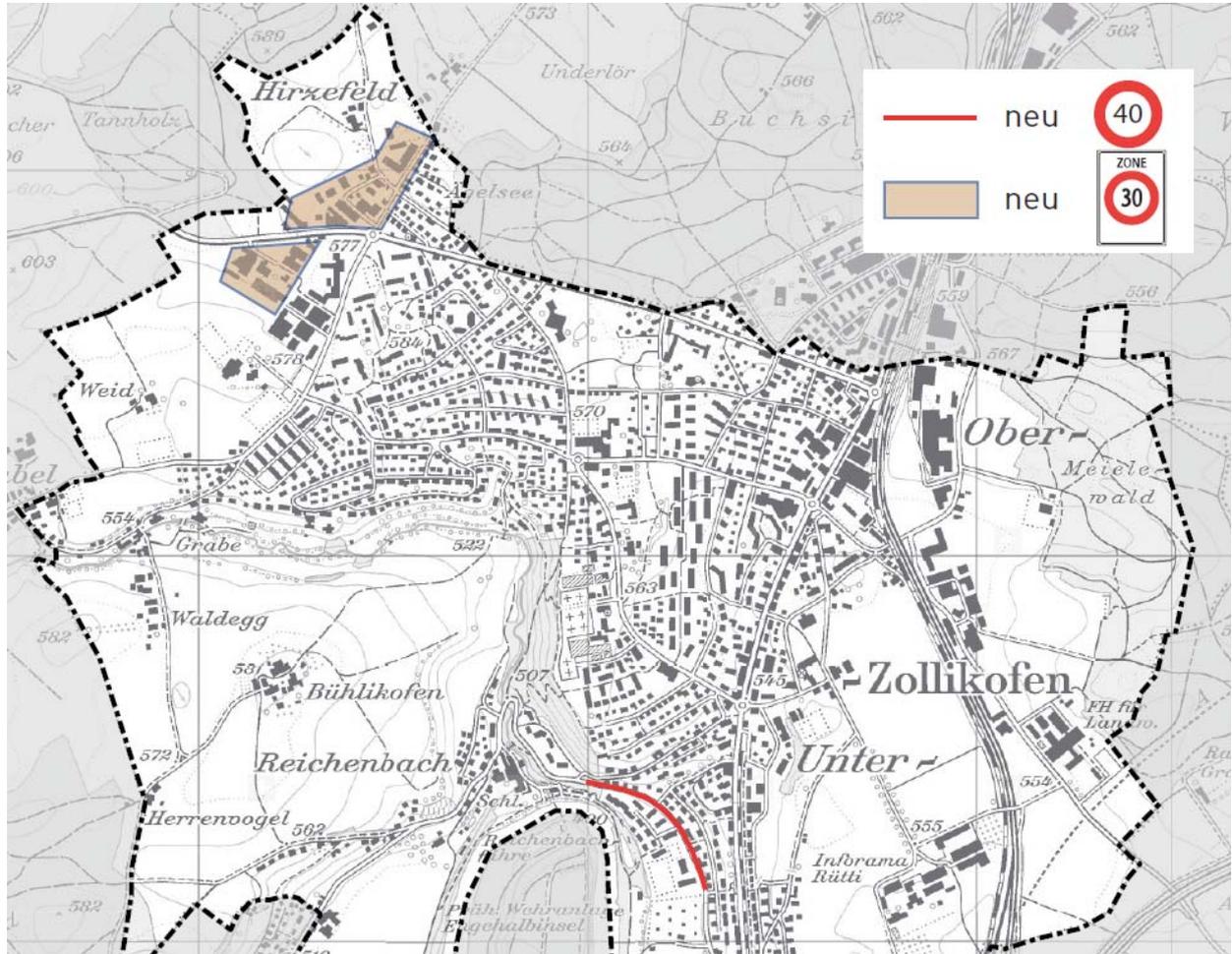
- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Konzeptpläne

### Zu prüfende Gebiete / Strecken



### Gegenstand / Problembeschrieb

Die Eigentümerin der Bernstrasse ist der Kanton Bern. Damit einhergehend sind auch sämtliche Bestrebungen der Gemeinde im Zusammenhang mit der Bernstrasse zwingend in Zusammenarbeit mit dem zuständigen OIK II zu koordinieren!

Zollikofen als Teil des Korridors Nord ist nicht nur durch den eigenen, sondern auch stark durch den Durchgangsverkehr geprägt. Die Bernstrasse nimmt dabei die Funktion der Ortsdurchfahrt wahr. Bereits Ende der 80er Jahre hatte der Verkehr auf der Bernstrasse auf bis zu 20'000 Fahrzeuge pro Tag zugenommen. Die damit verbundenen Probleme dieser Zeit forderten eine Änderung. Das zerschnittene Ortszentrum, Unfälle und Stau sollten der Vergangenheit angehören. Zwischen 1991 und 1998 wurde in Zollikofen das Prinzip der Koexistenz umgesetzt. Ein ausgeprägter Mittelbereich ermöglichte wieder ein sicheres Queren für die Zufussgehenden und Velofahrenden, die neu errichteten Kreisel senkten die Unfallzahlen merklich und die Verstetigung des Verkehrs führte zu weniger Stau und zu mehr Ruhe. Die damaligen Ansätze und Lösungen der Umgestaltung waren wegweisend und gelten immer noch als schweizweite Pionierleistung.

Der Aufenthalt entlang der stark belasteten Strasse ist heute wenig attraktiv. Eine Verbesserung soll das Kantonsprojekt Verkehrsmanagement Bern Nord herbeiführen. Mit diesem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Verträgliche und stetige Abwicklung des Strassenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner
- Optimierung der verkehrsträgerübergreifenden Leistungsfähigkeit
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem OeV (Anschlusssicherung)
- Erhöhung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten mit dem Auto (planbare Durchfahrtszeiten)
- Vermeidung von Ausweichverkehr durch die Wohnquartiere
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr

Trotzdem sollen unter Berücksichtigung des Halbanschlusses Grauholz (Zuständigkeit ASTRA, Umsetzung unsicher) weitere Massnahmen zur Aufwertung der Bernstrasse geprüft werden.

### Zielsetzung der Gemeinde

- Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Bernstrasse, insbesondere im Abschnitt zwischen Untertzollikofen und Bahnhof Zollikofen

### Massnahmen

#### Verlagerungspotential erheben

Durchführen einer Erhebung des Ziel-/Quellverkehrs und des Durchgangsverkehrs auf der Bernstrasse als auch auf weiteren zuführenden Achsen (Kirchlin-dach-, Zürichstrasse, Länggasse). Im Raum Zollikofen sind im Rahmen des Verkehrsmanagements (VM) Bern Nord bereits Erhebungen geplant. Die geplanten Erhebungen der Gemeinde sind mit den Erhebungen des VM zu koordinieren.

#### Entwickeln von Szenarien

Anhand der gewonnenen Verkehrszahlen sollen in Zusammenarbeit mit dem TBA OIK II Ideen für langfristige Massnahmen entwickelt werden.

## Umsetzung

**Planungsstand**

-

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)  
 mittelfristig (5–15 Jahre)  
 langfristig (mehr als 15 Jahre)  
 Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung  
 Zwischenergebnis  
 Festsetzung

**Nächste Schritte**

Erhebungskonzept des Ziel-/Quellverkehrs und des Durchgangsverkehrs in Zusammenarbeit mit dem TBA OIK II

**Abhängigkeiten /  
Koordination**

Verkehrsmanagement Bern Nord  
Halbanschluss Grauholz/Entlastungsstrasse

## Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement**

Präsidiales

**Beteiligte**

Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II

## Finanzierung

**Gesamtaufwand**

CHF 30'000.- Erhebung

**Finanzierung durch Dritte**

CHF -

**Kostenträger Gemeinde**

CHF 30'000.-  
 Erfolgsrechnung  
 Investitionsrechnung  
 Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Massnahmenblatt OeV: Angebot Linien S9 und Linie 34

M-OeV-01

### Gegenstand / Problembeschrieb

Heute verkehren die Linie S9 Bern - Unterzollikofen und deren Zubringer-Buslinie 34 Unterzollikofen - Hirzenfeld am Sonntagmorgen ab Betriebsbeginn bis ca. 10:00 Uhr im Halbstundentakt.

