

Richtplan Verkehr; Controlling 2018 bis 2023

Lauf Nr.	Ziel / Stichwort Massnahme	Realisierungs- horizont	Umset- zung in %	Umsetzung / Stand	Begründung	Weiteres Vorgehen
M-MIV-01; Parkplatzbewirtschaftung						
1	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					
1.1	Parkierungskonzept	kurzfristig	100%	erfüllt Anfang 2022		Optimierungen vornehmen
M-MIV-02; Temporeduktion in Quartieren						
2	– Erhöhung Verkehrssicherheit / Schulwegsicherheit – Erhöhung Wohn- und Lebensraumqualität – Einheitliche Geschwindigkeitsregime auf dem ganzen Gemeindegebiet					
2.1	Tempo 40: Aarestrasse (Schulhaus Steinibach) T 40	kurzfristig	100%	umgesetzt 2021		
2.2	Tempo 30-Zone Aarmattweg	kurzfristig	100%	Aarmattweg wurde bereits vor 2016 Tempo 30 umgesetzt		
2.3	Umstrukturierungsgebiete	kurzfristig	100%	Tempo 30 umgesetzt		
2.5	Quartiersammelstrassen	kurzfristig	100%	Tempo 40 Wahlackerstrasse, Landgarbenstrasse, Alpenstrasse		
M-MIV-03; Grundlagendaten Bernstrasse						
3	Aufwertung des öffentlichen Raums entlang der Bernstrasse, insbesondere im Abschnitt zwischen Unterzollikofen und Bahnhof Zollikofen					
3.1	Verlagerungspotential erheben	mittelfristig	10%	– Verkehrszählungen werden vom Kanton mit dem VMBN durchgeführt.		

Lauf Nr.	Ziel / Stichwort Massnahme	Realisierungs- horizont	Umset- zung in %	Umsetzung / Stand	Begründung	Weiteres Vorgehen
				– Eigene Zählungen werden auch regelmässig durchgeführt. – Auswertung der Daten und Erhebung Verlagerungspotential noch offen.		
3.2	Entwickeln von Szenarien	mittelfristig	0%	– Schwachstellenanalyse wurde beim Kanton beantragt.		Überprüfung in Zusammenarbeit mit OIK II.
M-OeV-01; Angebot Linie S9 und 34						
4	– Bessere Anbindung an den Bahnhof Bern – Besseres Angebot / Taktverdichtung					
4.1	Taktverdichtung Linie 34 und S9	kurzfristig	100%	Samstagsbetrieb im 15' Takt, Sonntagsbetrieb ab 8:53 Uhr (Hirzenfeld) im 15' Takt		
M-OeV-02; Bushaltestelle Betagtenheim						
5	Optimierung der Haltestellenabfolge					
5.1	Verschiebung der Haltestelle in den Bereich Gemeindeverwaltung/reformierte	kurzfristig	0%	Namensänderung der Bushaltestelle erfolgte auf Fahrplanwechsel 2022/2023. Auf ein Verschieben der Haltestelle wird nach vertiefter Prüfung verzichtet.	Beschluss GR 27.08.2018: auf Verschiebung wird verzichtet.	Erledigt. Keine weiteren Massnahmen nötig.
M-OeV-03; Perronverlängerung S8, S9						
6	Kapazitätssteigerung durch längere Züge					
6.1	Perronverlängerung 180 m: – Zollikofen (RBS) – Oberzollikofen	mittelfristig	0%	Antwort RBS vom 28.06.2024: Nach dem Ausbauschnitt 2035 sind noch keine weiteren Ausbauten beschlossen. Absehbar ist gemäss den kantonalen Planungen (Projekt «S-Bahn 2040») ein weiterer Ausbau im Korridor Bern-Solothurn. Wie im Koordinationsblatt erwähnt, ist ein Ausbau der RBS-Bahnhöfe Zollikofen (Perrons 21/22, exkl. Wendegleis) und Oberzollikofen auf 180m Perronnutzlänge und der Bahnhöfe Unterzollikofen und Steinibach auf 120m baulich offen zu halten.	Zeitlich ist der Ausbau noch nicht aktuell.	Fokus auf 7½' Takt S8 und Wendegleis Bahnhof Zollikofen legen. Dieser Ausbauschnitt erfolgt etwas früher (2030-2035) und ist für die Arbeitsplätze Meilen ein wesentlicher Schritt.

