

Sitzungsdatum	Traktandum	Beschlussnummer	Geschäftsnummer	Ordnungsnummer
31.01.2024	10	0	3261	00.06.04

Motion Simon Rubi (GLP) und Mitunterzeichnende betreffend «Verbesserung Erschliessung Sportzentrum Hirzenfeld», Erheblicherklärung

Ausgangslage

Am 31. Mai 2023 wurde folgende Motion eingereicht:

Erstunterzeichner: Simon Rubi (GLP)
Mitunterzeichnende: Sarah Hadorn (GLP), Andreas Buser (GLP), Armin Thommen (GLP), Karin Walker (EVP), Hans-Jörg Rothenbühler (Die Mitte), Bruno Vanoni (GFL), Claudia Degen (GFL), Annamaria Badertscher (GFL), Annette Tichy (parteilos/GFL), Ruth Kaufmann (parteilos/GFL), Markus Wüest (SP), Hanspeter Anderegg (SP), Michael Fust (SP)

«Antrag

Überarbeitung und Umsetzung Richtplan Verkehr¹ (Massnahmenblatt Fuss-/Veloverkehr: Aegelseeweg M-FV-01) zur Erreichung der Zielsetzungen

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

Speziell zur Erreichung der Zielsetzung "Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr" werden konkrete Massnahmen beantragt:

- *Einführung von Tempo 30 auf dem Abschnitt Kreisel Hirzenfeld bis Sportzentrum Hirzi*
- *Neubau eines Trottoirs im Aegelseeweg zwischen Höhe Liegenschaft Aegelseeweg 27 und dem Sportzentrum Hirzi mit einer Breite von 2 m. Kompensation der benötigten und neu versiegelten Fläche durch Entsiegelung der äquivalenten Fläche im Siedlungsgebiet von Zollikofen innert 10 Jahren*

Begründung

Die Zielsetzungen des Massnahmenblatts M-FV-01 im Richtplan Verkehr sind

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

Die Zielsetzungen sind auch sieben Jahre nach der Erarbeitung des Massnahmenblatts noch die richtigen. Die dazugehörige Massnahme erscheint jedoch kaum mehr zielführend. Zusätzlich zu den bestehenden Massnahmen (Tempo 40, zweiteiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet, Bodenmarkierungen "Kinder") ist ein Vertikalversatz zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands und zur Reduktion der Geschwindigkeit vorgesehen. Als Beispielbild dient im entsprechenden Massnahmenblatt eine Bodenwelle in Biglen, welche doch mit ca. 50 km/h befahren werden kann. Solche Bodenwellen haben auf den Durchfahrtswiderstand kaum einen Einfluss und auch die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs kann damit kaum verbessert werden.

Die Gemeinde Zollikofen ist sich der schlechten Erschliessung des Sportzentrums Hirzi bewusst, denn sie zieht die Prüfung eines rufbusähnlichen Angebots in Betracht². Die Betriebskosten eines solchen

¹ siehe https://www.zollikofen.ch/_docn/4355971/RPV_Massnahmeblätter.pdf

² siehe Öffentliche Mitwirkung Angebotskonzept Buslinien 34_36 und 38 Antwort _GR.pdf (zollikofen.ch)

ÖV-Angebots dürften die Kosten der in dieser Motion geforderten Massnahmen in wenigen Jahren übersteigen.

Zur Zielsetzung "Durchgangsverkehr unterbinden":

Die Zielsetzung "Erhöhung des Durchfahrtswiderstands" bzw. "Unterbindung des Durchgangsverkehrs" erhält aufgrund des Verkehrsmanagements (VM) Bern Nord eine grössere Bedeutung. Die Strecke Waldegg - McDonalds-Kreisel ist gemäss VM Bern Nord in beide Richtungen eine Dosierstrecke. Das bedeutet, dass der Schleichweg über das Hirzi zusätzlich attraktiv wird, da so die Umfahrung der Dosierstelle möglich ist. Folglich haben sich die Randbedingungen in Bezug auf den Durchgangsverkehr geändert und es ist darauf zu reagieren. Die bestehenden Massnahmen und zusätzliche Bodenwelle dürften daher nicht mehr genügen, um einen genügenden Durchfahrtswiderstand zu bieten. Hier sind einschneidendere Massnahmen vorzusehen, welche in der Motion bewusst nicht konkretisiert werden.