Folgende Nachteile ergeben sich aus diesem Betriebskonzept:

- Lange Standzeiten Linie 34 an der Endhaltestelle Hirzenfeld
- Lange Übergangszeiten in Bern vom/zum Fernverkehr (i.d.R. Ankünfte vor, Abfahrt nach der vollen und halben Stunden)

Die Gemeinde ist bestrebt, die Erschliessung am Sonntagmorgen zu verbessern. Die Einführung eines 20'-Takt mit Busbetrieb bis Bahnhof Bern (analog dem Betrieb L34 ab 21:00) wurde bereits durch die RKBM, RBS und AöV geprüft und verworfen.

Grundsätzlich wird das Öv-Angebot durch den Kanton bestellt. Die Gemeinde kann Anträge zur Änderung des Angebots über die RKBM einbringen.

### Zielsetzung

Bessere Anbindung an den Bahnhof Bern  
Besseres Angebot / Taktverdichtung

### Massnahmen

**Taktverdichtung Linie 34 und S9** Als Alternative für den Sonntagmorgen wird analog zum Betrieb am Samstagmorgen der ¼ h-Takt eingeführt.

Folgende Vorteile ergeben sich aus dem vorgeschlagenen Betriebskonzept:

- Die Standzeiten können reduziert werden.
- Durch die besseren Verbindungen werden die Umstiegszeiten am Bahnhof Bern reduziert.

### Umsetzung

#### Planungsstand

Konzeptidee

#### Realisierungshorizont

- kurzfristig (0–5 Jahre)  
 mittelfristig (5–15 Jahre)  
 langfristig (mehr als 15 Jahre)  
 Daueraufgabe

#### Koordinationsstand

- Vororientierung  
 Zwischenergebnis  
 Festsetzung

**Nächste Schritte** Antrag an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland

**Abhängigkeiten / Koordination** Regionales Angebotskonzept ÖV 2022 – 2025 (2020)

### Zuständigkeiten

**Federführendes Departement** Präsidiales  
(Das Massnahmenblatt ist nicht behördenverbindlich)

**Beteiligte** - AöV  
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland

### Finanzierung

**Gesamtaufwand** CHF 20'000.- Allfällige Beteiligung Gemeinde an Kosten RKBM

**Finanzierung durch Dritte** CHF -

**Kostenträger Gemeinde** CHF 20'000.-

- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

### Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

### Konzeptpläne

Samstag					Sonn- und Feiertag				
5	43 <sup>A</sup>	58 <sup>A</sup>			5				
6	13 <sup>A</sup>	28 <sup>A</sup>	43 <sup>A</sup>	58 <sup>A</sup>	6	28 <sup>A</sup>	58 <sup>A</sup>		
7	13 <sup>A</sup>	28 <sup>A</sup>	43 <sup>A</sup>	58 <sup>A</sup>	7	28 <sup>A</sup>	58 <sup>A</sup>		
8	13 <sup>A</sup>	28 <sup>A</sup>	43	58	8	28 <sup>A</sup>	58		
9	13	28	43	58	9	28	58		
10	13	28	43	58	10	28	43	58	
11	13	28	43	58	11	13	28	43	58
12	13	28	43	58	12	13	28	43	58

Fahrplan 2016, an Sonn- und Feiertagen gilt bis 10:00 der Halbstundentakt

## Massnahmenblatt OeV: Bushaltestelle Betagtenheim

M-OeV-02

### Gegenstand / Problembeschrieb

Im Zusammenhang mit der Einstellung des Betriebes im Betagtenheim und der vorgesehenen Umnutzung des Areals gilt es zu prüfen, ob die heutige Bushaltestelle nicht verschoben werden soll. Die heutige Bushaltestelle liegt relativ nah an der Haltestelle Unterzollikofen (300 Meter). Zwischen der heutigen Haltestelle Betagtenheim und der Haltestelle Schulhaus West hingegen ist eine Distanz von rund 550 Metern. Zur Bestimmung der definitiven Lage sind die zukünftigen Fussverkehrsströme einzubeziehen.

### Zielsetzung

Optimierung der Haltestellenabfolge

### Massnahmen

**Haltestelle Betagtenheim**      Verschiebung der Haltestelle in den Bereich Gemeindeverwaltung/reformierte Kirche

### Umsetzung

**Planungsstand**                      Konzeptidee

**Realisierungshorizont**             kurzfristig (0–5 Jahre)  
 mittelfristig (5–15 Jahre)  
 langfristig (mehr als 15 Jahre)  
 Daueraufgabe

**Koordinationsstand**                 Vororientierung  
 Zwischenergebnis  
 Festsetzung

**Nächste Schritte**                    Definitiver Entscheid der Verlegung  
 Vorprojekt

**Abhängigkeiten /  
Koordination**                          Behindertengerechtes Bauen

### Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement**                          Präsidiales

**Beteiligte**                              - Tiefbau, Ver- und Entsorgung  
 - betroffene Transportunternehmen  
 - AöV

## Finanzierung

**Gesamtaufwand** CHF 10'000.- Vorprojekt

**Finanzierung durch Dritte** CHF -

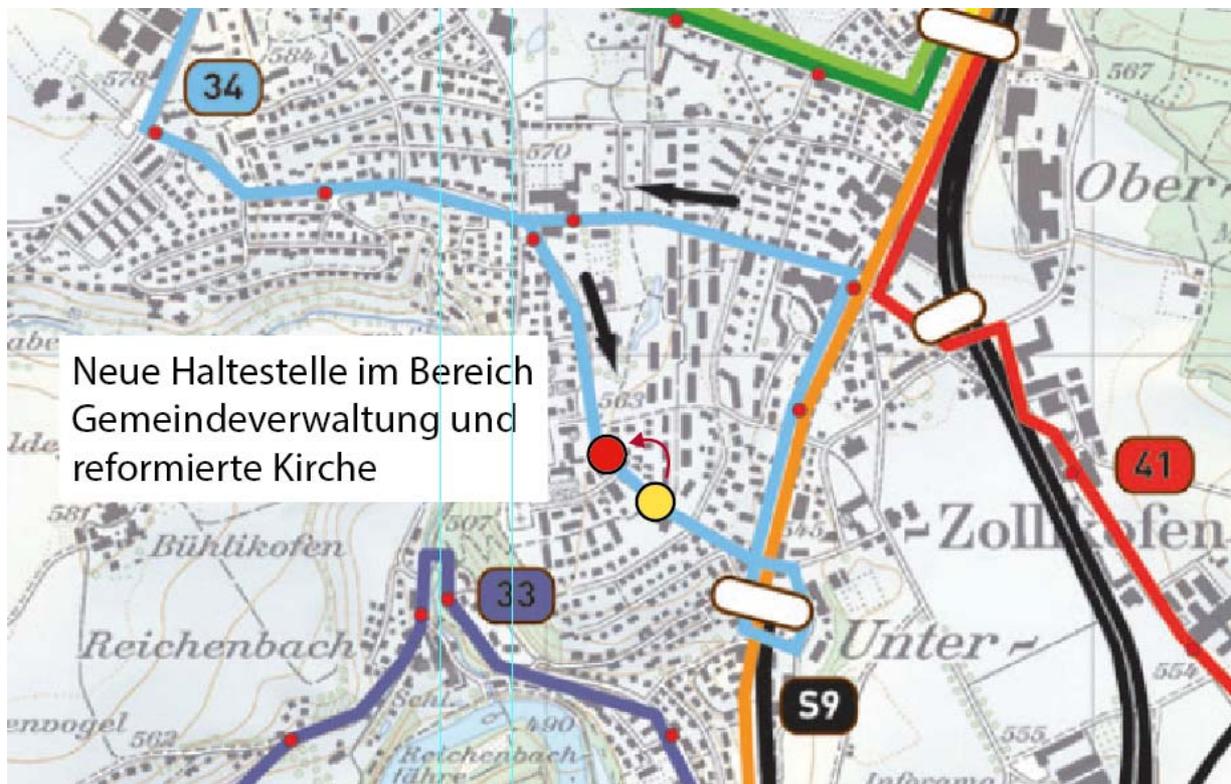
**Kostenträger Gemeinde** CHF 10'000.-

- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Konzeptpläne



## Massnahmenblatt OeV: Perronverlängerung für S8 und S9

M-OeV-03

### Gegenstand / Problembeschrieb

Die Verkehrsprognosen zeigen, dass in ca. 10 bis 15 Jahren in den Spitzenzeiten die Kapazität der S8 (Viertelstundentakt) mit 120 m langen Zügen und der S9 (Viertelstundentakt mit 60 m langen Zügen) nicht mehr ausreicht.

