

V2523 Interpellation (FDP.Die Liberalen) "Verkehrssituation in der Gemeinde Köniz"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Unsere Ausgangslage: In der Schweiz ist gemäss Bundesamt für Statistik das meistgenutzte Verkehrsmittel das Auto. Gleichwohl sind die Projekte in der Gemeinde für den motorisierten Individualverkehr sehr überschaubar. Das gesetzte Klimaziel darf nicht in einer Bevormundung der Bevölkerung in der Wahl der Verkehrsmittel enden. Für uns die FDP.Die Liberalen sind **alle Verkehrsteilnehmenden** gleich wichtig und wir möchten daher den Gemeinderat bitten, aufzuzeigen, wie sich die Lage in der Gemeinde darstellt. Aufgrund der Diversität der Verkehrsteilnehmenden und dem Wachstum (bereits über 44'000 Einwohner) der Gemeinde, stellen sich uns folgende Fragen zur aktuellen Verkehrssituation und der zukünftigen Verkehrsstrategie in unserer Gemeinde:

1. Wie ist die heutige Verteilung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Velofahrer), motorisierte Individualverkehr (Benziner, e-Autos, Wasserstoffverbrennungsmotor, e-Bikes, Töfflis etc.), Öffentlicher Verkehr (Bus, Zug, etc.) in unserer Gemeinde?
2. Wie ist die Verteilung im Verhältnis gesamtschweizerisch und zu vergleichbaren Gemeinden (z.B. Burgdorf, Ostermundigen, Thun, etc.)?
3. Welche Investitionen sind aktuell geplant und welche wurden in den letzten 5 Jahren umgesetzt, um die Sicherheit und die Infrastruktur aller Verkehrsteilnehmenden (nicht nur Velofahrer und Fussgänger) zu verbessern bzw. aufrechtzuerhalten?
4. Wenn wir nun die Investitionen betrachten, wie war die Verteilung der Ausgaben und der geplanten Ausgaben im Verhältnis zu der effektiven Verteilung der Verkehrsmittelnutzung?
5. Geht die Gemeinde davon aus, dass die heutige Strategie den tatsächlichen und zukünftigen Entwicklungen gerecht wird und weicht diese von vergleichbaren Gemeinden ab, und wenn ja, weshalb?
6. Ist eine Beteiligung an den Unterhaltskosten der Verkehrsteilnehmenden denkbar (wie bereits die Autohaltenden Fahrzeug-Steuer bezahlen) und geplant?
7. Wie wird die Gemeinde sicherstellen, dass die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden in der Planung und Umsetzung von Verkehr- und Raumprojekten berücksichtigt werden (Strassen/Parkplätze)?
8. Wie gross war die Investition der Gemeinde für die diversen Verkehrsteilnehmenden (pro Kategorie) in den letzten 5 Jahren?

Wir bitten um eine wohlwollende Antwort auf diese Fragen, um die Verkehrssituation in Köniz nachhaltig zu verbessern.

Mit freundlichen Grüssen,

FDP.Die Liberalen Köniz

Eingereicht

16.06.2025

Unterschrieben von 9 Parlamentsmitgliedern

Selin Lopez, Tatjana Röthlisberger, Mark Kobel, Reto Zbinden, Heidi Eberhard, Ronald Sonderegger, Dominic Amacher, Florian Moser, Kathrin Gilgen

Antwort des Gemeinderates

Frage 1: Wie ist die heutige Verteilung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Velofahrer), motorisierte Individualverkehr (Benziner, e-Autos, Wasserstoffverbrennungsmotor, e-Bikes, Töfflis etc.), Öffentlicher Verkehr (Bus, Zug, etc.) in unserer Gemeinde?

Eine Antwort auf diese Frage ist schwierig, da sich die Frage nach der Messeinheit, der Messbarkeit und der Datenlage stellt.