Lauf Nr.	Ziel / Stichwort Massnahme	Realisierungs- horizont	Umset- zung in %	Umsetzung / Stand	Begründung	Weiteres Vorgehen
6.2	Perronverlängerung 120m – Unterzollkofen – Steinibach	mittelfristig	0%			
M-V-01; Kirchlindachstrasse						
7	Die Gemeinde Zollikofen unterstützt das Ziel des Tiefbauamts des Kantons Bern, welches als langfristige Massnahme die Defizite (Veloverkehr, zu Fuss Gehende, Integration in die städtebaulichen Strukturen) möglichst umfänglich reduzieren will.					
7.1	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.	kurzfristig	100%	Gemeinde hat Anliegen schriftlich dem Kanton unterbreitet. Kanton hat einige Tests durchgeführt und verzichtet auf eine einseitige Kernfahrbahn.	Die Velofahrenden sind mit der heutigen Situation sicherer unterwegs.	Erledigt.
M-V-02; Zelgweg						
8	Der Zelgweg soll von der Hausnummer 19 bis zur Feltenbergstrasse verbreitert und für den Veloverkehr freigegeben werden					
8.1	– 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	kurzfristig	50%	– Konzeptideen vorhanden. – Landerwerb ist erfolgt.	Abhängigkeit mit Wärmeverbund	
M-V-03; Länggasse						
9	Mit der Entschärfung kritischer Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrsnetz wird die Attraktivität und Sicherheit für den Alltags- und den Freizeitverkehr erhöht.					

Lauf Nr.	Ziel / Stichwort Massnahme	Realisierungs- horizont	Umset- zung in %	Umsetzung / Stand	Begründung	Weiteres Vorgehen
	Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung vom motorisierten Verkehr auf den Fuss- und Veloverkehr bei.					
9.1	RGSK: Qualitative Aufwertung des bestehenden Gehwegs mit zugelassenem Veloverkehr sowie Schaffung von Radstreifen im Bereich mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h. (RGSK LV-S-4)	kurzfristig	0%	– Gespräch mit Gemeinde Ittigen wurde gesucht – Asphaltierung bestehender Weg in Investitionsprogramm 2025	Fokus war nicht auf dieser Massnahme. Da die Massnahme vom Agglomerationsprogramm mitfinanziert wird muss Spatenstich bis Ende 2025 erfolgen.	– Koordination mit Ittigen – Asphaltierung bestehender Weg vor 2026
9.2	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.	kurzfristig	0%	Länggasse: Radstreifen ab Eichenweg Richtung Ittigen bis Höhe Proverit markiert.		
M-V-04; Velostation Bahnhof Zollikofen						
10	Velostation errichten für 45 -160 Velos. 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.					

Lauf Nr.	Ziel / Stichwort Massnahme	Realisierungs- horizont	Umset- zung in %	Umsetzung / Stand	Begründung	Weiteres Vorgehen
10.1	Prozessstart: Die Gemeinde initialisiert den Prozess gemäss dem ASTRA-Leitfaden Velostationen 2004.	mittelfristig	0%		Es besteht bereits eine grosse Veloabstellanlage am Bahnhof. Man findet immer Plätze. Bedürfnis ist momentan nicht vorhanden. Abhängigkeit mit Wendegleis RBS.	Prozess mit Gemeinde Münchenbuchsee initiieren.
M-F-01; Bremgartenstrasse						
11	– Netzlücke Fussverkehr schliessen – Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fussverkehr					
11.1	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.	kurzfristig	0%		Variante mit Pollern ist zu überprüfen. Allenfalls nur Markierung, wegen Busverkehr und Ausweichmöglichkeiten	Umsetzung mit Budget 2025 vorgesehen.
M-F-02; Controlling Schulwegsicherheit						
12	Durchführung eines Controllings, damit die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr – insbesondere für Schüler und Schülerinnen – mit gezielten Massnahmen erhöht werden kann					
12.1	– Geschwindigkeitsmessungen: Auf den betroffenen Achsen sollen an mehreren Standorten jeweils für eine Woche mittels Seitenradargeräten	Daueraufgabe		– Es werden dauernd Anpassungen gemacht. Beispielsweise: Tempo 40 Aarestrasse, 5 Trottoirüberfahrten an der Wahlackerstrasse, eine an der		Weiterhin den Fokus auf der Schulwegsicherheit haben.