In einer ersten Priorität werden die Bahnhöfe Bern (ZBB), Jegenstorf und Fraubrunnen sowie ausserhalb der Region Bern-Mittelland die Bahnhöfe Solothurn, Lohn-Lüterkofen und Bätterkinden ausgebaut. In der zweiten Priorität werden die Bahnhöfe Worblaufen, Oberzollkofen, Unterzollkofen, Zollkofen, Steinibach, Moosseedorf, Schönbühl Shoppyländ, Schönbühl RBS, Urtenen, Grafenried, Büren zum Hof und Schalunen ausgebaut.

### Zielsetzung

Kapazitätssteigerung durch längere Züge

### Massnahmen

<b>Perronverlängerung 180 m</b>	Verlängerung der Stationen Zollkofen (RBS) und Oberzollkofen für 180 m lange Züge.
<b>Perronverlängerung 120 m</b>	Verlängerung der Stationen Unterzollkofen und Steinibach für 120 m lange Züge.

### Umsetzung

<b>Planungsstand</b>	Konzeptidee
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> kurzfristig (0–5 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (5–15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 15 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung

**Nächste Schritte**                      Sicherung der notwendigen Flächen

**Abhängigkeiten /  
Koordination**                      Die Massnahme ist im RGSK BM II festgehalten (ÖV-Reg-10)  
Die Massnahme steht in enger Abhängigkeit zum Projekt „Bern, Zukunft Bahnhof Bern“ (RGSK BMII ÖV-FV-1)

### Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement**                      Präsidiales

**Beteiligte**                      - RBS  
- AöV  
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland

### Finanzierung

**Gesamtaufwand**                      CHF                      -

**Finanzierung durch Dritte**                      CHF                      Noch offen                      RBS bzw. Bund

**Kostenträger Gemeinde**                      CHF

Erfolgsrechnung  
 Investitionsrechnung  
 Im Finanzplan eingestellt

### Grundlagen

STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern – Oberland, AöV, 28.November 2014

### Konzeptpläne

## Massnahmenblatt Veloverkehr: Kirchlindachstrasse

M-V-01

### Gegenstand / Problembeschrieb

Die Eigentümerin der Kirchlindachstrasse ist der Kanton Bern. Damit einhergehend sind auch sämtliche Bestrebungen der Gemeinde im Zusammenhang mit der Kirchlindachstrasse zwingend in Zusammenarbeit mit dem zuständigen OIK II zu koordinieren!

Das Defizit für den Veloverkehr auf der Kirchlindachstrasse ist auch in den übergeordneten Richtplänen enthalten. Im bestehenden Querschnitt ist ein vollwertiges Angebot für den Veloverkehr nicht möglich. Ein Ausbau hat aufgrund der knappen finanziellen Mittel beim Kanton nicht oberste Priorität.

Die Kirchlindachstrasse weist gemäss Standards Kantonsstrassen Defizite in den Bereichen Velo und Fussgänger längs und quer sowie in der Integration in die städtebaulichen Strukturen auf. Der Querschnitt ist im östlichen Teil 7.00 m und im westlichen 6.00 m breit.

Auszug RGSK:

Ausbau des Strassenquerschnitts auf 7.50 m zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs. Abschnittsweise Ergänzung des Gehwegs und Erstellung baulicher Schutzinseln bei den Fussgängerquerungen (teilweise erfolgt). Im RGSK BM II ist die Massnahme unter MIV-O-7 aufgeführt und dem Realisierungshorizont C (Baubeginn ab 2027) zugewiesen



*Kirchlindachstrasse, Breite 7.00 m*



### Zielsetzung der Gemeinde

Die Gemeinde Zollikofen unterstützt das Ziel des Tiefbauamts des Kantons Bern, welches als langfristige Massnahme die Defizite möglichst umfänglich reduzieren will.

Zielzustand (Umsetzungshorizont ab 2027)

Mit der Umsetzung von Massnahmen sollen die Defizite behoben und so ein Beitrag an die Schulwegsicherung und die Verbesserung der Verträglichkeit der Strasse geleistet werden. Insgesamt sollen die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Trennwirkung der Strasse reduziert werden.

Zwischenzustand (möglichst zeitnahe Umsetzung)

Aufgrund der zeitlichen Verzögerung beim Eigentümer ist zu prüfen, ob nicht mit kurzfristig umsetzbaren Massnahmen bereits heute eine Verbesserung erzielt werden kann.

## Massnahmen (kurzfristig)

**Verkehrssicherheit  
Veloverkehr** Eine einseitige Kernfahrbahn könnte auf einem Abschnitt ohne grosse Ausbauten erstellt werden. Dies würde dem aufwärtsfahrenden Veloverkehr eine verbesserte Situation ermöglichen.  
Die Gemeinde formuliert für dieses Anliegen einen Antrag an das kantonale Tiefbauamt, welches als Strasseneigentümer für die Umsetzung der Massnahme zuständig ist.

## Umsetzung

### Planungsstand

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre) Realisierung ab 2027
- Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

**Nächste Schritte** Antrag zur Prüfung der kurzfristigen Massnahme beim Kanton (TBA OIK II)

**Abhängigkeiten /  
Koordination** RGSK BM II (MIV-O-7),

## Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement** - Präsidiales

**Beteiligte**

- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II
- Tiefbau, Ver- und Entsorgung

## Finanzierung

**Gesamtaufwand** CHF - Finanzierung durch Kanton

**Finanzierung durch Dritte** CHF -

**Kostenträger Gemeinde** CHF -

- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Konzeptpläne



*Beispielfoto einseitige Kernfahrbahn Bernstrasse Zollikofen*

## Massnahmenblatt Veloverkehr: Zelgweg; Durchlässigkeit Velo

M-V-02

### Gegenstand / Problembeschrieb

Der Zelgweg weist heute lediglich eine Breite von 2.00 m auf und ist für den Veloverkehr gesperrt. Es besteht ein grosses Interesse, diese Verbindung auch für den Veloverkehr zu öffnen und die Durchlässigkeit im Quartier zu verbessern.



### Zielsetzung

Der Zelgweg soll von der Hausnummer 19 bis zur Fellenbergstrasse verbreitert und für den Veloverkehr freigegeben werden.

