

Auszug aus dem Protokoll

Sitzungsdatum	Traktandum	Beschlussnummer	Geschäftsnummer	Ordnungsnummer
31.01.2024	10	10	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

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

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 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.

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

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 eines definitiven Entscheids 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.

Beratung

GGR-Präsident Fritz Pfister (SVP): Das Eintreten ist vorgegeben, das Wort hat der Motionär.

Simon Rubi (GLP): Zuerst danke ich allen, dass ihr euch mit der Antwort zur Motion auseinandergesetzt habt. Die Motion ist entstanden aufgrund von zwei Zielen, die sich die Gemeinde für die Erschliessung des Hirzi selber gegeben hat. Die Zielsetzungen für die Erschliessung Hirzenfeld stammen aus dem Richtplan Verkehr RPV Massnahmenblätter, ab Seite 36, von 2016. Ziele darin sind:

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

Damit die Zielsetzungen erreicht werden können, sind Massnahmen nötig. Darum gibt es im Richtplan Verkehr auch ein Massnahmenblatt. Im Richtplan Verkehr ist von einem Vertikalversatz die Rede. Die Massnahme im Richtplan hat den Koordinationsstand «Vororientierung», das ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die effektiven Massnahmen oder wie konkret man das lösen möchte, ist noch nicht unbedingt fixiert.

Warum kommen wir jetzt mit dem Thema? Es ist ein Dauerthema, die Erschliessung des Hirzi. Viele sind nicht wirklich glücklich damit aber es ist halt einfach, wie es ist. Die Gemeinde ist sich der schlechten Erschliessung auch bewusst, ansonsten gäbe es ja kein Massnahmenblatt im Richtplan Verkehr. Der Umsetzungshorizont der Massnahmen im Richtplan soll kurzfristig sein (bis fünf Jahre). Also eigentlich sollte das Ganze bereits erledigt sein. So viel zum Satz in der Antwort des Gemeinderats «Somit ist der Gemeinderat an seinen Inhalt gebunden und kann davon nicht abweichen». Der Gemeinderat sagt in seiner Antwort auch, dass er dieser Motion kritisch gegenübersteht, vor allem wegen dem Thema Planbeständigkeit. Das soll eines der wichtigsten Argumente sein, warum der Gemeinderat die Motion nicht erheblich erklärt hat. Das ist in der Antwort ausführlich erläutert. Wir sind selbstverständlich auch für Konstanz und Stabilität in der Planung. Weshalb sehen wir die Erheblicherklärung der Motion trotzdem nicht kritisch? Von Planbeständigkeit spricht man meistens im Zusammenhang mit der Nutzungsplanung, da diese eigentümerverbindlich ist. D. h., man kann nicht beliebig Land ein- und wieder auszonen. Die kommunale Richtplanung zeigt der Bevölkerung, wie die Behörden die mittel- und langfristige raumplanerische Entwicklung der Gemeinde sehen. Sie ändert

nichts am bestehenden Recht. Sie ist behördenverbindlich, jedoch nicht grundeigentümergebunden. Planbeständigkeit ist deshalb weniger relevant. Richtpläne werden immer wieder aktualisiert. Der Richtplan des Kantons Bern wird beispielsweise teilweise mehrmals pro Jahr aktualisiert. Damit man einen Richtplan aktualisieren kann, braucht es veränderte Verhältnisse. Was sind in unserem Fall die veränderten Verhältnisse? Die Entwicklung im Hirzi, mit den ganzen Sanierungen, der Eishalle, es wird attraktiver. Es ist die Rede von einem Pumptrack, welcher über die Strasse erschlossen werden soll, es ist wie bereits gehört die schnellere Einwohnerzunahme, die es gibt und es ist auch das Verkehrsmanagement Bern Nord, welches veränderte Verhältnisse schafft. Mit all diesen Gründen haben sich die Probleme verschärft. Wenn nun eine Mehrheit des Grossen Gemeinderats entscheidet, dass die Ziele der Massnahme nun doch mit etwas mehr Energie verfolgt werden sollen, ist das nur demokratisch und widerspricht keiner Planbeständigkeit. Damit ist die Motion aus unserer Sicht legitim.