Lauf Nr.	Ziel / Stichwort Massnahme	Realisierungs- horizont	Umset- zung in %	Umsetzung / Stand	Begründung	Weiteres Vorgehen
	Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden. – Erhebung Fehlverhalten: Aufnahme des sonstigen Fehlverhaltens (z.B. Wildparkierung auf dem Trottoir). – evtl. Videoaufnahmen: Durchführung von Videoaufnahmen an einzelnen Tagen am Morgen und Mittag für jeweils eine Stunde zur Analyse des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden.			Aarestrasse und neue Trottoirabschnitte am Lätternweg und dem Hessweg. – Geschwindigkeitskontrollen mit Smiley. – Auf Videoaufnahmen wurde bis anhin verzichtet.		
M-FV-01; Fuss-/Veloverkehr Aegelseeweg						
13	– Durchgangsverkehr unterbinden – Erhöhung Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr					
13.1	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 realistischerweise 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	kurzfristig	0%		Vertikalversätze sind umstritten.	Umsetzung Markierung für Sperrbereich für zu Fussgehende mit Budget 2025 vorgesehen.

Lauf Nr.	Ziel / Stichwort Massnahme	Realisierungs- horizont	Umset- zung in %	Umsetzung / Stand	Begründung	Weiteres Vorgehen
	aufgrund der Kostennutzenbetrachtung, der Trampelpfad 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.					
M-FV-02; Fuss-/Veloverkehr Gurtenweg, Hübeliweg						
14	Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr schliessen					
14.1	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.	kurzfristig	0%	Umsetzung vorläufig nicht möglich, zu viele Werke in Parzelle, Wegrecht nicht erhältlich, schwierige Parkmanöver und Veloweg widersprechen sich		Nicht umsetzbar.
M-FV-03; Fuss-/Veloverkehr Wahlen-Allee						
15	– Geschwindigkeitsniveau senken – Erhöhung Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr					
15.1	Geschwindigkeit Ein wichtiger Aspekt zur Erhöhung der Sicherheit ist, dass die signalisierte Geschwindigkeit eingehalten	kurzfristig	0%	Ideen sind beim Kanton (AGG) deponiert.	Vertikalversatz wird vom Kanton nicht als sinnvoll erachtet. Jedoch ist die Anfrage von Tempo 30 auf der Wahlenallee	Umsetzung Tempo 30 auf der Wahlenallee könnte zielführender sein.

Lauf Nr.	Ziel / Stichwort Massnahme	Realisierungs- horizont	Umset- zung in %	Umsetzung / Stand	Begründung	Weiteres Vorgehen
	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.				weiterzuverfolgen und die Geschwindigkeiten der Personewagen zu drosseln.	
M-C-01; Controlling Umsetzung Richtplan						
16	Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan Verkehr erfolgt nach den festgelegten Prioritäten und Zeiträumen und in Abstimmung mit den anderen Instrumenten der Ortsplanung.	Daueraufgabe		1. Controlling im Jahr 2022 nicht erfolgt	Wegen Geschäftsanhäufung wurde das Controlling um zwei Jahre verschoben	Nächstes Controlling im Jahr 2028 fällig

Fazit

Erledigt

Folgende Massnahmen sind umgesetzt (100%) oder haben keinen Handlungsbedarf:

M-MIV-01: Parkplatzbewirtschaftung

M-MIV-02: Temporeduktion in den Quartieren

M-OeV-01: Angebotsverbesserung S9, Bus 34

M-OeV-02: Bushaltestelle Lüftern (ehem. Betagtenheim)

M-V-01: Kirchlindachstrasse

M-FV-02: Gurtenweg, Hübeliweg

Dranbleiben

Folgende Massnahmen werden gut umgesetzt (≥50%):

M-V-02: Zelgweg

M-F-02: Controlling Schulwegsicherheit

Fahrt aufnehmen

Verbesserungspotential wird v.a. bei folgenden Massnahmen erkannt (<50%):

M-MIV-03: Bernstrasse

M-OeV-03: Perronverlängerung ist Federführung beim RBS

M-V-03: Länggasse

M-V-04: Velostation Bahnhof Zollikofen
M-F-01: Bremgartenstrasse
M-FV-01: Fuss- Veloverkehr Aegelseeweg
M-FV-03: Wahlen-Allee