

Regionale Velonetzplanung Bern-Mittelland

Fragebogen Mitwirkung

Gemeinde / Institution: Gemeinde Zollikofen
Kontaktperson: Beat Baumann, Bauverwalter
Strasse: Wahlackerstrasse 25
PLZ, Ort: 3052 Zollikofen
Telefon: 031 910 91 21
E-Mail: beat.baumann@zollikofen.ch

1. Gesamteindruck

Wurden Ihre Erwartungen gemäss der Projektskizze erfüllt, bzw. wurden die Ziele der Studie erreicht? (Kapitel 1)

Grundsätzlich wurde die Zielsetzung wie sie auf Seite 8 des Erläuterungsberichtes formuliert ist, erfüllt. Unklar bleibt die Schnittstelle zwischen Netzplanung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen bezüglich Verantwortung und Finanzierung (siehe dazu auch Frage 6).

2. Situationsanalyse und Potenziale (Kapitel 2)

Wie beurteilen Sie die Analyse und die Potenzialabschätzungen?

Die Ansicht wonach das Hauptpotential in der Kernagglomeration liegt wird geteilt. Bei der Situationsanalyse und dem entsprechenden Potential im Korridor Nord gilt es zu berücksichtigen, dass bereits eine so genannte Velobahn (Bern-Wankdorf – Ittigen - Zollikofen Rütli) existiert und auch die allgemeine Veloverbindung nach Bern (Tiefenastrasse), mit Ausnahme des fehlenden Velostreifens auf der Bernstrasse stadteinwärts, sehr gut ausgebaut ist.

3. Festlegung des regionalen Velonetzes (Kapitel 3)

Erachten Sie den Handlungsansatz als richtig? Wurde das richtige Velonetz für Alltag und Freizeit definiert?

Das Velonetz wurde insbesondere für die Gemeinde Zollikofen richtig festgelegt. Es entspricht den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmenden. In der Fortsetzung in Richtung Münchenbuchsee des Netzes "Alltag" stellen wir die geplante Umlegung in Frage. Auf Grund der gegebenen topografischen Verhältnisse würde die Umlegung zu einem Zeitverlust für die Velofahrenden führen. Die Führung auf der Kantonsstrasse ist die direkteste und damit auch schnellste Verbindung vom Bahnhof Zollikofen nach Münchenbuchsee. Entsprechend sollten Verbesserungsmassnahmen auf der Kantonsstrasse angestrebt werden.

An dieser Stelle wiederholen wir noch einmal unsere Forderung aus der Mitwirkung zum Leitbild Langsamverkehr. Im Sinne der Konzentration der Mittel wird eine Fokussierung auf den Veloverkehr "Alltag" gewünscht. Damit der Modal Split zu Gunsten des Langsamverkehrs verändert werden kann, sind vor allem sichere, direkte und somit attraktive Verbindungen im Alltag nötig.

4. Schwachstellenanalyse des regionalen Velonetzes (Kapitel 4)

Erachten Sie den Handlungsansatz als richtig? Wurden die richtigen Schwachstellen eruiert?

Die Schwachstelle 361-362-1 wurde bereits in der Vorkonsultation durch die Bauverwaltung Zollikofen angezweifelt. Im Kommentar dazu wird von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland auf einen Schulweg zum Oberstufenzentrum Ittigen hingewiesen. Aus dem Gebiet westlich der Autobahn A1 gibt es keine Schülerin-

nen oder Schüler, welche die Oberstufe Ittigen besuchen. Es kann sich somit nicht um einen Schulweg handeln. Hingegen wird das Nadelöhr bei der Autobahnunterführung generell als Schwachstelle anerkannt.

Die Schwachstelle 361-3 betrifft die Veloparkierung an der S-Bahn Station Unterzollikofen. Hier gilt es zu differenzieren. Die Anlage ist am richtigen Standort und verfügt über genügend Abstellplätze. Einzig das Erscheinungsbild und somit die optische Attraktivität entspricht nicht mehr dem heutigen Standard.

Die Gemeinde Zollikofen sieht eine weitere Schwachstelle im Bereich Bahnhof Zollikofen in Richtung Moosseedorf. Die Hauptstrecke für Velofahrende verläuft aus dem Zentrum von Zollikofen über die Kantonsstrasse in Richtung Moosseedorf. Die Einbindung der Velostrecke im Bereich Knoten Bernstrasse / Zürichstrasse (Mc Donald's) ist ungenügend. Es gibt keine Verbindung von Zollikofen herkommend in den Veloweg, welcher zwischen den Geleisen und dem ehemaligen Fromalp-Gelände verläuft. Hier könnte mit relativ wenig Aufwand eine stark verbesserte Situation geschaffen werden.

Die Route über die Industriestrasse (Gemeinde Münchenbuchsee) östlich der Bahngleise ist auf Grund der Topografie (sehr coupierte Strecke), den nicht beleuchteten Abschnitten (insbesondere im Wald) wenig attraktiv.

5. Umsetzungsplanung / Priorisierung (Kapitel 5)

Erachten Sie den Handlungsansatz als richtig? Wurden die richtigen Ziele und Kriterien gesetzt? Wurden die richtigen Massnahmen definiert?

Eine Priorisierung der Massnahmen wird grundsätzlich begrüsst. Auf die Gemeinde Zollikofen bezogen, sind wir mit der Einreihung der Massnahme 361-3 nicht einverstanden. Bei der auf dem Plan verzeichneten Schwachstelle handelt es sich eindeutig um die S-Bahn Station Unterzollikofen. In der Massnahmenliste ist allerdings vom Bahnhof Zollikofen die Rede. Die im Kommentar aufgeführte "Strategie Velostationen" des Büro für Mobilität (bfm) geht ebenfalls von einer Velostation am Bahnhof Zollikofen aus.

Die Gemeinde Zollikofen sieht weder am Bahnhof Zollikofen für eine Velostation noch bei der S-Bahn Station Unterzollikofen bei der Veloparkierung prioritären Handlungsbedarf.

Die Umsetzung der Massnahmen ist, wo Abhängigkeiten bestehen und eine Koordination sinnvoll ist, auf die geplante Einführung des Verkehrsmanagements Bern-Nord abzustimmen.

6. Spezielle Optik der Gemeinden, weitere Bemerkungen

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus der Optik der einzelnen Gemeinden speziell berücksichtigt werden?

Die Gemeinde Zollikofen vermisst konkrete Angaben zur Umsetzung und insbesondere zu deren Finanzierung. Die Massnahmen der ersten Priorität sollen gemäss Seite 39 des Erläuterungsberichtes in einem nächsten Schritt im Rahmen von Detailprojekten konkretisiert werden. Es stellt sich die Frage wer für diese Projekte verantwortlich ist. Wir gehen davon aus, dass dies die jeweiligen Strasseneigentümer (Kanton, Gemeinden) sind, welche schlussendlich auch die Projektierungskosten (gemäss Seite 8 Erläuterungsbericht) zu tragen haben. Welche Rolle nimmt in diesem Zusammenhang die Regionalkonferenz wahr?

Zollikofen, 28. Oktober 2013

GEMEINDERAT ZOLLIKOFEN

Daniel Bichsel
Präsident

Christine Arnold
Sekretärin i.V.