Lösungssuche: Deshalb hat sich die GLP, gemeinsam mit der EVP und der Mitte an einer Fraktions-sitzung überlegt, was denn nötig wäre, um das Hirzi von Zollikofen aus besser zu erschliessen. Wie kann man das Massnahmenblatt im Richtplan vernünftig erfüllen? Da es sich in absoluter Nähe zu Zollikofen befindet, haben wir den Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr gelegt. Auch weil es das Ziel sein soll, dass Schulkinder alleine ins Hirzi gehen können. Mit unserem Vorschlag möchten wir auch die Diskussion eröffnen und die einzelnen Parteien dazu bringen, sich zu positionieren. Kurz zu den Massnahmen:

- Durchgangsverkehr unterbinden, ist das erste Ziel, welches sich der Gemeinderat in seinem Richtplan gegeben hat. In der Motion haben wir geschrieben, es bestehe ein Risiko, dass der Durchgangsverkehr aufgrund des Verkehrsmanagement Bern Nord steigern könnte. Im Mitwirkungsbericht der Angebotskonzepte Buslinien 34, 36 und 38 steht geschrieben und wir merken nun auch alle, das Verkehrsmanagement Bern Nord bringt wenig. Daher verändert sich die Menge an Schleichverkehr auf den untergeordneten Strassen auch nicht oder wenig. Dort hat der Gemeinderat sicher recht, dass es dort wenig Veränderung gibt. Trotzdem, es ist ja genau das Ziel, den Durchgangsverkehr zu unterbinden und das Ziel hatte ja der Gemeinderat auch schon, bevor es das Verkehrsmanagement gab. Uns interessiert, wie der Gemeinderat dieses Ziel erfüllen möchte. Vielleicht möchte er sich dazu noch äussern, weil, in der Antwort des Gemeinderats ist dazu nichts erwähnt.
- Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, das ist das zweite Ziel. Das Problem ist erkannt, aber die Massnahme mit dem lustigen Hubbel ist offenbar nicht zielführend. Wie soll ein lustiger Hubbel die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen? Deshalb haben wir neue Lösungen gesucht, wir haben uns überlegt, was man tun könnte. Das durchgehende Trottoir und die Reduktion der Geschwindigkeit waren das Resultat. Aus unserer Sicht sind dies griffige Massnahmen, um die Ziele im Richtplan erreichen zu können. So können wir einen niederschweligen und sicheren Zugang zum Hirzi ermöglichen. Darüber müssen wir diskutieren, wenn wir sicherstellen wollen, dass das Hirzi für Kinder und alle anderen einfach und sicher erreicht werden kann oder nicht.

In der Vorbereitung auf die heutige GGR-Sitzung kamen noch weitere Ideen auf von markierten Fussgängerlängsstreifen. Kurzfristigen Lösungen stehen wir überhaupt nicht im Weg. Die Motion zielt auf eine Anpassung des Verkehrsrichtplans ab. Die konkrete Forderung eines Fussgängerlängsstreifens benötigt aus unserer Sicht keinen Richtplaneintrag. Das ist im Grunde genommen eine eher geringfügige Markierungsanpassung. So etwas muss meiner Meinung nach nicht in einem langfristigen Planungsinstrument eingetragen werden. Das kann man direkt fordern. Egal ob diese Motion hier angenommen oder abgelehnt wird. Ich freue mich auf die Diskussionen. Es nimmt uns wunder, warum sich die Parteien wie positionieren.

Gemeindepräsident Daniel Bichsel (SVP): Zwei Punkte dazu, es ist auch schon erwähnt worden: Richtpläne sind behördenverbindlich, was insbesondere die Behörden, die sie erlassen – in dem Fall den Gemeinderat – zwingt, sich daran zu orientieren. Uns ist deshalb schon rein aus formellen Gründen nichts anderes übrig geblieben, als die Motion ablehnen zu müssen. Wie weit die Behördenverbindlichkeit für Parlamente geht, da streiten sich auch die Experten darüber. Wie du gesagt hast Simon, können veränderte Verhältnisse geltend gemacht werden. Von dem her ist es sicher erfreulich, wenn Leute mitdenken, wie eine Situation verbessert werden kann. Zu den Zielen, die der Gemeinderat selber auch hat.

