

**1503 Motion (Grüne, GLP, BDP) "Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen"**

Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

**Bericht des Gemeinderates**

Die Motion wurde am 22. Juni 2015 vom Parlament erheblich erklärt.

**Ausgangslage**

Die Motion fordert, dass in zwei Phasen die Situation für den Veloverkehr Köniz - Ostermundigen verbessert wird. In der ersten Phase sollen Verbesserungen auf dem bestehenden Strassennetz erfolgen, in einer zweiten Phase soll die Linienführung verbessert und Ausbaumassnahmen umgesetzt werden.

**Stand Phase 1: Verbesserungen auf dem bestehenden Netz**

Der Gemeinderat hat die Situation auf der Achse Köniz – Gemeindegrenze im Detail analysiert und das Projekt „Kurz- und mittelfristige Langsamverkehrsmassnahmen Schwarzenburgstrasse“ ausgelöst. In enger Zusammenarbeit mit der Stadt Bern wird eine attraktive Velo-Hauptroute vom Hirschengraben via Eigerplatz über die Schwarzenburgstrasse nach Köniz entstehen. Das Parlament nahm Kenntnis von den verschiedenen Massnahmen und genehmigte am 22. August 2016 den dafür erforderlichen Ausführungskredit von CHF 1'320'000 auf dem Abschnitt der Schwarzenburgstrasse Brühlplatz bis zur Gemeindegrenze der Stadt Bern. Das Bauprojekt ist in Erarbeitung, voraussichtlich im Mai 2017 wird das Baugesuch beim Regierungsstatthalter eingereicht. Sobald der Gesamtbauentscheid vorliegt, können die Finanzierungsvereinbarungen mit Kanton und Bund (Beitrag aus dem Infrastrukturfonds Agglomerationsverkehr) abgeschlossen werden. Erst dann kann mit der Realisierung begonnen werden, im besten Fall im Herbst 2017. Die Stadt Bern hat zugesichert, die Massnahmen in ihrem Abschnitt im Rahmen von separaten - oder laufenden Projekten wie etwa beim Eigerplatz, zu planen und schrittweise umzusetzen.

Auf der Velo-Hauptroute Bern-Köniz ist die Aufbringung einer einheitlichen Bodenmarkierung, welche in regelmässigen Abständen wiederholt werden soll, geplant. Sie soll im Rahmen eines Versuches markiert werden. Voraussichtlich ist dafür ein Ausnahmeantrag beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) erforderlich.

Die aktuelle Schweiz-Mobil-Veloland-**Route 74** (Gürbe – Sense) wird in Zukunft von Wabern nicht mehr über Schwarzenburg nach Laupen, sondern von Wabern über Bern (Hirschengraben) – Wangental nach Laupen geführt. Die aktuelle Schweiz-Mobil Veloland-**Route 62** welche heute in Schwarzenburg endet wird in Zukunft auf der Linie der aktuellen Route 74 via Velo-Hauptroute Schwarzenburgstrasse – Eigerplatz – Hirschengraben nach Bern geführt. Die neue Route 62 wird auf den Infopoint-Tafeln von SchweizMobil ersichtlich sein und zusätzlich signalisiert.

## **Stand Phase 2: Linienführung verbessern und Ausbaumassnahmen**

Die im Vorstoss angeregten Linienführungen auf Könizer Boden sind im kommunalen Richtplan enthalten. Der Abschnitt Schliern – alter Friedhof – Stapfenstrasse – Köniz Zentrum ist zudem im Agglomerationsprogramm 1. Generation „Schliessung von Netzlücken“ aufgeführt. Das Projekt wird in den nächsten Prioritäten weiter bearbeitet. Der Abschnitt Brühlplatz – entlang BLS-Trasse – Sporthalle Weissenstein, kann nur im Zusammenhang mit dem BLS Doppelspurausbau realisiert werden. Das Vorhaben wird frühestens ab 2030 geplant.