Üblicherweise wird die Wohnbevölkerung im Rahmen des fünfjährlich erhobenen Mikrozensus (MZ) Mobilität und Verkehr ([MZ, are.admin.ch](https://www.bfs.admin.ch)) nach ihrer zurückgelegten Tagesdistanz und/oder nach dem eingesetzten (Haupt-)Verkehrsmittel gefragt. Daraus wird der sogenannte Modalsplit errechnet, entweder auf Basis der Fahrleistung (Anteile Tagesdistanz) oder der Verkehrsmittelnutzung (Anteile Etappen). Aus Spargründen hat Köniz nicht mehr an der verdichteten Stichprobenbefragung teilgenommen, so dass keine aktuellen Daten bestehen, die nur für die Gemeinde Köniz ausgewertet werden können. Die nächste Auswertung inkl. einer Stichprobenverdichtung für Köniz ist erst in ein bis zwei Jahren zu erwarten. Auf der Ebene Region (RKBM) bestehen Daten.

Alternativ könnte ein beliebiger Strassenquerschnitt ausgewählt, dort die Verkehrsmittel (Fahrzeuge/Personen) gezählt und daraus ein Modalsplit erstellt werden. Dieser Querschnitt wäre aber kaum repräsentativ für die ganze Gemeinde.

Zudem stellen sich grosse methodische Herausforderungen bei den (sehr häufigen, aber eher kurzen) Fusswegen, teilweise auch bei den Velofahrten und den ÖV-Nutzenden. Am einfachsten zählbar ist der motorisierte Verkehr, dessen Daten sich in den jeweiligen Jahresberichten der Gemeinde finden (bspw. im [Anhang Jahresbericht 2024, Produktgruppen mit Zahlen und Statistiken](#)).

Nachfolgend die Modalsplits aus dem jeweiligen aktuellsten MZ für die Ebenen Schweiz, Region und Köniz:

	Schweiz MZ 2021 (S. 26) % Etappen	Region RKBM MZ 2021 (S.44) % Etappen	Köniz MZ 2010 (S.6) % Etappen	Schweiz MZ 2021 % Tagesdistanz	Region RKBM MZ 2021 (S.44) % Tagesdistanz	Köniz MZ 2010 % Tagesdistanz
Zu Fuss	41.6 %	45.2 %	48.6 %	5.4 %	6.0 %	6.5 %
Velo	5.3 %	8.1 %	3.5%	2.3 %	3.9 %	3.1 %
E-Bike	1.1 %	1.4 %		0.7 %	1.0 %	
MIV	38.2 %	28.0 %	28.7 %	70.6 %	61.4 %	59.5 %
ÖV	12.5 %	16.1 %	18.2 %	19.7 %	26.5 %	30.2 %
Andere	1.3 %	1.2 %	1.1 %	1.3 %	1.3 %	0.8 %

Urbanere Gemeinden wie Köniz verfügen in der Regel über vergleichsweise höhere Anteile im ÖV und im Fuss-/Veloverkehr. Die Kampagne Fuss Velo Köniz setzt sich beispielsweise zum Ziel, den Veloverkehr bis 2030 auf den Wert von über zehn Prozent zu verdoppeln.

Bezüglich der Antriebstechnologie der Motorfahrzeuge liegen nur kommunale Daten zum Anteil der rein elektrisch betriebenen Fahrzeuge vor (Köniz: 3.7 %, Kanton Bern 3.6 %, Schweiz 4.2 %). In der Schweiz beträgt der Anteil der Elektro- und Hybridfahrzeuge (PW) 10.2% ([bfs.admin.ch](https://www.bfs.admin.ch)). Die gemeindeeigene Fahrzeugflotte ist bereits weitgehend elektrifiziert oder wird es noch, sobald für den benötigten Einsatzzweck elektrisch betriebene Serienfahrzeuge verfüg-

bar sind. Ebenso ist der öffentliche Verkehr in der Gemeinde weitgehend elektrifiziert (S-Bahnen, Buslinien 17, 19) oder wird es in wenigen Jahren (Buslinie 10, Ortsbuslinien) sein.