Inhaltlich zwei Mitteilungen, wir haben es auch in der Antwort geschrieben. Trotzdem möchte ich es kurz rausstreichen: Wir haben auf dem zur Debatte stehenden Abschnitt keinen Unfallschwerpunkt, was ja schön ist. Wir wollen nicht warten, bis ein Unfall passiert, darüber bin ich mit allen einig. Auf der anderen Seite gibt es trotzdem immer wieder Indizien, die auf einen raschen Handlungsbedarf hindeuten, wo es wichtig ist, hinzuschauen. Wir stellen fest, dass sich Autofahrende sehr anpassen, wenn eben viel Mischverkehr ist. Das Gegenteil erkennen wir auf dem Teilstück Radiostrasse Richtung Münchenbuchsee, wo es ein Trottoir hat. Dort wird eher schneller gefahren.

Zur Durchfahrt, die eigentlich nicht erlaubt wäre: Es besteht nämlich ein allgemeines Fahrverbot. Also, es ist schon gar nicht erst erlaubt, den Weg zu benutzen und schon gar nicht als Schleichweg. Wenn eine Signalisation besteht, ist daher die nächste Schärfemassnahme eine polizeiliche Kontrolle. Dies noch ein paar inhaltliche Punkte dazu und nochmals, formell ist der Gemeinderat tatsächlich an seinen Richtplan gebunden und dort gilt es dazu zu sagen, wenn Sachen geändert werden, ist dies integral zu betrachten und nicht mit einzelnen Massnahmen zu bestücken. Deshalb haben wir euch die Ablehnung der Motion beantragt.

Niklaus Marthaler (SVP): Ich möchte nicht tiefer auf die rechtlichen Voraussetzungen für die Abänderung eines Massnahmenblatts in einem Richtplan eingehen, das ist in der Antwort des Gemeinderats gut erklärt, auch wenn der Motionär das verständlicherweise etwas in Frage stellt. Was ich aber aufgreifen möchte sind die Massnahmen, welche die Motion vorschlägt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Zum einen ist da der Durchgangsverkehr: Anwohnende können nicht bestätigen, dass es seit der Einführung des Verkehrsmanagements zu mehr Schleichverkehr gekommen ist. Zumindest ist kein Anstieg registriert worden. Während den Öffnungszeiten des Sportzentrums ist es eh schwierig, die regulären Fahrten von den in Anführungszeichen illegalen zu unterscheiden. Und dazu sind die notwendigen Verkehrskontrollen, die sehr aufwändig und personalintensiv sind und nur in Form von Polizeipatrouillen gemacht werden können, nicht zwingend vorhanden. Was jedoch wirksam wäre: Wenn sich die Gemeinden Zollikofen und Münchenbuchsee, welche die entsprechenden Papiere für die Durchfahrtserlaubnis ausstellen, sich wieder mal zusammensetzen und die Papiere unter die Lupe nehmen würden.

Zur Verkehrssicherheit: Wir stellen in Frage, ob ein Trottoir, welches dazu noch befahrbar ist, eine höhere Sicherheit darstellt. Die Strasse ist sehr gut überschaubar und dort wo sie es nicht ist, rechnet der Automobilist mit einer Gefahr in Form von Fussgängern oder Langsamverkehr. Das betrifft vor allem die Stelle beim Bauernhaus sowie anfangs des Waldes, bei der Gemeindegrenze zu Münchenbuchsee. Dass auf dieser Strasse achtgegeben wird zeugt doch davon, dass seit der Eröffnung des Hirzi keine nennenswerten Personalunfälle zu verzeichnen sind. Im Gegenteil, ein befahrenes Trottoir, welches Gefahrenpotenzial birgt, zeigt sich eben deutlich an der Radiostrasse. Ich habe selber dort auch schon heikle Situationen beobachtet, indem sich Autos kreuzen, das eine auf das Trottoir ausweicht und damit die Fussgänger in Gefahr bringt.

Im Gegenteil, ich finde, dass sich vor allem Kinder auf einem solchen Trottoir allzu sicher fühlen könnten und dem Verkehr somit weniger Beachtung schenken.