## **Fazit**

Das Kernanliegen im Vorstoss nach einer sicheren, schnellen und direkten Velo-Hauptachse Schliern - Köniz – Bern wird mit der Velo-Hauptroute Schwarzenburgstrasse – Eigerplatz – Mühlemattstrasse – Monbijoustrasse zum Hirschengraben realisiert. Das Parlament hat mit der Genehmigung des entsprechenden Kredits grünes Licht für die Umsetzung im Abschnitt Schwarzenburgstrasse gegeben. Die Zusammenarbeit mit der Stadt Bern klappt hervorragend. Beide Partner wollen eine attraktive und speziell signalisierte Hauptroute für Velos. Sie arbeiten mit grossem Engagement an diesem Ziel. Die Zielsetzungen in der Phase 2 sind in den aktuellen Planungsinstrumenten enthalten. Sie werden im Rahmen von separaten Projekten oder zusammen mit anderen Vorhaben zur gegebenen Zeit bearbeitet.

Vor diesem Hintergrund kann der Vorstoss abgeschrieben werden.

## **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgeschrieben.

Köniz, 10. Mai 2017

Der Gemeinderat

## **Beilagen**

Vorstosstext und Antwort des Gemeinderats vom 06. Mai 2015

**1503 Motion (Grüne, GLP, BDP) "Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen"**

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

**Vorstosstext**

Der Gemeinderat von Köniz legt gemeinsam mit den Gemeinden Bern, Ostermundigen und dem Kanton eine Velohauptachse Schliern - Köniz - Hauptbahnhof Bern - Bahnhof Ostermundigen - Rüti fest, auf welcher Velofahrende sicher, schnell und direkt zum Ziel gelangen.

- Die Velohauptachse wird in einer ersten Phase auf bestehenden Neben- und Hauptstrassen durchgehend signalisiert, Hindernisse werden reduziert und Gefahrenstellen entschärft, flächig rote Markierungen in Knotenbereichen aufgetragen, Querungshilfen erstellt, Ampeln auf Velos optimiert und die Einführung mit Kommunikationsmassnahmen begleitet.
- In einer zweiten Phase wird die Linienführung verbessert und entsprechende Ausbaumassnahmen ins Agglomerationsprogramm integriert.
- Ein Anschluss an die geplante Fussgänger- und Velobrücke Länggasse - Nordquartier wird sichergestellt und dient als attraktive Alternative zur Zentrumsdurchfahrt.

**Begründung**

Als Entlastung für den Bus Nr. 10 ist eine parallel führende Velohauptachse eine kostengünstige Alternative mit sehr gutem Kosten/Nutzen-Verhältnis. Der Veloverkehr ist platzsparend und hat dadurch ein beträchtliches Potenzial. Auf gut angelegten Velobahnen im Ausland verkehren bis zu 30'000 Velos pro Tag. Voraussetzung sind sichere und direkte Routen, auf denen das Ziel gleich schnell oder schneller erreicht werden kann als mit dem Auto oder dem öV.

Folgende Routenführung ist zu prüfen: Schliern - Köniz Zentrum - Fischermätteli - Loryplatz - Schösslistrasse - Bahnhof Bern - Kornhausbrücke - Militärstrasse - Zentareal - Bahnhof Ostermundigen - Rüti.

Die Erstellung der Velohauptachse bedingt in einer ersten Phase Investitionen in die Sicherheit wie Querungshilfen, Vortrittsregelung auf Quartierstrassen, Beseitigung von Gefahrenstellen und Hindernissen, Markieren von Velostreifen, Grüne Welle für Velos bei Lichtsignalanlagen, durchgehende Signalisation und geeignete Öffentlichkeitsarbeit (Motto: "Genug vom überfüllten Bus? - nimm's Velo!"). Eine durchgehende Markierung entlang der ganzen Achse, z.B. mit dunkelroten Punkten auf der Strasse oder ähnlichem erhöht die Sichtbarkeit der Routenführung und die Publikumswirksamkeit der Hauptachse. Synergien können genutzt werden, indem bestehende Freizeitrouten (z.B. Nr. 74) wie geplant auf dieser Velohauptachse ins Zentrum geführt werden. Gut sichtbare Velozählstellen erhöhen die Attraktivität.