### Massnahmen

**Durchlässigkeit** Der Zelgweg wird auf eine Breite von 3.00 m verbreitert. Dazu ist ein Landerwerb auf der Parzelle 1682 notwendig.  
Das Fahrverbot für Velofahrende ist aufzuheben. Stattdessen wird ein Teilfahrverbot publiziert.  
Sicherung der Hauszugänge mittels farbiger Markierung

### Umsetzung

**Planungsstand** Machbarkeitsüberprüfung

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre)
- Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

**Nächste Schritte** Ausarbeitung Bauprojekt  
Klärung Bereinigung Parzellenstruktur und allfälliger Landerwerb

**Abhängigkeiten /  
Koordination**

**Zuständigkeiten**

**Federführendes  
Departement** Tiefbau, Ver- und Entsorgung

**Beteiligte** Grundeigentümer

**Finanzierung**

**Gesamtaufwand** CHF 10'000.- Bauprojekt

**Finanzierung durch Dritte** CHF -

**Kostenträger Gemeinde** CHF 10'000.-

- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

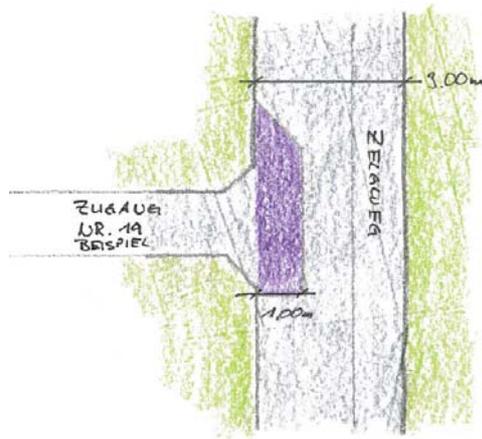
**Grundlagen**

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

**Konzeptpläne**



Landerwerb auf der Parzelle 1682, sicherstellen der Sichtweiten Einmündung Fellenbergstr.



Sicherung der Hauszugänge mittels farbiger Markierung.

---

## Massnahmenblatt Veloverkehr: Länggasse

M-V-03

### Gegenstand / Problembeschrieb

Die Verbindung Zollikofen–Ittigen ist für den Fuss- und Veloverkehr nicht optimal. Der enge Querschnitt in Verbindung mit der hohen und weiter zunehmenden Verkehrsmenge im MIV stellt ein Sicherheitsdefizit für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden dar. Auf der Länggasse beträgt der DTV heute ca. 5'000 Fahrzeuge, gemäss Prognose des kantonalen Gesamtverkehrsmodells ist bis 2030 mit einem DTV von 7'500 Fahrzeugen zu rechnen.



Das Postulat Christoph Merkli und Mitunterzeichnende betreffend sichere Veloverbindung auf der Achse Eichenweg - Länggasse wurde im Jahr 2008 als erheblich erklärt.

### Zielsetzung

Mit der Entschärfung kritischer Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrsnetz wird die Attraktivität und Sicherheit für den Alltags- und den Freizeitverkehr erhöht.

Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung vom motorisierten Verkehr auf den Fuss- und Veloverkehr bei.

### Massnahmen

#### RGSK

Qualitative Aufwertung des bestehenden Gehwegs mit zugelassenem Veloverkehr sowie Schaffung von Radstreifen im Bereich mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h. (Inhalt RGSK LV-S-4)

#### Ausbaukonzept Gemeinde

Der Abschnitt vom Knoten Kreuzstrasse bis zur Hochschule wird mit der neuen Erschliessung des ESP eine andere Funktion erhalten. Er wird eine reine Erschliessungsachse werden, auf welcher Velos im Mischverkehr verträglich geführt werden können. Da die Entlastung nicht kurzfristig sein wird, sind allfällige einfache Massnahmen zu prüfen. In der ersten Hälfte ab der Kreuzstrasse sind im bestehenden Querschnitt keine Velomassnahmen möglich. In der zweiten Hälfte könnte eine einseitige Kernfahrbahn (Radstreifen auswärts) im bestehenden Querschnitt markiert werden. In die andere Richtung könnte der Fussweg um 1.0 Meter verbreitert und für das Velo freigegeben werden.

Anschliessend ist das auf der westlichen Seite fehlende Stück des separaten Fuss- und Veloweges zu ergänzen. Dadurch würde für die Auswärtsfahrenden ein durchgehendes Angebot - auch mit der neuen ESP-Erschliessung (Sammelstrasse) - entstehen. Für die Einwärtsfahrenden könnte mit einer einseitigen Kernfahrbahn ein Angebot geschaffen werden.

## Umsetzung

**Planungsstand** Machbarkeitsstudie

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre)
- Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

**Nächste Schritte** Vorprojekt

**Abhängigkeiten / Koordination**

RGSK BM II Massnahme LV-S-4  
 RGSK BM II Massnahme MIV-W-1  
 ESP Richtplan Bahnhof Zollikofen - Münchenbuchsee

## Zuständigkeiten

**Federführendes Departement** Präsidiales

**Beteiligte**

- Obergeringenieurkreis II
- Sicherheit und Integration
- Tiefbau, Ver- und Entsorgung

## Finanzierung

**Gesamtaufwand** CHF 25'000.- Vorprojekt

**Finanzierung durch Dritte** CHF 40 % (der anrechenbaren Kosten)

Bei Projekten, welche regionale Bedeutung für den Veloverkehr haben, können 40 % der anrechenbaren Kosten (inkl. Planung) vom Kanton mitfinanziert (Basis dafür bildet der Sachplan Veloverkehr).