Frage 2: Wie ist die Verteilung im Verhältnis gesamtschweizerisch und zu vergleichbaren Gemeinden (z.B. Burgdorf, Ostermundigen, Thun, etc.)?

Aus der Antwort der Frage 1 ergibt sich, dass ein valider Vergleich mit den genannten Gemeinden kaum möglich ist.

Aus Gesprächen und diversen Quellen schätzen wir, dass die langjährige "Fuss- und Velomodelstadt" Burgdorf eher einen höheren Anteil Fuss-/Veloverkehr hat (dafür sehr viel Durchgangsverkehr per MIV) als Köniz, Thun in etwa vergleichbar mit Köniz ist (aber wohl mit der Ausnahme der stark belasteten MIV-Durchgangsachse rechtes Thunerseeufer - Autobahn), und Ostermundigen wohl einen geringeren Veloverkehrsanteil hat als Köniz (dafür ebenfalls sehr gut mit dem ÖV-erschlossen ist).

Gesamtschweizerisch betrachtet dürfte Köniz wohl einen überdurchschnittlichen Velo- (bspw. Prix Velo 2021) und ÖV-Anteil (sehr gutes ÖV-Angebot) aufweisen, während der MIV-Anteil wohl eher tiefer als im schweizerischen Durchschnitt sein dürfte.

Frage 3: Welche Investitionen sind aktuell geplant und welche wurden in den letzten 5 Jahren umgesetzt, um die Sicherheit und die Infrastruktur aller Verkehrsteilnehmenden (nicht nur Velofahrer und Fussgänger) zu verbessern bzw. aufrechtzuerhalten?

Die Angaben zu den getätigten Investitionen pro Produktgruppe finden sich in den [Jahresberichten](#) 2020 bis 2024 auf der Website der Gemeinde Köniz) unter der Rubrik "Investitionsrechnung nach Institutionen" (2024, Anhang Jahresbericht 2024, Produktgruppen) bzw. der Rubrik "Investitionsrechnung nach Dienststellen (8-stellig)" (2020-2023, Anhang zu Kapitel 4).

Die geplanten Investitionen pro Produktgruppe finden sich im [Integrierten Aufgaben und Finanzplan IAFP 2025 \(inkl. Anhang\)](#) der Gemeinde Köniz, ab Seite 73. Alleine im Verkehrsbereich (Konten 2410, 2420, 2440) sind es über 60 Investitionsvorhaben.

Sämtliche Investitionsvorhaben in die Verkehrsinfrastruktur beinhalten die Zielsetzung, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dazu zählen beispielsweise die Vorhaben Umgestaltung hindernisfreie ÖV-Haltestellen, Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest / Köniz Liebfeld, Sägestrasse Gesamtanierung, Sanierung Seftigenstrasse (SEFT 1 bis 3), Sanierung Hess- und östliche Wabersackerstrasse, Umsetzung Schulwegsicherheit Mengestorfstrasse oder Werterhalt Strassen Jahreskredit 2026ff usw.

Frage 4: Wenn wir nun die Investitionen betrachten, wie war die Verteilung der Ausgaben und der geplanten Ausgaben im Verhältnis zu der effektiven Verteilung der Verkehrsmittelnutzung?

Basierend auf den in der Antwort zur Frage 3 genannten getätigten Investitionen pro Produktgruppe hat die Gemeinde Köniz in den letzten fünf Jahren folgende Investitionen getätigt:

Investitionen (Ausgaben, CHF)	RG 2020	RG 2021	RG 2022	RG 2023	RG 2024	Total RG 2020-24	%
2410 öffentlicher Verkehr	1'042'851	981'526	1'831'024	415'043	1'615'571	5'886'015	27 %
2420 Individualverkehr	2'598'602	3'266'737	1'516'018	2'330'060	2'327'475	12'038'892	55 %
2440 Langsamverkehr	370'092	259'656	1'292'444	1'034'958	841'229	3'798'379	17 %
Summe						21'723'286	100 %