In einer zweiten Phase wird mit baulichen Ausbaumassnahmen, die über das Agglomerationsprogramm finanziert werden, die Routenführung verbessert. Mögliche Bauprojekte sind:

- Köniz:                   - Brühlplatz - entlang BLS-Trasse - Sporthalle Weissenstein  
                              - Schliern - alter Friedhof - Stapfenstrasse - Köniz Zentrum
- Bern:                    - Fussgänger- und Velobrücke Länggasse - Nordquartier  
                              - Velofreundliche Sanierung Viktoriaplatz  
                              - Bolligenstrasse bis Zentweg bzw. direkte Route durch das Zentareal
- Ostermundigen:      - Velofreundliche Bahnhofunterführung

Die Forderungen der Motion entsprechen den Zielen des Sachplans Veloverkehr des Kantons, der am 3.12.2014 genehmigt wurde. Diese Motion wird koordiniert in den Parlamenten von Kōniz, Bern und Ostermundigen eingereicht.

### **Eingereicht**

16. Januar 2015

### **Unterschrieben von 23 Parlamentsmitgliedern**

Hansueli Pestalozzi, Casimir von Arx, Andreas Lanz, Jan Remund, Iris Widmer, Elena Ackermann, Toni Eder, Mathias Rickli, Thomas Marti, Hermann Gysel, Barbara Thür, Philippe Guéra, Ueli Witschi, Hans Moser, Heinz Nacht, Hugo Staub, Christian Roth, Vanda Descombes, Stephanie Staub-Muheim, Bruno Schmucki, Ruedi Lüthi, Stephan Rudolf, Bernhard Zaugg (23)

### **Antwort des Gemeinderates**

#### **1. Formelle Prüfung**

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

#### **2. Grundlagen**

Wie im Vorstoss erwähnt, wurde am 3. Dezember 2014 der kantonale Sachplan Veloverkehr vom Regierungsrat genehmigt. Darin werden die Veloalltags- und -freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion behördenverbindlich festgelegt. Die gesetzliche Grundlage findet sich im Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG, BSG 732.11) wie folgt:

#### **Art. 45 Kantonaler Sachplan Veloverkehr**

1 Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Sachplan Veloverkehr.

2 Mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr werden die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt. Es sind dies  
a kantonale Velorouten auf und entlang von Kantonsstrassen und von Nationalstrassen dritter Klasse,

b Velorouten mit kantonalen Radwegen abseits von Kantonsstrassen,

c wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen.

#### **Art. 46 Kantonale Velorouten**

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

2 Für das Bewilligungsverfahren gelten die Bestimmungen über die Bewilligung von Kantonsstrassen.

#### **Art. 47 Kommunale Velorouten**

Die Gemeinden planen, bauen und unterhalten die kommunalen Velorouten.

#### **Art. 48 Signalisation**

Der Kanton signalisiert alle Velorouten nach Artikel 45 Absatz 2.

#### **Art. 59 Beiträge an Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen**

1 Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen nach Artikel 45 Absatz 2 Buchstabe c.

2 Der Beitrag beträgt 40 Prozent der Kosten.

Daraus ergibt sich, dass die Gemeinden insbesondere bei wichtigen gemeindeübergreifenden Velorouten nur beschränkt eigenmächtig handeln können und sie ihre Anliegen über die Einflussnahme in den regionalen und kantonalen Planungsprozessen geltend machen müssen.

Namentlich ist die Signalisation der Velorouten Aufgabe des Kantons insbesondere dort, wo Velorouten mehrere Gemeinden betreffen.

### 3. Planungsinstrumente

#### 3.1 Auf Stufe Kanton: Sachplan Veloverkehr

Der am 3. Dezember 2014 vom Regierungsrat genehmigte kantonale Sachplan Veloverkehr weist für den Veloalltagsverkehr das grösste Potential auf Hauptverbindungen aus. Er sieht von Schliern zum Bahnhof Bern folgende zwei Hauptverbindungsachsen für den Pendlerverkehr vor:

1. Muhlernstrasse – Köniz Zentrum – Schwarzenburgstrasse – Brühlplatz – Könizstrasse
2. Muhlernstrasse – Köniz Zentrum – Schwarzenburgstrasse in Richtung Eigerplatz

Der kantonale Sachplan Veloverkehr bezeichnet im Weiteren physische Netzlücken, d.h. fehlende Verbindungen und qualitative Netzlücken mit dem Ziel, bestehende Routen, die aktuell so beschaffen sind, dass viele Velofahrende von ihrer Benutzung abgehalten werden, bedürfnisgerecht zu verbessern. Diese Netzlücken wurden vom Oberingenieurkreis II bei der Erarbeitung des Sachplans mit den Gemeinden definiert. Sie sind abgestimmt mit der regionalen Velonetzung und den kommunalen Richtplänen Veloverkehr.