Wir sehen in dem Sinn keinen Handlungsbedarf, wie die Motion es begründet und lehnen diese somit ab.

Patrick Heimann (FDP): Ich fasse mich kurz: Es geht um die Sicherheit, den Zugang zum Sportzentrum Hirzenfeld und das basiert auf einem Postulat, das unsere Kollegin Johanna Thommann schon im 2012 erstellt hat – und Esther Schwarz hat im Juni 2022 nachgefragt. Die Antwort des Gemeinderats darauf war damals mässig.

Gegen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sind wir nicht, das ist keine Frage. Aber die konkreten Forderungen in der Motion gehen uns doch zu weit. Es wird verlangt, dass man ein Trottoir baut über die ganze Länge hinaus und das entsprechend kompensiert resp. entsiegelt, was immerhin 1000 m² in zehn Jahren ausmacht. Und – ein Trottoir gibt ja eben lediglich eine «scheinbare» Sicherheit. Es sollte vielmehr ein Miteinander sein zwischen dem Langsamverkehr und dem Individualverkehr. Die Tempolimit ist sicher zu prüfen, warum nicht. Die entsprechende Signalisation sollte somit eigentlich die Lösung erbringen.

Aus dem Grund werden wir in dieser Form gegen die Motion stimmen.

Marceline Stettler (GFL): «Ich schwitze regelmässig Blut, wenn ich mit meinen Kindern mit dem Velo unterwegs ins Hirzi bin», hat mir letzte Woche eine Kollegin gesagt – und das selbst bei Minustemperaturen.

Immer und immer wieder ist das Thema wieder vorgekommen; die Sicherheit auf dem Weg zum Hirzi. Vor allem von Eltern mit kleineren Kindern, die den Weg ins Hirzi als nicht sicher resp. gefährlich empfinden. Aber auch von Eltern, die bereits Schulkinder haben, die wissen, dass ihre Kinder alleine ins Hirzi gehen zum Schlittschuhlaufen, zum Baden und danach müde nach Hause kehren – und alleine unterwegs sind – immer und immer wieder hört man: Der Weg zum Hirzi ist einfach nicht sicher. Man hat einfach Bedenken. Auch hier ist es bereits mehrmals Thema gewesen. In der Vergangenheit gab es wiederholt Vorstösse, ohne dass wirklich etwas Konkretes erfolgt wäre. Manchmal kommt es mir so vor: Das Thema Sicherheit auf dem Weg zum Hirzi ist wie «treten an Ort».

Wir können zwar die Äusserungen der Eltern betreffend mangelnder Sicherheit nachvollziehen. Wir verstehen, dass es einem nicht wohl ist, wenn man weiss, mein Kind ist alleine unterwegs ins Hirzi. Man muss immer für alle schauen, man ist immer etwas angespannt auf diesem Weg. Wir verstehen, dass das für Eltern belastend ist und dass viele nicht recht nachvollziehen können, dass man nicht einfach etwas dagegen tun kann. Wir müssen uns auch bewusst sein, wenn wir die Unfallstatistik betrachten: Es stimmt, es ist kein Unfallschwerpunkt.

Zu den Zielen der Motion: «Den Durchgangsverkehr stärker unterbinden und dafür die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen», damit wären wir absolut einverstanden. Kein Thema. «Mehr Sicherheit Dank Tempo 30», auch damit sind wir einverstanden.

Der Gemeinderat sagt selber in seiner Antwort auf Seite 3 unten «Eine Temporeduktion auf 30 km/h würde die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessern». Was wollen wir noch mehr? Aber eben, da kommt wieder dieses Massnahmenblatt mit dem tollen Namen M-MIV-02, welches dem widerspricht, da sich die Aegelseestrasse nicht in einem Wohnquartier befindet. Es stimmt, das Hirzi ist kein Wohnquartier, aber ein Ort, an dem sich an vielen Tagen – sei es jetzt Sommer oder Winter – weit mehr Kinder aufhalten oder aufhalten werden als in einem «normalen» Wohngebiet. Es geht hier um eine Strasse und einen Ort, der mit zunehmender Bevölkerung noch mehr frequentiert wird und eine Strecke, die mit dem Bau der Pumptrack-Anlage zusätzlich von einer anderen Klientel benutzt wird. Es ist einfach ein massiv befahrenes Teilstück von Zollikofen. Wir sind der Meinung: Planbeständigkeit ist gut und recht, aber die Sicherheit der Kinder hat für uns Vorrang.