Zur Zielsetzung "Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr":

Das Sportzentrum Hirzi geniesst in der Gemeinde grossen Rückhalt und ist ein wichtiges Freizeitangebot. In diesen Jahren werden Millionen von Steuerfranken investiert. Ein sicherer und niederschwelliger Zugang ist daher erwünscht und erforderlich. Es soll das Ziel sein, dass möglichst viele Leute aus Zollikofen mit dem Velo oder zu Fuss ins Hirzi gehen. Ein 10-jähriges Kind soll gefahrenlos allein oder zusammen mit anderen Kindern ins Hirzi gehen können.

Die Fahrbahn des Aegelseewegs hat eine Breite von etwa 4 m. Ein Kreuzen zweier PW ist mit geringster Geschwindigkeit möglich. Zu gewissen Zeiten sind auf dem Abschnitt viele Fussgänger (unter anderem auch viele Kinder auf Gefährten aller Art wie Trottinets oder Laufräder) und Velofahrer unterwegs.

Aus diesem Grund (basierend auf der Signalisationsverordnung SSV Art. 108.2 lit a und b*) und auch zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands ist Tempo 30 umzusetzen.

Für die Sicherheit der Fussgänger ist von Zollikofen bis zum Hirzi ein durchgehendes Trottoir zu realisieren.

Ein Trottoir kann auch von Kindern bis 12 Jahren zum Velofahren benutzt werden, wenn auf der Strasse keine Veloinfrastruktur wie Velostreifen besteht.

Die Fahrbahn und das Trottoir des Aegelseewegs sind so zu legen und auszugestalten, dass möglichst wenig Kulturland versiegelt und die Biodiversität möglichst wenig geschmälert wird. Das Trottoir ist mit einer Breite von 2 m zu realisieren und hat eine Länge von ca. 500 m zwischen Höhe Liegenschaft Aegelseeweg 27 und Zufahrt Parkplatz Sportzentrum Hirzi. Die Randsteine zwischen Trottoir und Fahrbahn sind überfahrbar mit einem schrägen Randstein zu planen.

Die ca. 1'000 m² unbefestigte Fläche, welche für den Bau benötigt werden, sind im Siedlungsgebiet von Zollikofen in den nächsten 10 Jahren zu ersetzen (entsiegeln).»

Antwort Gemeinderat

Formelles

Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine sogenannte Richtlinienmotion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats gemäss Art. 49 Abs. 2 der Gemeindeverfassung und Art. 35 Abs. 2 und 3 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderats. Der Gemeinderat hat bei Richtlinienmotionen einen recht grossen Spielraum in der Umsetzung. Entscheid und Verantwortung bleiben beim Gemeinderat.

Die Abschreibung erfolgt nach der Behandlung des vorliegenden Berichts gemäss Art. 35 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Parlaments stillschweigend (ohne formellen Parlamentsbeschluss).

Ausgangslage

Der Motionär beantragt, das Massnahmenblatt im Richtplan Verkehr betreffend Aegelseeweg zu überarbeiten und umzusetzen und schlägt zudem konkrete Massnahmen vor, die der Zielerreichung «Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr» dienen.

Zum Richtplan Verkehr

Im Richtplan Verkehr wurde im Massnahmenblatt M-MIV-02 in der Ausgangslage Folgendes festgehalten: 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.

Das Massnahmenblatt M-FV-01 betreffend Aegelseeweg beinhaltet neben den vom Motionär erwähnten Aspekten ebenfalls, dass ein Ausbau auf der gesamten Strecke für ein einseitiges Trottoir oder auch für einen Trampelpfad als nicht zielführend eingestuft wird; das einseitige Trottoir aufgrund der Kostennutzenbetrachtung, der Trampelpfade aufgrund der geringen Breite (Nebeneinandergehen ist erwünscht). Der Veloverkehr soll analog zum Fussverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt werden. Ein wichtiger Aspekt ist, dass die signalisierte Geschwindigkeit eingehalten wird.

Um die vorgeschlagenen Massnahmen im Detail zu planen und umzusetzen, wäre eine Änderung von mindestens zwei Massnahmenblättern erforderlich.

Zur Änderung von Richtplänen

Der Richtplan ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument. Somit ist der Gemeinderat an seinen Inhalt gebunden und kann davon nicht abweichen. Der Richtplan soll eine gewisse Konstanz und Stabilität aufweisen, insbesondere wenn sich die grundlegenden Voraussetzungen nicht wesentlich geändert haben. In der Regel spricht man von einer Planbeständigkeit von 10 Jahren bei Richtplänen. Das Ändern von Inhalten zu einem früheren Zeitpunkt ist unter Umständen möglich, ist jedoch zu Gunsten der Planbeständigkeit zurückhaltend anzuwenden. Der Gemeinderat sieht beim betroffenen Massnahmenblatt zum heutigen Zeitpunkt die Dringlichkeit für eine Überarbeitung nicht gegeben und will bezüglich einer definitiven Entscheidung mindestens das Richtplancontrolling abwarten.