Die Gemeinden sind gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr verpflichtet, auf den Hauptverbindungen mit dem grössten Potential die physischen und qualitativen Netzlücken mit dem Ziel zu beheben, ein qualitativ gutes, sicheres, schnelles und räumlich verteiltes Pendlernetz für den Veloalltagsverkehr bereitzustellen.

Zur Signalisation: Der Kanton signalisiert die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion (Art. 48 SG). Bedarfsweise signalisiert er auch Alltagsrouten.

Die im Vorstoss erwähnte Velolandroute Nr. 74 soll zukünftig von der Gürbe nicht mehr via Schwarzenburg zur Sense geführt werden, sondern via Schönausteg – Helvetiaplatz – Zentrum Bern und Wangentalstrasse zur Sense. Vor diesem Hintergrund kommt sie als Teilroute für den Alltagsverkehr im Korridor Köniz nicht mehr in Frage.

#### 3.2 Auf Stufe Gemeinde: Kommunaler Richtplan Veloverkehr

Der „Raumentwicklungsplan REP, Teilplan Veloverkehr“ der Gemeinde Köniz (kurz: kommunaler Richtplan Veloverkehr) wurde am 1. Mai 2014 vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt. Er stützt sich in erster Linie auf die übergeordneten Planungen und konkretisiert die im kantonalen Sachplan Veloverkehr der Gemeinde zugewiesenen Massnahmen.

Der Richtplan Veloverkehr unterscheidet zwischen Hauptverbindungen und Nebenverbindungen. Es werden die bestehenden, die bestehenden und zu verbessernden sowie die geplanten Haupt- und Nebenverbindungen ausgewiesen und es sind punktuelle und streckenbezogene Massnahmen beschrieben.

Im kommunalen Richtplan Veloverkehr sind für den Velopendlerverkehr Hauptverbindungen vorgesehen: Auf Hauptverbindungen ist das Zentrum von Bern im Alltagsverkehr schnell, sicher und direkt zu erreichen.

Der kommunale Richtplan Veloverkehr sieht von Schliern zum Bahnhof Bern - abgestimmt auf den kantonalen Sachplan Veloverkehr - folgende zwei Hauptverbindungsachsen für den Pendlerverkehr vor:

1. Muhlernstrasse – Köniz Zentrum – Sägestrasse – Könizstrasse
2. Muhlernstrasse – Köniz Zentrum – Schwarzenburgstrasse in Richtung Eigerplatz

In den Massnahmenblättern Verkehr sind auf diesen beiden Hauptachsen verschiedene Infrastrukturmassnahmen (siehe Kap. 4) vorgesehen. Die Anschlüsse sind mit der Gemeinde Bern abgestimmt.

Die im Vorstoss erwähnte Langsamverkehrsachse entlang der S-Bahn S6 ist im kommunalen Richtplan Veloverkehr als alternative Nebenverbindung enthalten (Nr. V8-00-01/15). Deren Realisierung und Finanzierung ist aber erst im Zusammenhang mit dem geplanten bls-Doppelspurausbau sinnvoll und möglich. Ein Doppelspurausbau wird von der bls kurz- und mittelfristig nicht in Betracht gezogen, weil die Einführung eines 15-Minuten-Taktes erst nach der Realisierung von baulichen Massnahmen im Bahnhof Bern umgesetzt werden kann.

#### 4. Geplante Infrastrukturmassnahmen für den Veloalltagsverkehr im Korridor Schliern – Köniz – Liebefeld

Auf der Basis des definierten Velonetzes im kommunalen Richtplan Veloverkehr und im kantonalen Sachplan Veloverkehr, werden in der folgenden Zusammenstellung die Hauptverbindungen sowie die Massnahmen mit dem entsprechenden Planungsstand aufgezeigt:

