Auszug aus dem Protokoll

Sitzungsdatum	Traktandum	Beschlussnummer	Geschäftsnummer	Ordnungsnummer
21.10.2026	9	57	5427	00.06.04

Interpellation Armin Thommen (GLP) und Mitunterzeichnende betreffend «Überhöhte Geschwindigkeiten, unplausible Verkehrszahlen und gezielte Lärmkontrollen», Antwort

Ausgangslage

Am 24. Juni 2026 wurde folgende Interpellation eingereicht:

Erstunterzeichner: Armin Thommen (GLP)
Mitunterzeichnende: Alexander Tichy (GLP), Hannes Spichiger (GLP), Stéphanie Anliker (FDP), Bruno Vanoni (GFL), Beatrix Herren (GFL), Marceline Stettler (parteilos/GFL), Annettte Tichy-Gränicher (parteilos/GFL), Ruth Kaufmann (parteilos/GFL), Tino Wymann (Piratenpartei), Ashwina Gunaratnam (SP), Petra Spichiger (SP), Esther Schwarz (SP), Hanspeter Anderegg (SP), Dominique Mani (SP), Fabian Krättli (SP)

«Antrag
Aufgrund der Zahlen im Jahresbericht 2025 zu den Verkehrserhebungen bitten wir den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Zu den Geschwindigkeiten:*
   - 1.1. *Wie beurteilt der Gemeinderat die teils deutlich über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit liegenden Geschwindigkeitswerte, insbesondere an der Schulhausstrasse, der Alpenstrasse, der Landgarbenstrasse und der Aarestrasse?*
   - 1.2. *Welche konkreten Massnahmen (baulich, signalisationstechnisch oder durch Kontrollen) prüft oder plant der Gemeinderat an den auffälligsten Standorten?*

2. *Zu den Verkehrszahlen:*
   - 2.1. *Wie erklärt der Gemeinderat die ausserordentliche Abnahme des durchschnittlichen Werktagsverkehrs (DW) an der Landgarbenstrasse 33 (-56 % gegenüber dem Vorjahr; weniger als die Hälfte des 7-Jahres-Mittels)?*
   - 2.2. *Mit welchen Vorkehrungen stellt der Gemeinderat sicher, dass die Verkehrserhebungen methodisch vergleichbar und statistisch belastbar sind (Messzeitraum, Messdauer, Sensorstandort, allfällige Baustellen oder Umleitungen)?*

3. *Zu den Lärm- und Geschwindigkeitskontrollen:*
   - 3.1. *Ist der Gemeinderat bereit, nach dem Vorbild der Stadt Thun eine Leistungsvereinbarung mit der Kantonspolizei über gezielte, wiederkehrende Lärm- und Geschwindigkeitskontrollen in Zollikofen abzuschliessen?*
   - 3.2. *Wie beurteilt der Gemeinderat ergänzende präventive Instrumente (z. B. Lärm- oder Geschwindigkeitsdisplays) zur Sensibilisierung der Fahrzeuglenkenden?*

Begründung
Der Jahresbericht 2025 (Zahlen & Tabellen, S. 8) weist die Resultate der Verkehrserhebungen aus. Zwei Punkte geben aus Sicht der Unterzeichnenden Anlass zu Fragen.

1. Überhöhte Geschwindigkeiten. An mehreren Messstellen liegen die mittlere Geschwindigkeit (v mittel) wie auch die v85 deutlich über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit:
Schulhausstrasse 18 (Tempo-30): v mittel 43 km/h, v85 51 km/h - die v85 liegt damit rund 70 % über dem Limit; bereits die durchschnittliche Geschwindigkeit überschreitet die zulässigen 30 km/h um 13 km/h.
Alpenstrasse 50 (Tempo-40): v mittel 53 km/h, v85 60 km/h (+50 % gegenüber Limit).
Landgarbenstrasse 33 (Tempo-40): v mittel 45 km/h, v85 51 km/h.
Aarestrasse 6 (Tempo-50): v mittel 53 km/h, v85 60 km/h.
Gerade an Strassen in der Nähe von Schulen sind solche Werte aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht hinnehmbar.

2. Unplausible Abnahme der Verkehrszahlen. Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) an der Landgarbenstrasse 33 ist von 3'540 (2024) auf 1'554 (2025) gesunken - ein Rückgang von 1'986 Fahrzeugen bzw. rund 56 % innert eines Jahres. Der Wert 2025 liegt zudem deutlich unter dem 7-Jahres-Mittel (2019-2025) von 3'413 und beträgt damit weniger als die Hälfte des langjährigen Durchschnitts. Eine derart sprunghafte Halbierung bei sonst stabilem Mehrjahresmittel lässt sich mit verändertem Verkehrsverhalten allein kaum erklären und wirft Fragen zur Messmethodik auf.