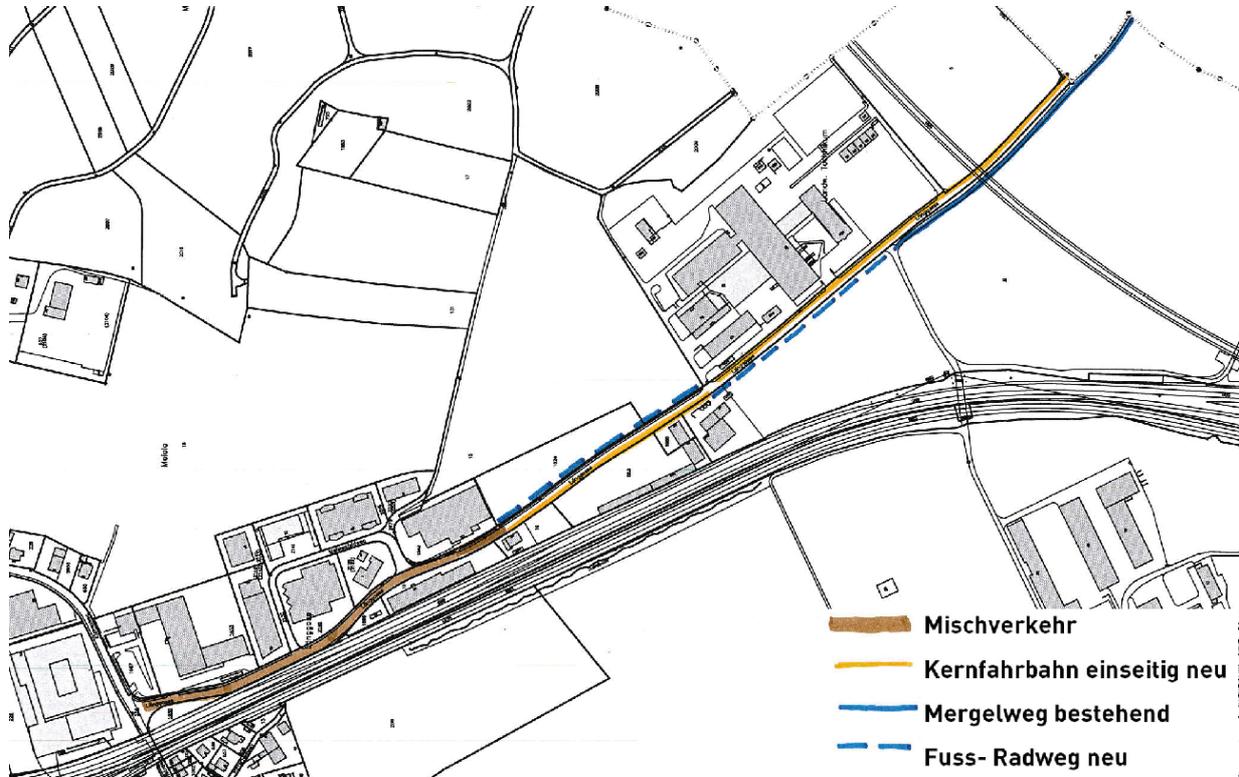
**Kostenträger Gemeinde** CHF 25'000.-

- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

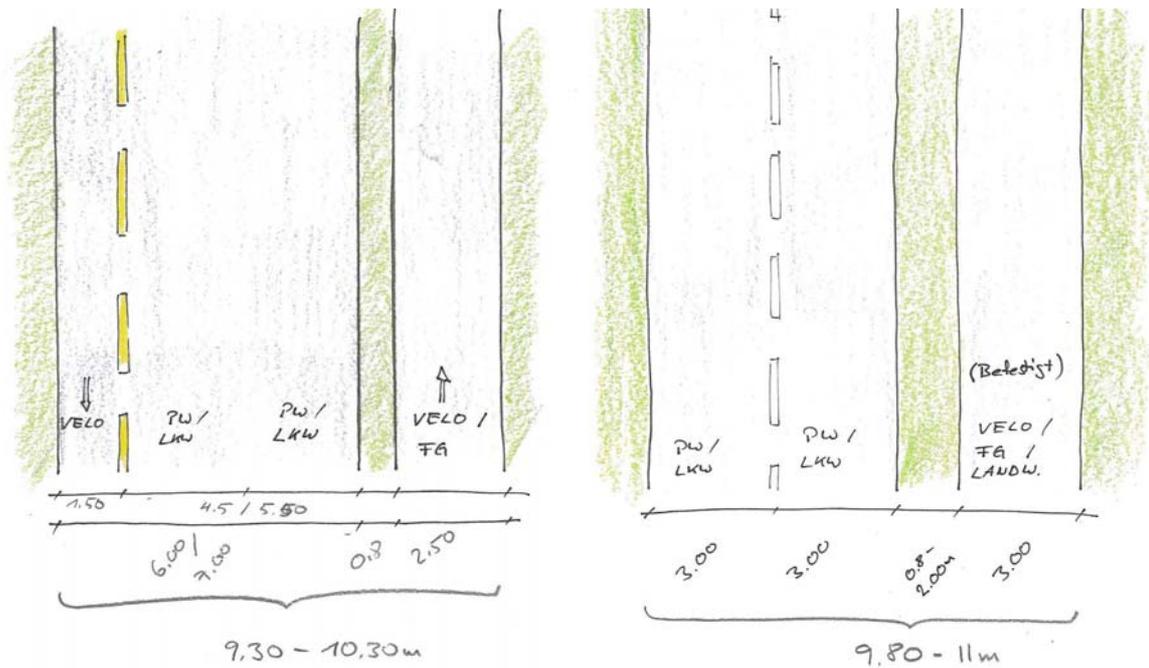
Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).  
 Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2016); RGSK BM II

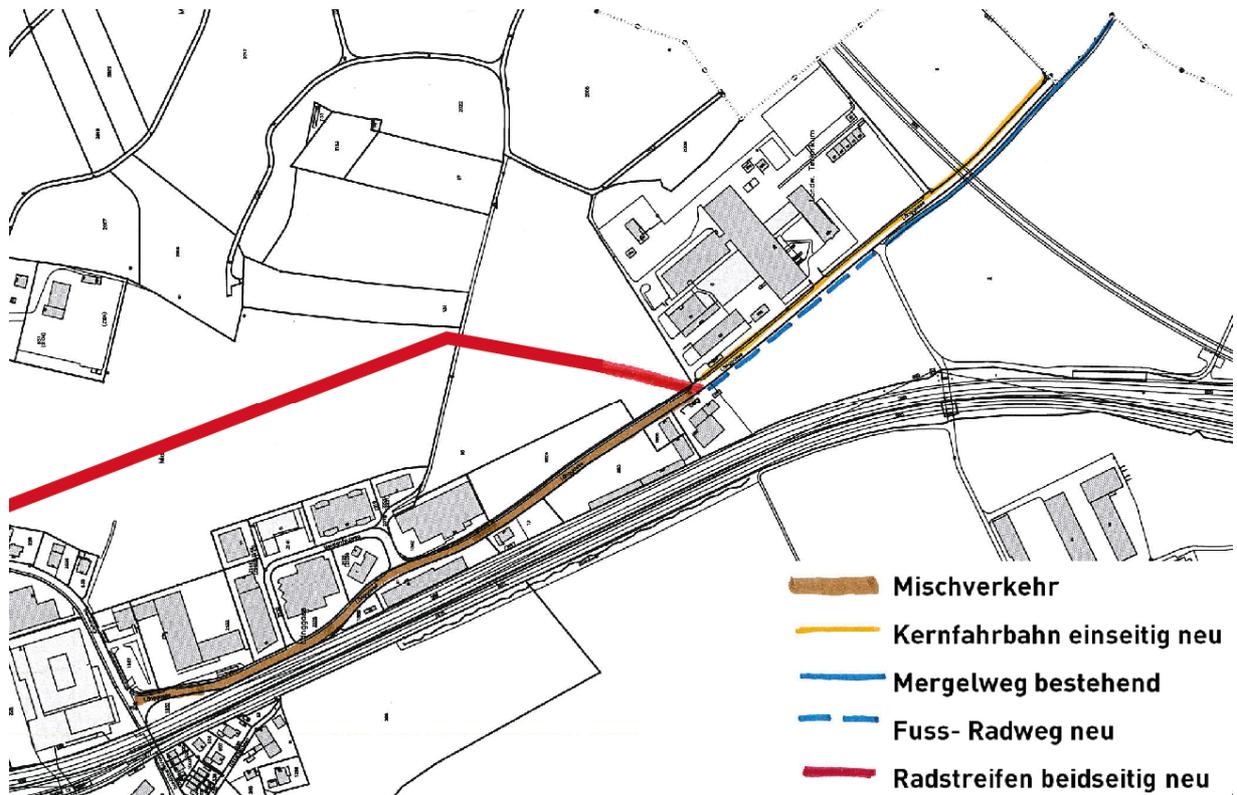
**Konzeptpläne**



Skizze Veloführung Länggasse ohne ESP-Erschliessung (Sammelstrasse)

Mögliche Querschnitte stehen zu Diskussion:





Skizze Veloführung Länggasse mit ESP-Erschliessung (Sammelstrasse)

## Massnahmenblatt Veloverkehr: Velostation

M-V-04

### Gegenstand / Problembeschrieb

Im Bericht der Regionalkonferenz Bern-Mittelland „Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, Juni 2012“ wird dargelegt, dass beim Bahnhof Zollikofen der Bedarf für eine Velostation besteht. Die Anzahl an Abstellplätzen wird zwischen 45 – 160 angegeben.

Da die Anlage teilweise auf dem Gemeindegebiet Münchenbuchsee zu liegen kommt, ist eine Koordination mit der Gemeinde Münchenbuchsee unumgänglich.

### Zielsetzung

Durch ein attraktives und sicheres Angebot soll ein Anreiz entstehen. Eine Velostation (diebstahlsichere, witterungsgeschützte und komfortable Veloabstellanlage / in der Regel kostenpflichtig) unterstützt die kombinierte Mobilität. Das Bedürfnis einer möglichst sicheren Anlage steigt zunehmend mit den hohen Preisen eines Velos / Elektrovelos.

