

Köniz Liebefeld; Langsamverkehrsmassnahmen Schwarzenburgstrasse

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

Bericht und Antrag des Gemeinderates an das Parlament

1. Ausgangslage

Gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK II) wird bis 2030 eine deutliche Verkehrszunahme der Personenkilometer von 27% (Gesamtverkehr) prognostiziert: 12.6% beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und 51,7% beim öffentlichen Verkehr (ÖV). In Anbetracht des abgelehnten Tramprojektes und der damit zusammenhängenden Verknappung der ÖV-Kapazitäten, soll ein hoher Anteil der prognostizierten Verkehrszunahme auf den Veloverkehr umgelagert werden. Ein Ausweichen auf den MIV in den bereits stark belasteten Korridoren der Könizstrasse und der Schwarzenburgstrasse hätte längere Stauzeiten zur Folge, was insbesondere den gewerblichen Verkehr unnötig behindern würde. Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs sind daher im Allgemeininteresse, um den prognostizierten Mehrverkehr verträglich bewältigen zu können.

Im Sinne der Veloförderung (Legislaturziel 6.3 „Köniz ist Velogemeinde“) will der Gemeinderat die Verkehrssicherheit und die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr auf dem kommunalen Abschnitt der stark frequentierten Schwarzenburgstrasse im Gebiet Köniz-Liebefeld wesentlich verbessern. Dabei stehen gezielte Langsamverkehrs-Massnahmen mit einem Umsetzungshorizont ab dem Jahr 2017 im Zentrum. Diese sollen - soweit bekannt - mit der kurzfristigen ÖV-Entwicklung der Linie 10 abgestimmt werden. Eine mögliche Gesamtsanierung, insbesondere des Abschnitts der Schwarzenburgstrasse im Zentrum Liebefeld wurde nicht in Betracht gezogen, weil die Fragen der mittel- bis langfristigen ÖV-Feinerschliessung in diesem Korridor zurzeit offen sind.

Der Gemeinderat hat vor diesem Hintergrund im Sommer 2015 einen Prozess „Variantenstudie und Vorprojekt Köniz/Liebefeld: Langsamverkehrs-Massnahmen Schwarzenburgstrasse“ ausgelöst. Mit dem vorliegenden Geschäft werden die Resultate präsentiert und dem Parlament den erforderlichen Ausführungskredit von CHF 1'320'000.- (brutto inkl. MWST) beantragt. Das Projekt wurde mit dem Vorhaben „Velo-Haupttrouten mit erhöhtem Standard“ der Stadt Bern koordiniert.

2. Projektperimeter

Wie dem Plan auf der nächsten Seite zu entnehmen ist, wurden beide der Gemeinde gehörenden Hauptachsen im Korridor Bern Süd-Köniz - die Könizstrasse und die Schwarzenburgstrasse - analysiert und beurteilt. Im kurzen Abschnitt der Könizstrasse (sie ist nur zwischen Bahnübergang und dem Kreisverkehr Turnierstrasse eine Gemeindestrasse) werden in diesem Geschäft keine Massnahmen beantragt. Mögliche Massnahmen müssten mit einem potenziellen Projekt des Kantons koordiniert werden.