3. Parallel dazu ist das Thema Verkehrslärm - insbesondere durch «Autoposer» - auch in der Region Bern aktuell. In Zollikofen stören oft aufheulende Motoren die Nachtruhe. Oft dürfte der Motorenlärm vom Bereich des Bahnhofs Zollikofen stammen, teilweise aber auch von der Landgarben- und Wahlackerstrasse. Die Stadt Thun kontrolliert seit über zehn Jahren gezielt lärmige Fahrzeuge; das Vorgehen ist in einer Leistungsvereinbarung zwischen der Stadt und der Kantonspolizei festgehalten. Überhöhte Geschwindigkeiten und Lärmbelastung hängen eng zusammen.»

Antwort Gemeinderat

Allgemein
Die Messungen des Jahres 2025 fanden später als üblich, nämlich in den Kalenderwochen 45 bis 50 statt. Während dieses Zeitraums können sich die Witterungsverhältnisse erheblich verändern. Der Einfluss des Wetters auf das Verkehrsaufkommen lässt sich nur schwer beurteilen. Insbesondere ist denkbar, dass Velofahrende bei ungünstiger Witterung vermehrt auf den öffentlichen Verkehr oder das Auto ausweichen.
Zudem können Messungen mit Seitenradar auf stark befahrenen Strassen Ungenauigkeiten aufweisen, insbesondere wenn der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen gleichzeitig erfasst wird. Richtungsgetrennte Messungen liefern in der Regel zuverlässigere Ergebnisse. Dies würde jedoch längere Messzeiträume oder den Einbau fest installierter Messstellen mit Bodenschleifen erfordern, was zusätzliche Investitionen sowie Eingriffe in den Strassenbelag zur Folge hätte.
Bei den gemeindeeigenen Messgeräten wurden in jüngerer Zeit einzelne Abweichungen festgestellt. Derzeit werden die Parametrierung und die Installation überprüft, damit die Geräte für die Messreihe im Herbst 2026 wieder uneingeschränkt einsatzbereit sind.
Schliesslich können auch Baustellen sowie andere Verkehrseinschränkungen das Verkehrsverhalten und damit die Messergebnisse beeinflussen.
Die Kontrolle des rollenden Verkehrs liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Kantonspolizei. Im Jahr 2025 hat die Kantonspolizei auf dem Gemeindegebiet Zollikofen insgesamt 32 Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Ferner führt die Kantonspolizei vor allem an Wochenenden regelmässig Kontrollen an bekannten Treffpunkten der Autoposer durch. Dazu zählt insbesondere der Bereich des Bahnhofs Zollikofen. Zu den periodischen Schwerpunktaktionen zählen auch technische Fahrzeugkontrollen in Zusammenarbeit mit dem technischen Verkehrszug und der mobilen Einsatzpolizei.

Frage 1.1
Wie beurteilt der Gemeinderat die teils deutlich über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit liegenden Geschwindigkeitswerte, insbesondere an der Schulhausstrasse, der Alpenstrasse, der Landgarbenstrasse und der Aarestrasse?

Die Geschwindigkeitsmessungen über das letzte Jahr bei der Schulhausstrasse 18 und Alpenstrasse 50 geben effektiv ein Bild ab, das genauer angeschaut werden sollte. Jedoch zeigt die Messreihe über die letzten Jahre (2020 – 2025) ein Bild, das weniger beunruhigt: die Alpenstrasse 50 hatte jeweils einen V85[1] zwischen 50 und 52 km/h mit einem Ausreisser gegen unten im Jahr 2024 (V85 von 43 km/h) und jenem gegen oben im Jahr 2025 (V85 von 59 km/h). Bei der Schulhausstrasse 18 war der V85 jeweils zwischen 33 und 36 km/h mit den beiden Ausreissern gegen oben im Jahr 2023 (V85 von 43 km/h) und 2025 (V85 von 48 km/h). Tendenziell steigt die gefahrene Geschwindigkeit.
Bei den Messstellen Aarestrasse 6 und Landgarbenstrasse 33 werden die signalisierten Tempolimiten zwar überschritten, jedoch sind die Geschwindigkeitsübertretungen weniger gravierend.