Zum Richtplancontrolling

Die Richtpläne sind ein behördenverbindliches Führungsinstrument. Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Verkehr erfolgt nach den festgelegten Prioritäten und Zeiträumen und in Abstimmung mit den anderen Instrumenten der Ortsplanung. Mit dem Controlling sollen allfällige Abweichungen von strategischen Richtplaninhalten, der Umsetzungsstand und allfälliger Handlungsbedarf aufgezeigt werden. Das «Umsetzungscontrolling» in den Richtplänen ist gemäss den Massnahmenblättern alle vier Jahre durchzuführen. Die Richtpläne wurden im Jahr 2016 beschlossen und im Oktober 2018 genehmigt. Das Controlling hätte demnach bereits das erste Mal erfolgen sollen. Die Arbeiten wurden zugunsten anderer Prioritäten zurückgestellt.

Das Controlling wird innerhalb der bestehenden Verwaltungs- und Behördenstrukturen erfolgen (Verwaltung, Kommissionen und Gemeinderat) und das Resultat der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der Abschluss des Controllings ist für dieses Jahr (2024) vorgesehen.

Im Rahmen des Controllings können die in der Motion gemachten Anmerkungen betreffend den vorgeschlagenen Umsetzungsmassnahmen im Massnahmenblatt M-FV-01 des Richtplans Verkehr einfließen und ein entsprechender Handlungsbedarf aufgezeigt werden.

Zur Zielsetzung «Durchgangsverkehr unterbinden»

Ob das Verkehrsmanagement Bern-Nord zu mehr Schleichverkehr auf dem Aegelseeweg führt, kann nicht im Detail festgestellt werden. Es fehlt an aktuellen und präzisen Messungen.

Gemäss den letzten Informationen vom Kanton Bern im November 2023 schwankt das gemessene Verkehrsaufkommen in der Wirkungskontrolle auf potentiellen Ausweichrouten mehrheitlich um $\pm 20\%$ gegenüber den Werten der Nullmessung. Diese Schwankungen liegen innerhalb der zu erwartenden Messungenauigkeit. Der nächstgelegene Messpunkt befindet sich in Münchenbuchsee am Siedlungsrand im Gebiet Oberdorf. Somit lässt sich die in der Motionsbegründung befürchtete Verkehrszunahme als Schleichweg nicht bestätigen.

Zur Zielsetzung Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr

Eine Temporeduktion auf 30 km/h würde die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessern. Allerdings widerspricht dies dem Massnahmenblatt M-MIV-02, da sich die Strasse nicht in einem Wohnquartier befindet. Es wurden bereits höhere Geschwindigkeiten als die signalisierten 40 km/h festgestellt, daher wären zusätzliche Massnahmen erforderlich. Ob ein einseitiges Trottoir die Geschwindigkeiten zu senken vermag, darf bezweifelt werden. Durch die Längsbetonung der Fahrbahn könnte dies

auch das Gegenteil bewirken. Diese Massnahme widerspricht dem Massnahmenblatt M-FV-01 im Richtplan Verkehr.

Der Gemeinderat stuft die heutige Zufahrt zum Hirzenfeld nicht als Unfallschwerpunkt ein. Gerade weil sie relativ schmal ist und im Mischverkehr geführt wird, fahren die meisten Automobilisten bei viel Betrieb vorsichtig und nehmen Rücksicht auf die vorherrschenden Verhältnisse.

Fazit

Die Überarbeitung eines einzelnen Massnahmenblatts des Richtplans Verkehr zum jetzigen Zeitpunkt wird als nicht zielführend erachtet und die vorgeschlagenen Umsetzungsmassnahmen vermögen nicht zu überzeugen. Jedoch kann sich der Gemeinderat vorstellen, bei einer späteren Überarbeitung des Richtplans Verkehr das Anliegen für eine verbesserte Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld einfließen zu lassen.

Antrag Gemeinderat

Die Motion Simon Rubi (GLP) und Mitunterzeichnende betreffend «Verbesserung Erschliessung Sportzentrum Hirzenfeld» wird nicht erheblich erklärt.

Zollikofen, 8. Januar 2024

Zuständigkeiten:

Departement: Präsidiales (Planung)

Sachbearbeiterin: Sabine Breitenstein