Hauptverbindungen Pendlerverkehr zum Bahnhof Bern	Massnahmen	Planungsstand
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Muhlernstrasse – Köniz Zentrum – Sägestrasse – Könizstrasse (Kommunaler Richtplan Veloverkehr)</li> <li>oder</li> <li>- Muhlernstrasse – Köniz Zentrum – Schwarzenburgstrasse – Brühlplatz – Könizstrasse (Sachplan Veloverkehr)</li> </ul>	<p>LV-Verbindung Muhlern- – Stapfenstrasse via alter Friedhof (Kommunaler Richtplan Veloverkehr Nr. V8-00-01/21)</p> <p>Verkehrsmanagement und Verbesserung der Durchlässigkeit im Abschnitt Könizstrasse ab Stationsstrasse bis Turnierstrasse (Kommunaler Richtplan Veloverkehr Nr.V8-00-01/20 und kantonaler Sachplan Veloverkehr qualitative Netzlücke Nr. 29)</p>	<p>Bauprojekt in Erarbeitung</p> <p>Mitwirkungsbericht zum Vorprojekt liegt vor</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Muhlernstrasse – Köniz Zentrum – Schwarzenburgstrasse in Richtung Eigerplatz (Kommunaler Richtplan Veloverkehr, Sachplan Veloverkehr)</li> </ul>	<p>LV-Verbindung Muhlern- – Stapfenstrasse via alter Friedhof (Kommunaler Richtplan Veloverkehr Nr. V8-00-01/21)</p> <p>Schwarzenburgstrasse, Höhe Jugendtreff, Verbesserung der Veloengstelle (Kommunaler Richtplan Veloverkehr Nr. V8-00-01/15)</p>	<p>Bauprojekt in Erarbeitung</p> <p>Offerte Variantenstudie in Erarbeitung</p>

Die genannte Langsamverkehrsverbindung Muhlern- – Stapfenstrasse, wie auch zahlreiche weitere Veloprojekte im gesamten Gemeindegebiet, sind beim Fonds für den Agglomerationsverkehr eingegeben worden.

#### 5. Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen

In den Legislaturzielen 2014-2017 bekennt sich der Gemeinderat unter Ziffer 6.3 zum Leitsatz „Köniz ist Velogemeinde“. Das Vorhaben, eine Velohauptachse Köniz – Bern – Ostermundigen auszubauen und zu signalisieren, soll, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden Bern und Ostermundigen, an die Hand genommen werden. Dies in Ergänzung zu den bereits beschlossenen Veloplanungen auf den Stufen Kanton, Region und Gemeinde. Das Vorhaben kann jedoch nur gelingen, wenn die beiden beteiligten Gemeinden Bern und Ostermundigen die gleichen Ziele verfolgen und sich aktiv am Projekt beteiligen.

Somit kann die Motion nur bis zur Gemeindegrenze verbindlich erfüllt werden, über die Umsetzung des weiteren Verlaufes der Veloroute entscheiden die Stadt Bern und Ostermundigen in eigener Kompetenz.

Die Umsetzung der beschriebenen Massnahmen erfordert den Aufbau einer übergeordneten Projektorganisation und vertiefte Detailabklärungen. Es wird daher voraussichtlich nicht möglich sein, die Motion innerhalb der Erfüllungsfrist von zwei Jahren zu erledigen.

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird erheblich erklärt.

Köniz, 6. Mai 2015

Der Gemeinderat

Beilage:  
Formelle Prüfung der Motion vom 29. Januar 2015



Cornelia Rauch  
Stv. Gemeindeschreiberin

T 031 970 92 02  
cornelia.rauch@koeniz.ch

Köniz, 29. Januar 2015 rc

**1503 Motion (Grüne, GLP;BDP) "Velohauptachse Köniz-Bern-Ostermundigen"  
Formelle Prüfung der Motion**

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

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

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

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, gemeinsam mit den Gemeinden Bern und Ostermundigen sowie dem Kanton eine Velohauptachse Schliern – Köniz - Hauptbahnhof – Bahnhof Ostermundigen – Rüti festzulegen, auf welcher Velofahrer sicher, schnell und direkt zum Ziel gelangen.

Die Kosten allein für die Linie Schliern – alter Friedhof – Stapfenstrasse – Köniz Zentrum betragen nach Rücksprache mit der Abteilung Verkehr und Unterhalt rund 1 Million Franken. Gemäss Art. 48 lit. a GO beschliesst das Parlament einmalige Ausgaben über CHF 200'000 bis 2 Millionen Franken und unter Vorbehalt des fakultativen Referendums bei einmaligen Ausgaben über 2 bis 5 Millionen Franken (Art. 47 GO).

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

Cornelia Rauch  
Stv. Gemeindeschreiberin