Frage 1.2
Welche konkreten Massnahmen (baulich, signalisationstechnisch oder durch Kontrollen) prüft oder plant der Gemeinderat an den auffälligsten Standorten?

Die Entwicklung der gefahrenen Tempi in der Schulhausstrasse 18 soll weiterhin eng beobachtet werden und nach Abschluss der Bauarbeiten einer zusätzlichen Verkehrsmessung unterzogen werden. Bestätigt sich die Tendenz der erhöht gefahrenen Tempi ist der Gemeinderat bereit, zusätzliche Massnahmen in Absprache mit dem Busbetrieb der RBS zu prüfen. Als Toleranzgrenzwert in der Tempo 30 Zone kommt der V85 von 38 km/h zur Anwendung. Das heisst, maximal 15 % der Autos fahren schneller als 38 km/h. Wird dieser Wert regelmässig überschritten, muss die Gemeinde Massnahmen ergreifen.

Frage 2.1
Wie erklärt der Gemeinderat die ausserordentliche Abnahme des durchschnittlichen Werktagsverkehrs (DW) an der Landgarbenstrasse 33 (-56 % gegenüber dem Vorjahr; weniger als die Hälfte des 7-Jahres-Mittels)?

Während den Messungen im Herbst/Winter 2025 führte der Fernwärmeausbau in der Landgarbenstrasse zu spürbaren Verkehrsauswirkungen. Vermutlich wich der Orts- und Durchgangsverkehr mit Zielen nördlich von Zollikofen über die Kirchlindachstrasse aus. In Richtung Bern war der Umweg wohl zu gross, entsprechend geringer war der Rückgang auf der Wahlackerstrasse.

Frage 2.2
Mit welchen Vorkehrungen stellt der Gemeinderat sicher, dass die Verkehrserhebungen methodisch vergleichbar und statistisch belastbar sind (Messzeitraum, Messdauer, Sensorstandort, allfällige Baustellen oder Umleitungen)?

Mitarbeitende vom Bereich Tiefbau-, Ver- und Entsorgung und vom Werkhof messen jeweils nach den Herbstferien in den Kalenderwochen 42 bis 47. In diesen sieben Wochen erfolgen elf Messungen an verschiedenen Strassen.
Gemessen werden jeweils zwei ganze Tage (Mittwoch und Donnerstag). Die anderen Tage werden für die Montage, das Auslesen und Auswerten der Daten sowie das Laden der Akkupakete benötigt.
Die kurze Messdauer gleicht einer Momentaufnahme und kann, je nach Witterung, durch Baustellentätigkeiten oder anderen Einflüssen stark beeinflusst werden.

[1] Die V85 gibt an, welche Geschwindigkeit von 85 % der Fahrzeuge eingehalten oder unterschritten wird und ist ein wichtiger Indikator für die Akzeptanz der signalisierten Höchstgeschwindigkeit.

Frage 3.1
Ist der Gemeinderat bereit, nach dem Vorbild der Stadt Thun eine Leistungsvereinbarung mit der Kantonspolizei über gezielte, wiederkehrende Lärm- und Geschwindigkeitskontrollen in Zollikofen abzuschliessen?

Die Gemeinde Zollikofen verfügt gemeinsam mit der Gemeinde Münchenbuchsee seit dem 1. Januar 2010 über einen unbefristeten Ressourcenvertrag mit der Kantonspolizei Bern. Dieser regelt die Erbringung von Leistungen der Sicherheits- und Verkehrspolizei sowie der Amts- und Vollzugshilfe. Im Rahmen dieses Vertrags legen die Gemeinden gemeinsam mit der Kantonspolizei jährlich die Einsatzschwerpunkte fest. Diese werden in regelmässigen Quartalsgesprächen überprüft und bei Bedarf angepasst. Zudem können die Gemeinden anlässlich dieser Gespräche Brennpunkte unter anderem im Verkehrsbereich festlegen, welche durch die Kantonspolizei prioritär behandelt werden. Weiter besteht die Möglichkeit, einen Drittel der Geschwindigkeitskontrollstunden in Bezug auf Örtlichkeit mitzubestimmen.
Eine Nachfrage bei der Stadt Thun hat ergeben, dass dort keine separate Leistungsvereinbarung mit der Kantonspolizei besteht. Lärm- und Geschwindigkeitskontrollen werden vielmehr im Rahmen der Brennpunktsteuerung vereinbart und durch die Kantonspolizei umgesetzt.
Der Gemeinderat erachtet den bestehenden Ressourcenvertrag als ausreichend und sinnvoll, um auf lokale Problemstellungen wie Lärm- und Geschwindigkeitsüberschreitungen zu reagieren. Die bestehenden Instrumente ermöglichen es, entsprechende Themen im Rahmen der Jahresplanung und der Quartalsgespräche mit der Kantonspolizei zu priorisieren und deren Bearbeitung regelmässig zu überprüfen. Der Gemeinderat ist bereit, die Autoposer-Problematik in der Jahresplanung 2027 als gemeindespezifischen Brennpunkt festzulegen. Ausserdem soll vom Mitbestimmungsrecht bei der Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen vermehrt Gebrauch gemacht werden.