Zu beachten sind ausserdem vier Punkte:

1. Verkehrsinfrastrukturen haben lange Planungs- und Realisierungsfristen. Eine neu erstellte Strasse besitzt eine Lebensdauer von rund 20 (Deckbelag) bis etwa 80 Jahren (Foundation). Weiter wurde aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) in den letzten Jahren überdurchschnittlich viel in die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs investiert. So kann die obige Übersicht der letzten fünf Jahre nur einen zeitlich kleinen Ausschnitt der Investitionstätigkeit im Verkehrsbereich der Gemeinde abbilden.

2. Ab der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts bis etwa vor zehn Jahren ist der grösste Teil der Investitionen im Verkehrsbereich in die Erstellung und den Erhalt von Infrastrukturanlagen für den motorisierten Verkehr geflossen.
Eine eigene Grobschätzung der Kosten für eine (hypothetische) komplette Neuerstellung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Verkehr liegt bei rund CHF 500 Mio.¹ Der aktuelle Wiederbeschaffungswert der Strasseninfrastruktur im Besitz der Gemeinde Köniz beträgt rund CHF 225 Mio.², d.h. mit dieser Summe könnte der heutige Zustand auf den Neuwert saniert werden. Demgegenüber bestehen heute für grob geschätzte CHF 20 Mio. Verkehrsinfrastrukturen, die spezifisch dem Fussverkehr dienen (v.a. Trottoirs und Wanderwege) und sehr wenige spezifisch nur für den Veloverkehr dienende Verkehrsinfrastrukturen für rund CHF 5 Mio.³ Damit zeigt sich ein starker Nachholbedarf für Verkehrsinfrastrukturen für Velo- und Fussverkehr.
3. Nicht alle Kosten für die Bereitstellung der Infrastrukturen für ein Verkehrsmittel entfallen auf die Gemeinde und deren Investitionsrechnung. So wird etwa der Betriebsbeitrag der Gemeinde an die Kosten des öffentlichen Verkehrs via ÖV-Beitrag an den Kanton geleistet und in der kommunalen Erfolgsrechnung dargestellt. Oder ein grösserer Teil des verkehrsorientierten Strassennetzes im Gemeindegebiet wird durch den Kanton oder den Bund finanziert (Kantons-, Bundesstrassen).
4. Der Unterhaltsaufwand für Verkehrsinfrastrukturen wird in der Erfolgsrechnung abgebildet. Er unterscheidet sich signifikant zwischen den Verkehrsmitteln: Während Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr kaum und fast nur witterungsbedingt altern, setzen Gewicht, Reifenabrieb, Emissionen und die Beschleunigung von Motorfahrzeugen dem Strassenzustand vielfach stärker zu, so dass der grösste Teil der Kosten für den Strassenunterhalt von jährlich CHF 3.5 bis 5 Mio. durch die Beanspruchung des motorisierten Verkehrs bedingt ist.

Mit Berücksichtigung obiger Punkte (kurze Dauer, jahrzehntealter Nachholbedarf, Kantons-/Bundesanteile, Unterhaltskosten) und der mangelnden Modalsplit-Datenlage (vgl. Antwort auf Frage 1) dürfte die Verteilung der getätigten und der geplanten Ausgaben der Gemeinde dem Verhältnis zur effektiven Verteilung der Verkehrsmittelnutzung recht gut entsprechen.

Über einen längeren Zeitpunkt betrachtet wurden jedoch die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr vernachlässigt: Grob geschätzt beträgt der hypothetische Neuerstellungswert der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr rund 5 Prozent des Wertes für den motorisierten Verkehr. Die effektive Verteilung der Verkehrsmittelnutzung ergibt für den Fuss- und Veloverkehr zusammen rund 10 Prozent (Basis Tagesdistanz) bzw. rund 50 Prozent (Basis Etappen).