### Massnahmen

**Prozessstart** Die Gemeinde initialisiert den Prozess gemäss dem ASTRA-Leitfaden Velostationen, 2004.

### Umsetzung

**Planungsstand** Machbarkeitsstudie

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre)
- Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

### Nächste Schritte

### Abhängigkeiten / Koordination

### Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement** Präsidiales

**Beteiligte**

- Gemeinde Münchenbuchsee
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland

## Finanzierung

<b>Gesamtaufwand</b>	CHF	20'000.-	Planungsprozess
<b>Finanzierung durch Dritte</b>	CHF		Der Bau einer Velostation wird vom Bund und vom Kanton mitfinanziert, wenn diese im Agglomerationsprogramm ist (35-40 % der Infrastrukturkosten durch den Bund, 50 % der verbleibenden Kosten durch den Kanton.
<b>Kostenträger Gemeinde</b>	CHF	20'000.-	
			<input checked="" type="checkbox"/> Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).  
 Regionalkonferenz Bern-Mittelland: „Strategie Velostationen, Analyse und Empfehlungen, Juni 2012“  
 ASTRA Leitfaden Velostationen, 2004

## Konzeptpläne

## Massnahmenblatt Fussverkehr: Bremgartenstrasse

M-F-01

### Gegenstand / Problembeschrieb

Die Bremgartenstrasse weist ein Defizit für Zufussgehende in Längsrichtung auf. Ab der Einmündung Känelgasse in Richtung Bremgarten ist kein Trottoir vorhanden. Die Strasse ist zwischen 4.7 Meter und 5.7 Meter breit. Ein Trottoir oder auch ein Fussgängerlängsstreifen können in diesem Querschnitt nicht realisiert werden (bei 5.7 Metern ist ein Fussgängerlängsstreifen ohne Poller möglich). Aufgrund der Topografie (Hanglage) ist ein Ausbau des bestehenden Querschnittes nur mit grossem Aufwand möglich.

Bei der Massnahmenplanung ist zu beachten, dass die Buslinie 33 über die Bremgartenstrasse führt.



### Zielsetzung

Netzlücke Fussverkehr schliessen  
Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fussverkehr

### Massnahmen

#### Fussverkehr

Die Verkehrssicherheit in „Ausserortssituationen“ kann durch separate Flächen verbessert werden.

Die Schaffung einer gesicherten durchgehenden Fläche im bestehenden Querschnitt ist nur bedingt möglich. Die Markierung eines Fussgängerlängsstreifens ist nicht zulässig, da dafür gemäss Arbeitshilfe des Kantons je nach Ausführung mindestens eine Strassenbreite von 5.7 Metern benötigt wird. Ein alternativer Ansatz ist die Schaffung eines Seitenbereichs durch Markierung. Ein breites, markiertes Band trennt einen Bereich für den Fussverkehr ab. Der Seitenbereich wird 1.2 Meter breit (inkl. Markierung) ausgeführt. Dadurch ergibt sich eine Fahrbahn von 3.5 Metern bis 4.5 Metern. Ein Kreuzen ist grösstenteils nur durch Ausweichen auf den Seitenbereich möglich. Einzelne in regelmässiger Abfolge stehende Poller sichern den Seitenbereich und verhindern ein permanentes Befahren.

## Umsetzung

<b>Planungsstand</b>	Ideenskizzen
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (0–5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5–15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 15 Jahre) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Nächste Schritte</b>	Signalisations- und Markierungsplan Publikation
<b>Abhängigkeiten / Koordination</b>	Richtplan Siedlung Massnahmenblatt Buschi

## Zuständigkeiten

<b>Federführendes Departement</b>	Präsidiales
<b>Beteiligte</b>	- Tiefbau, Ver- und Entsorgung - Gemeinde Bremgarten

## Finanzierung

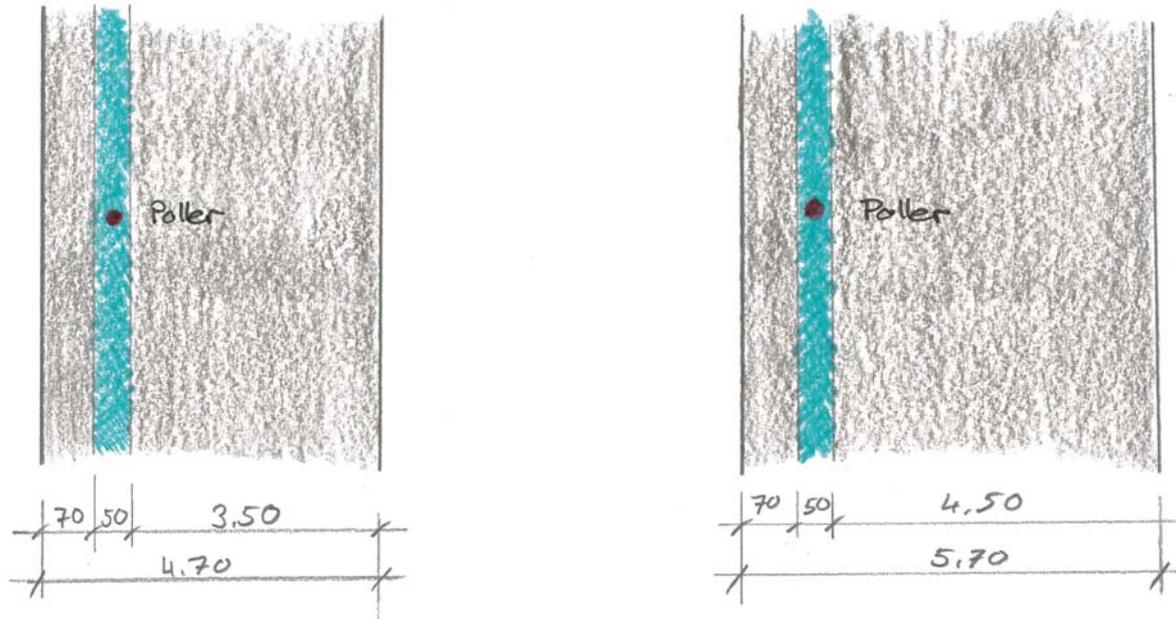
<b>Gesamtaufwand</b>	CHF	10'000.-	Signalisations- und Markierungsprojekt
<b>Finanzierung durch Dritte</b>	CHF		
<b>Kostenträger Gemeinde</b>	CHF	10'000.-	
			<input checked="" type="checkbox"/> Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Konzeptpläne

### Lösungsskizzen



Bestehende Fahrbahn mit überfahrbarem Seitenbereich für den Fussverkehr

### Referenzfotos



Seitenbereich für den Fussverkehr mit farbigen Band markiert



Seitenbereich für den Fussverkehr mit baulichem Band (Gerzensee)

## Massnahmenblatt Fussverkehr: Controlling Schulwegsicherheit

M-F-02

### Gegenstand / Problembeschrieb

An der Wahlackerstrasse, die Schulhausstrasse, Landgarbenstrasse, Alpenstrasse und Aarestrasse sind für Zufussgehende noch wenige Defizite bekannt. Bei diesen Achsen handelt es sich um bedeutende Schulwegrouten. Eine Signalisation, welche auf die Schüler und Schülerinnen aufmerksam macht, fehlt jedoch. Die Achsen sind stark befahren (Schleichverkehr, Umgehung Bernstrasse) und die erlaubte Maximalgeschwindigkeit (30 km/h und 40 km/h) wird teilweise überschritten.

### Zielsetzung

Durchführung eines Controllings, damit die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr – insbesondere für Schüler und Schülerinnen – mit gezielten Massnahmen erhöht werden kann

### Massnahmen

<b>Geschwindigkeitsmessungen</b>	Auf den betroffenen Achsen sollen an mehreren Standorten jeweils für eine Woche mittels Seitenradargeräten Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden.
<b>Erhebung Fehlverhalten</b>	Aufnahme des sonstigen Fehlverhaltens (z.B. Wildparkierung auf dem Trottoir).
<b>Evtl. Videoaufnahmen</b>	Durchführung von Videoaufnahmen an einzelnen Tagen am Morgen und Mittag für jeweils eine Stunde zur Analyse des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden.
	Die periodische Überprüfung wird mindestens alle 2 Jahre durchgeführt.