Frage 3.2
Wie beurteilt der Gemeinderat ergänzende präventive Instrumente (z. B. Lärm- oder Geschwindigkeitsdisplays) zur Sensibilisierung der Fahrzeuglenkenden?

Der Gemeinderat erachtet die Smiley-Tempoanzeige als wirksames präventives Instrument, insbesondere im Umfeld der Schulhäuser. Unaufmerksame Verkehrsteilnehmende werden auf das geltende Temporegime aufmerksam gemacht – oft wird dann das Tempo aufgrund der Anzeige angepasst. Das Beobachten des Verkehrs mit der Anzeige kann zum besseren Tempoverständnis beitragen.
Bei Anzeigedisplays für die Lautstärke besteht hingegen das Risiko von Fehlanreizen, indem diese zu einem Wettbewerb hinsichtlich Lautstärke oder Geschwindigkeit motivieren und dadurch ihre beabsichtigte Wirkung verfehlen. Zu laute Fahrzeuge werden in der Regel bewusst gefahren, meist wird der störende Lärm bewusst durch Manipulationen am Fahrzeug oder der Fahrweise herbeigeführt.

Beratung

GGR-Präsident Flavio Baumann (GFL): Das Eintreten ist vorgegeben. Hat der Gemeinderat Ergänzungen zur schriftlichen Antwort? Dies ist nicht der Fall.

Armin Thommen (GLP): Geschätzter Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich danke dem Gemeinderat für die ausführliche Antwort und den Mitunterzeichnenden aus fast allen Fraktionen für die Unterstützung. Nach der Einreichung haben uns auch zahlreiche Rückmeldungen aus der Bevölkerung erreicht. Das zeigt: Das Thema bewegt die Menschen in Zollikofen.
Für mich ist die wichtigste Erkenntnis aus der Antwort: Wir wissen jetzt, wo wir ansetzen können. Der Gemeinderat räumt offen ein, dass die heutigen Messungen eine Momentaufnahme sind. Sie hängen stark von Faktoren wie Wetter, Baustellen oder Stau ab. Bei den Geräten gab es ausserdem Abweichungen. Diese Offenheit schätze ich. Aus der Antwort sollten wir Schlüsse ziehen; wir entscheiden auf Basis dieser Zahlen über Massnahmen, Kontrollen und Investitionen. Darum brauchen wir eine verlässliche Grundlage.

1. Ich bitte den Gemeinderat, das Messkonzept grundsätzlich zu überprüfen. Konkret könnte man zum Beispiel pro Standort länger messen, etwa eine Woche statt zwei Tage. Dafür könnte man Abschnitte mit Baustellen zum Beispiel weglassen. Lieber weniger Standorte pro Jahr, dafür belastbare Resultate.
2. Verlässliche Zahlen sind auch die Voraussetzung dafür, das richtige Instrument zu wählen. Wird in einer Tempo-30-Zone dauerhaft zu schnell gefahren, helfen Polizeikontrollen nicht weiter. Dann muss an der Infrastruktur angesetzt werden. Wo hingegen Kontrollen sinnvoll sind, soll die Gemeinde ihr Mitbestimmungsrecht nutzen. Dass der Gemeinderat dies tun und die Autoposer-Problematik 2027 als Brennpunkt festlegen will, begrüssen wir ausdrücklich.
3. Ich wünsche mir mehr Transparenz. Die Polizei meldet der Gemeinde die Resultate ihrer Kontrollen. Es wäre wertvoll, wenn diese Resultate zusammen mit den Leistungen aus dem Ressourcenvertrag öffentlich ausgewiesen werden würden. So sehen wir, was wirkt und können die Mittel gezielt einsetzen.

Ich erkläre mich teilweise befriedigt: Die Antwort zeigt die richtigen Baustellen auf. Jetzt geht es darum, sie anzupacken. Besten Dank.

GGR-Präsident Flavio Baumann (GFL): Damit ist dieses Geschäft erledigt.