Frage 5: Geht die Gemeinde davon aus, dass die heutige Strategie den tatsächlichen und zukünftigen Entwicklungen gerecht wird und weicht diese von vergleichbaren Gemeinden ab, und wenn ja, weshalb?

Verkehrssysteme überschreiten Gemeinde- und Kantonsgrenzen. Die Gemeinde Köniz orientiert sich im Verkehrsbereich an der [Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern](#) sowie an der [Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland](#). Beide sind erst kürzlich erarbeitet worden. Es ist davon auszugehen, dass diese den tatsächlichen und zukünftigen Entwicklungen gerecht werden.

Frage 6: Ist eine Beteiligung an den Unterhaltskosten der Verkehrsteilnehmenden denkbar (wie bereits die Autohaltenden Fahrzeug-Steuer bezahlen) und geplant?

Nein, eine allfällige solche Beteiligung wäre nicht auf kommunaler, sondern nur auf übergeordneter Basis regelbar.

¹ Eigene Schätzung auf Basis SIA-Normen, ASTRA, Unternehmerpreise. Achsenlänge 157 km, Breite ca. 7 m, inkl. Entwässerung, Signalisation, Randabschlüsse, Planungskosten. Exkl. Naturstrassen, öffentliche Beleuchtung und Verkehrsmanagement.

² Die Summen für Länge und Wiederbeschaffungswert geben die bei den Strassenzustandserhebungen mit dem Strassenwerterhalts-Managementsystem "LOGO" aufgenommenen Strecken wieder.

³ Eigene Schätzung auf Basis SIA-Normen, Unternehmerpreise. Fussweg-/Trottoir-Achsenlänge 66 km, Breite ca. 2 m; Veloweg-Achsenlänge 2 km, Breite ca. 3 m. Asphaltiert, inkl. Signalisation, Randabschlüsse, Planungskosten. Inkl. 115 km Wanderwege. Exkl. öffentliche Beleuchtung.

Zu Fuss Gehende und Velofahrende (wie auch Autofahrerinnen und ÖV-Nutzer) zahlen über die Gemeindesteuern Beiträge an die Kosten für ihre (kommunale) Verkehrsinfrastruktur. Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zahlen Beiträge über den Kauf von Fahrkarten. Die Preise für Abonnemente und Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs haben sich in den letzten drei Jahrzehnten deutlich stärker entwickelt als der Landesindex der Konsumentenpreise oder die Kosten für den MIV (Quelle: TCS, SBB, Preisüberwacher; [Blick Grafik](#)).

Eine kleine Ausnahme ist übrigens im Bereich der Mountainbike-Routen geplant: Dort sind Trägervereine von Trails, welche diese mit Leistungsvereinbarungen erstellen und betreiben, daran, freiwillige Beiträge von Nutzenden zu erhalten, damit diese einen Teil der Wert- und Unterhaltskosten mittragen können.

Frage 7: Wie wird die Gemeinde sicherstellen, dass die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden in der Planung und Umsetzung von Verkehr- und Raumprojekten berücksichtigt werden (Strassen/Parkplätze)?

Der Einbezug der Interessen aller Verkehrsteilnehmenden, Betroffenen und Anwohnenden wird durch die Partizipationsprozesse bei Neuerstellungen, Sanierungen oder Konzepten sichergestellt.

Oft werden diese Gespräche, Informationsanlässe, Umfragen oder Workshops bereits ab einer sehr frühen Phase durchgeführt. In der Regel nach Vorliegen des Vorprojekts findet dann die öffentliche Mitwirkung statt, bei der sich alle Interessengruppen äussern können. Im Mitwirkungsbericht wird anschliessend dargestellt, welcher Anliegen geäussert und inwiefern sie in das Projekt aufgenommen werden können.

Frage 8: Wie gross war die Investition der Gemeinde für die diversen Verkehrsteilnehmenden (pro Kategorie) in den letzten 5 Jahren?

Siehe Antwort auf die Frage 4.

Köniz, 6. August 2025

Der Gemeinderat