### Umsetzung

<b>Planungsstand</b>	Ideenskizzen
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> kurzfristig (0–5 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (5–15 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 15 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Nächste Schritte</b>	Durchführung der Geschwindigkeitsmessungen und Erhebungen Auswertung Erhebungen Festlegung allfälliger Verbesserungsmassnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit
<b>Abhängigkeiten / Koordination</b>	-

### Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement**                      Präsidiales

**Beteiligte**                              - Tiefbau, Ver- und Entsorgung

---

### Finanzierung

**Gesamtaufwand**                      CHF                      offen

**Finanzierung durch Dritte**        CHF                      0.00

**Kostenträger Gemeinde**            CHF                      100 %

- Erfolgsrechnung
  - Investitionsrechnung
  - Im Finanzplan eingestellt
- 

### Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

---

## Massnahmenblatt Fuss-/Veloverkehr: Aegelseeweg

M-FV-01

### Gegenstand / Problembeschrieb

Am Aegelseeweg besteht ein Defizit sowohl für den Fussverkehr als auch für den Veloverkehr. Die schmale Strasse weist bei der Begegnung zweier Personenwagen zu wenig Restbreite für den Fussverkehr oder den Veloverkehr auf. Trotz eines Fahrverbots für den Durchgangsverkehr konnte dieser nicht genügend unterbunden werden. Das Fahrverbot wird oft missachtet. Die Geschwindigkeit ist auf 40 km/h signalisiert, wobei die gefahrenen Geschwindigkeiten tendenziell höher sind.



Das Postulat Johanna Thomann und Mitunterzeichnende betreffend "Ein sicherer und angenehmer Zugang zum Sportzentrum Hirzenfeld wurde im Jahr 2012 erheblich erklärt.

### Zielsetzung

- Durchgangsverkehr unterbinden
- Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr

### Massnahmen

#### Durchgangsverkehr

Für die Unterbindung des Durchgangsverkehrs gibt es drei Ansätze. Die effektivste, aber auch einschränkendste Massnahme ist eine Sperre. Eine solche wäre nur auf der Höhe des Parkplatzes beim Schwimmbad möglich, da ansonsten die Zufahrt von beiden Seiten zum Sportzentrum Hirzenfeld nicht mehr möglich wäre. Konkret müsste der bestehende Parkplatz in zwei unabhängige Parkplätze umgebaut werden.

Ein weiterer Ansatz sind vermehrte Kontrollen, wobei diese realistischere Weise nicht so häufig sein können wie für eine starke Unterbindung notwendig wäre. Der dritte Ansatz besteht darin, den Widerstand auf der Strecke so zu erhöhen, dass einerseits die Durchfahrt unattraktiver wird und andererseits die Strassenraumgestaltung ein Bild zeigt, welches die Durchfahrt hemmt.

Da der erste und zweite Ansatz als wenig zielführend bzw. umsetzbar eingestuft werden, ist der Fokus auf den Ansatz der Widerstandserhöhung zu legen. Unterstützende Kontrollen sind vorzusehen.

**Fussverkehr** Ein Ausbau auf der gesamten Strecke für ein einseitiges Trottoir oder auch für einen Trampelpfad wird als nicht zielführend eingestuft; das einseitige Trottoir aufgrund der Kostennutzenbetrachtung, der Trampelpfade aufgrund der geringen Breite (Nebeneinandergehen ist erwünscht).

**Veloverkehr** Der Veloverkehr soll analog zum Fussverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt werden. Ein wichtiger Aspekt ist, dass die signalisierte Geschwindigkeit eingehalten wird. Mittels sanften Vertikalversätzen kann das Geschwindigkeitsniveau auf der Strecke gesenkt werden.

## Umsetzung

**Planungsstand** Ideenskizzen

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre)
- Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

**Nächste Schritte** Bauprojekt der einzelnen Vertikalversätze

**Abhängigkeiten /  
Koordination**

## Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement** Tiefbau, Ver- und Entsorgung

**Beteiligte** Präsidiales

## Finanzierung

**Gesamtaufwand** CHF 20'000.- Bauprojekt

**Finanzierung durch Dritte** CHF -

**Kostenträger Gemeinde** CHF 20'000.-

- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Konzeptpläne

Referenzfoto Vertikalversatz Biglen



## Massnahmenblatt Fuss-/Veloverkehr: Gurtenweg/Hübeliweg

M-FV-02

### Gegenstand / Problembeschrieb

Die Verbindung Gurtenweg/Hübeliweg ist nur über eine Treppe möglich. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Siedlungsentwicklung im Bereich Lättere ist die ungenügend ausgebaute Verbindung eine zu schliessende Netzlücke. Mobilitätseingeschränkte Personen und auch der Veloverkehr können die Treppe nicht nutzen. Die Topografie schränkt die möglichen Lösungsansätze jedoch stark ein.



### Zielsetzung

Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr schliessen

### Massnahmen

#### Fuss- und Veloverkehr

Eine neue Verbindung direkt vom Lätternweg in den Gurtenweg ermöglicht einen Weg ohne Treppe. Es ist aber zu beachten, dass aufgrund der sehr steilen Hangsituation nur ein schmaler Weg (2.0 Meter) möglich ist, und auch dieser muss mit Stützmauern und Geländern gesichert werden. Zudem kann die von der Behindertengesetzgebung geforderte maximale Steigung von 6 % nicht eingehalten werden.

#### Grundbuchrechtliche Massnahmen

Vom Gurtenweg bis zum neuen Weg führt ein Teilstück über einen Vorplatz (Parzelle Nr. 1147). Mittels eines Wegrechtes ist die Verbindung zu sichern.

Der neue Weg führt grösstenteils über eine nichtbebaute Restparzelle.

## Umsetzung

**Planungsstand** Ideenskizzen

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre)
- Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

**Nächste Schritte** Bauprojekt  
Publikation

**Abhängigkeiten /  
Koordination**

## Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement** Tiefbau, Ver- und Entsorgung

**Beteiligte** Grundeigentümer

## Finanzierung

**Gesamtaufwand** CHF 25'000.- Bauprojekt

**Finanzierung durch Dritte** CHF -

**Kostenträger Gemeinde** CHF 25'000.-

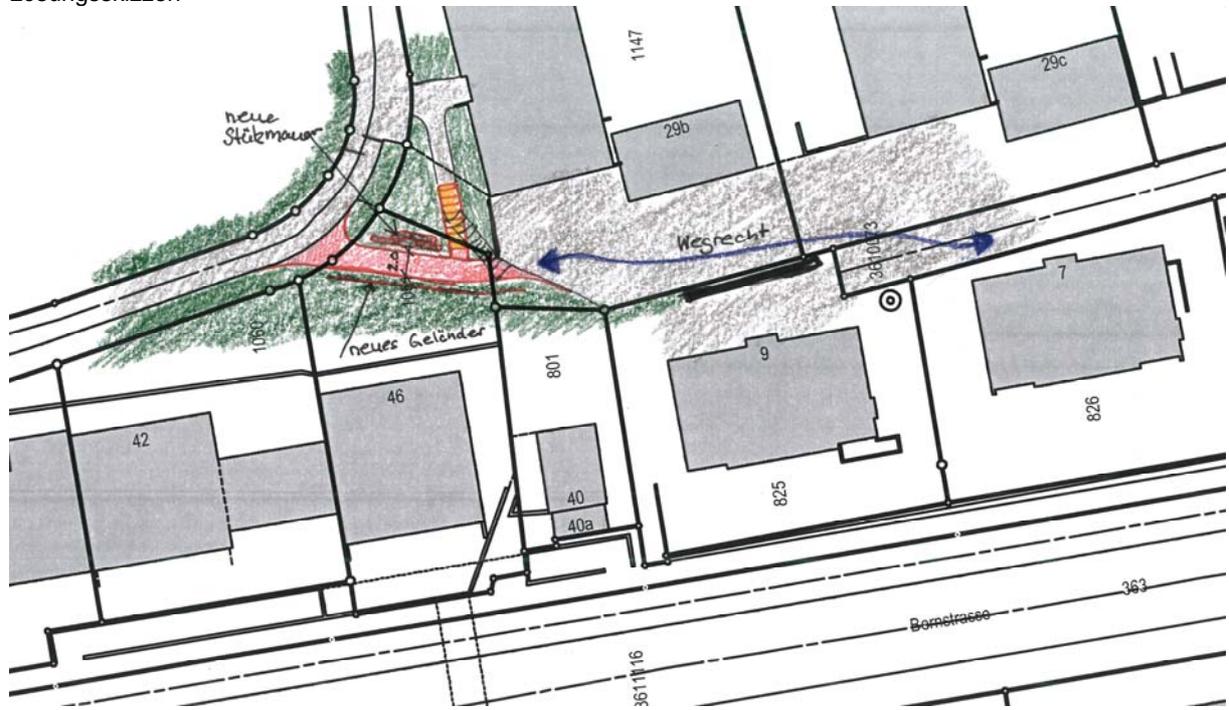
- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Konzeptpläne