Der Antrag für ein Trottoir von 2 Meter Breite, vom Aegelseeweg 27 bis zur Einfahrt zum Parkplatz, zugegeben, damit hatten wir auch etwas Mühe. Wir haben uns gefragt: Ist das verhältnismässig? Oder – ist das überhaupt realistisch? Davon sind wir nicht alle überzeugt. Vor allem in Anbetracht dessen, dass sich ab der Gerüstebaufirma, d. h., bevor es leicht abwärts zur Anlage geht, das Land im Besitz der Gemeinde Münchenbuchsee befindet.

Wir haben mit dem Motionär, das hat er selber auch erwähnt, Kontakt aufgenommen und hätten eigentlich gerne eine sogenannte Rückfallposition eingesetzt, d. h., wenn der Gemeinderat eben das 2 Meter Trottoir nicht als realistisch betrachtet, dass man irgendwie noch einen Plan B zur Verfügung hätte. Dass man vielleicht hätte sagen können: Vielleicht reicht auch ein Trottoir mit 1.5 Meter, so dass die Bauern nicht einen derart grossen Teil ihres Landes hergeben müssten. Wir hätten uns vorstellen können, dass man vielleicht auf dem Trottoir auch einen gelben Längsstreifen machen könnte, der einfach den Fussgängerbereich vom Fahrbereich abgrenzen würde. Diese gibt es bereits Richtung Rütli, beim Hubel, bei der Reichenbachstrasse – wir haben an mehreren Orten, nicht nur in Zollikofen, auch in den umliegenden Gemeinden, an vielen Orten diese gelben Längsstreifen.

Der Motionär hat es anders gesehen, er wollte das nicht, wir bedauern es. Wie gesagt: Für Tempo 30 wären wir zu haben gewesen, für mehr Sicherheit ebenfalls, aber das mit dem Trottoir haben wir als etwas kontrovers betrachtet.

Hanspeter Anderegg (SP): Die SP-Fraktion begrüsst die Motion zur Erschliessung der Sportanlage Hirzenfeld. Eine gut ausgestattete und zugängliche Sportanlage ist von grosser Bedeutung für die Gesundheit und das Wohlbefinden, aber auch dessen gefahrlose Erschliessung für Familien und Kinder bzw. Fussgänger und Velos.

Wir unterstützen die Motion auch in der Absicht, dass dem Durchgangsverkehr mehr Widerstand entgegengesetzt werden sollte und begrüssen, dass der Motionär dem Gemeinderat offenlässt, wie er das tun will.

Ebenso ist es uns wichtig, dass wir die Verkehrswegsicherheit für die Fussgänger und den Veloverkehr erhöhen. Wie Marceline richtig gesagt hat oder vorgängig schon erwähnt worden ist, hätten auch

wir uns einen markierten Fussgängerbereich vorstellen können, wie das auf dem Weg zur Rütli gemacht wurde. Das ändert aber nichts an unserer Zustimmung zur Motion.
Aus diesen Gründen werden wir die Motion als erheblich erklären und dem so zustimmen.

Raymond Känel (Die Mitte): Sicherheit im Strassenverkehr ist auch Eltern- und Erziehungsaufgabe. Das subjektive Empfinden der Eltern ist das Eine, Fakten sind das Andere. Es gibt keine Ereignisse. 80 Prozent der Autofahrenden ins Hirzi sind Eltern mit Kindern, sie haben es also selber in der Hand, dass ihre und die anderen Kinder sicher im Hirzi ankommen. Schon nur bezüglich Finanzen und Grünflächen unserer Gemeinde – belassen wir die Zufahrt zum Hirzi so wie sie ist.

Beschluss

Die Motion Simon Rubi (GLP) und Mitunterzeichnende betreffend «Verbesserung Erschliessung Sportzentrum Hirzenfeld» wird erheblich erklärt (18 Stimmen für Erheblicherklärung, 15 Stimmen dagegen).