### Lösungsskizzen



## Massnahmenblatt Fuss-/Veloverkehr: Wahlen-Allee

M-FV-03

### Gegenstand / Problembeschrieb

Auf der Wahlen-Allee besteht eine qualitative Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr. Der Strassenzug stellt eine wichtige Verbindung für den Veloverkehr dar und dient als Naherholungsgebiet (Fuss- und Veloverkehr). Auf dem linearen Strassenabschnitt wurde für den Fussverkehr ein Fussgängerlängsstreifen (ohne Sicherung durch Poller) realisiert. Dadurch besteht für den Fussverkehr eine separate Fläche. Aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten und dem teilweisen Ausweichen auf den Fussgängerlängsstreifen durch die Fahrzeugfahrenden ist das Sicherheitsgefühl nur mässig gut.

Für den Veloverkehr ist insbesondere das Geschwindigkeitsniveau massgebend für das Defizit.

Der Fussgängerlängsstreifen entspricht nicht den Empfehlungen der Arbeitshilfe des Kantons Bern, in welcher neben dem Fussgängerlängsstreifen eine Fahrbahnbreite von 4.5 Meter empfohlen wird. Bei Massen unter den 4.5 Metern ist bei jedem Begegnungsfall ein Ausweichen auf diesen Fussgängerlängsstreifen notwendig (rechtlich zulässig).



### Zielsetzung

- Geschwindigkeitsniveau senken
- Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr

### Massnahmen

#### Geschwindigkeit

Ein wichtiger Aspekt zur Erhöhung der Sicherheit ist, dass die signalisierte Geschwindigkeit eingehalten wird. Mittels sanften Vertikalversätzen kann das Geschwindigkeitsniveau auf der Strecke gesenkt werden.

#### Fussverkehr

Für den Fussverkehr soll weiterhin eine separate Fläche zur Verfügung stehen. Die bestehende Lösung mit dem Fussgängerlängsstreifen ist beizubehalten

#### Veloverkehr

Der Veloverkehr kann weiterhin im Mischverkehr geführt werden.

## Umsetzung

**Planungsstand** Ideenskizzen

**Realisierungshorizont**

- kurzfristig (0–5 Jahre)
- mittelfristig (5–15 Jahre)
- langfristig (mehr als 15 Jahre)
- Daueraufgabe

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

**Nächste Schritte** Bauprojekt  
Publikation

**Abhängigkeiten /  
Koordination**

## Zuständigkeiten

**Federführendes  
Departement** Tiefbau, Ver- und Entsorgung

**Beteiligte**

- Präsidiales
- Kanton Bern (AGG bzw. Inforama [Domänenstrasse])

## Finanzierung

**Gesamtaufwand** CHF 20'000.- Bauprojekt

**Finanzierung durch Dritte** CHF -

**Kostenträger Gemeinde** CHF 20'000.-

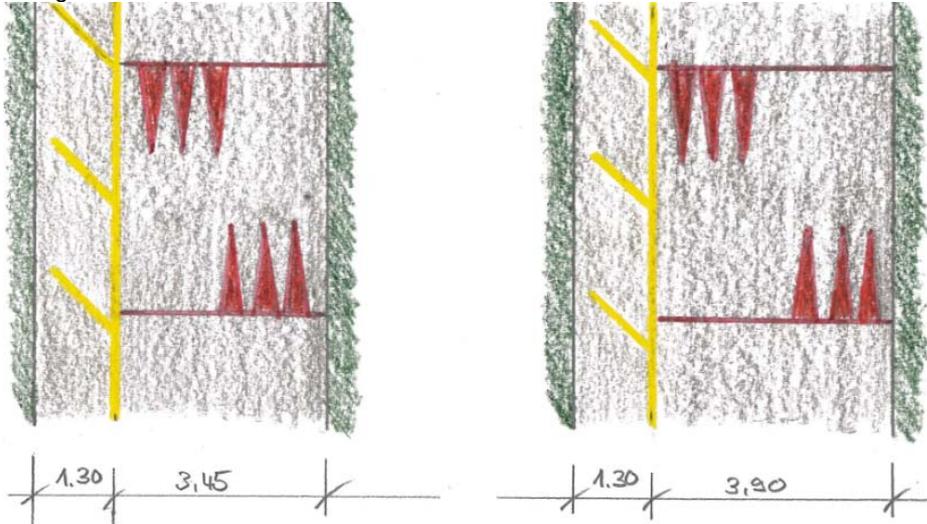
- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

## Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

## Konzeptpläne

Lösungsskizzen



Skizze bestehender Fussgängerlängsstreifen mit Vertikalversatz ergänzt

Referenzfoto Vertikalversatz Biglen



## Massnahmenblatt Controlling Umsetzung Richtplan

M-C-01

### Gegenstand / Problembeschrieb

Der Richtplan Verkehr stellt ein behördenverbindliches Führungsinstrument dar.

### Zielsetzung

- Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Verkehr erfolgt nach den festgelegten Prioritäten und Zeiträumen und in Abstimmung mit den anderen Instrumenten der Ortsplanung.

### Massnahmen

#### Aufgabe Departement Präsidiales (Planung) im Zusammenhang mit dem Richtplan Verkehr

- Die Planungskommission unterstützt den Gemeinderat bei der Umsetzung des Richtplans Verkehr.
- Sie hat folgende Aufgaben:
  - Information der Bevölkerung in Verkehrsfragen
  - Koordination und Vollzug der definierten Massnahmen
  - Richtplan-Controlling (alle 4 Jahre)

#### Umsetzungsprogramm

- Für die Umsetzung der Massnahmen gelten die in den Massnahmenblättern festgelegten Prioritäten und Zeiträume.
- Die Umsetzung der Daueraufgabe wird umgehend aufgenommen bzw. laufend weitergeführt.
- Die Umsetzung von Massnahmen mit Kostenfolge für die Gemeinde ist abhängig von der Sicherstellung der Finanzierung.

### Umsetzung

#### Planungsstand

Richtplan Verkehr

#### Realisierungshorizont

- kurzfristig (0–5 Jahre)  
 mittelfristig (5–15 Jahre)  
 langfristig (mehr als 15 Jahre)  
 Daueraufgabe

#### Koordinationsstand

- Vororientierung  
 Zwischenergebnis  
 Festsetzung

#### Nächste Schritte

Regelmässiges Umsetzungs- und Wirkungscontrolling (alle 4 Jahre)

#### Abhängigkeiten / Koordination

Abzustimmen mit allen Massnahmen des Richtplans Verkehr

### Zuständigkeiten

**Federführendes Departement**      Präsidiales

**Beteiligte**      - Gemeinderat  
                          - Kommission Tiefbau, Ver- und Entsorgung  
                          - Bauverwaltung

### Finanzierung

**Gesamtaufwand**      CHF      offen      Abhängig vom Umsetzungsprogramm

**Finanzierung durch Dritte**      CHF      0.00

**Kostenträger Gemeinde**      CHF      offen

- Erfolgsrechnung
- Investitionsrechnung
- Im Finanzplan eingestellt

### Grundlagen

Gemeinde Zollikofen (2015): Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

Genehmigungsvermerke

Öffentliche Mitwirkung vom 19.11.2015 – 15.01.2016  
Vorprüfung vom 07.09.2016

Beschlossen durch den Gemeinderat am 12.12.2016

Präsident Sekretär

Daniel Bichsel Stefan Sutter

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:  
Zollikofen,

Gemeindeschreiber

Stefan Sutter

Genehmigt durch das Kantonale Amt für  
Gemeinden und Raumordnung