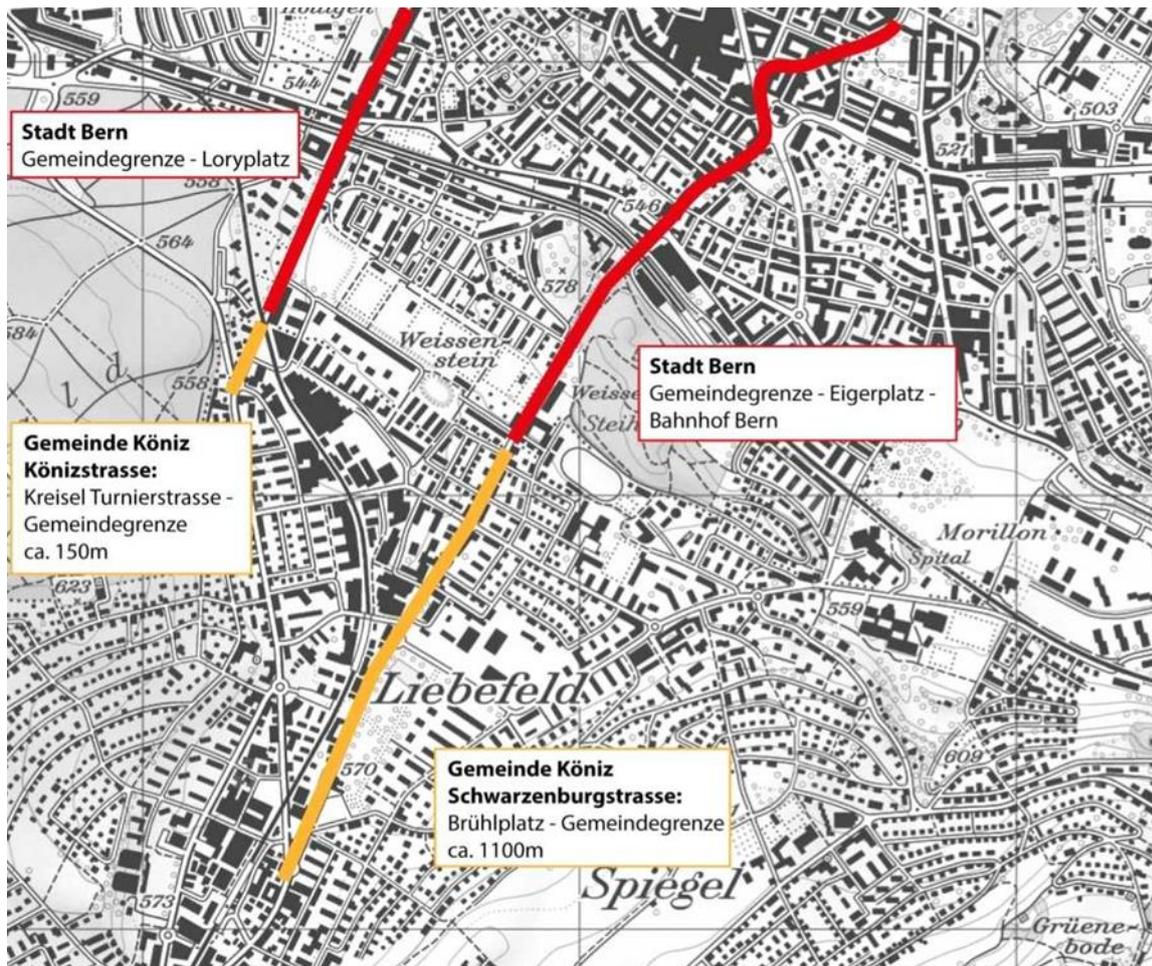


Abb. 1 Betrachtungs- und Koordinationsperimeter Schwarzenburg- und Könizstrasse:
gelb Gemeindegebiet Köniz, rot Gemeindegebiet Stadt Bern

3. Vorgehen, Partizipation

Unter der Leitung der zuständigen Abteilung Verkehr und Unterhalt wurden folgende Prozessschritte zur Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr auf der Schwarzenburgstrasse im Abschnitt Köniz/Liebefeld definiert:

1. Analyse der vorhandenen Defizite, Wünsche und Bedürfnisse
2. Variantenevaluation
3. Erarbeitung Planungsstudie und Vorprojekt unter Berücksichtigung von Drittprojekten

Der Gemeinderat legte grossen Wert auf die partizipative Begleitung bei der Analyse und der Variantenevaluation. Es wurden zwei Workshops mit Interessenvertretern durchgeführt. Dabei waren folgende Institutionen vertreten:

- Pro Velo Bern
- Fussverkehr Bern
- Liebefeld-Leist
- TCS Landesteil Bern-Mittelland
- VCS Regionalgruppe Bern

Inhalt des ersten Workshops war die Sammlung von vorhandenen Defiziten, Wünschen und Bedürfnissen. Unter deren Berücksichtigung wurden verschiedene Varianten pro Abschnitt erarbeitet und am zweiten Workshop diskutiert. Präferenzen konnten so ermittelt und weitere Inputs aufgenommen werden.

In einem nächsten Schritt wurden über den gesamten Perimeter zusammenhängende Varianten mit unterschiedlichen Stossrichtungen erstellt und mit folgenden externen Stellen besprochen:

- Bernmobil
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Abteilung Planung + Verkehr
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Bereich Langsamverkehr
- Stadt Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr

Alle beteiligten gemeindeinternen Fachstellen wurden ebenfalls in diesem Prozessschritt eingebunden.

4. Ziel der Planungsstudie und des Vorprojekts

Die Planungsstudie und das Vorprojekt zeigen die koordinierte Erarbeitung der zusammenhängenden Velo-Hauptroute Köniz – Bern auf. Im Sinne der angestrebten Förderung des Langsamverkehrs werden Lösungen über dem Standard eines Minimalangebotes angestrebt. Für den Fussverkehr bedeutet dies etwa eine minimale Trottoirbreite von 2 Metern, die gesetzliche Mindestbreite beträgt 1.8m. Für den Veloverkehr beispielsweise eine minimale Radstreifenbreite von 1.5m (gesetzliche Mindestbreite 1.25m).

Gleichzeitig mit der Erarbeitung von Velo-Massnahmen sind auch die Defizite des Fussverkehrs in Längs- und Querrichtung zu erheben und in vergleichbarer Massnahmentiefe zu lösen. Ziel ist die Erarbeitung von kurz- bis mittelfristig realisierbaren Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivitätssteigerung für den Langsamverkehr. Dies unter der Berücksichtigung der aktuellen Linienführung und des Einsatzes von Gelenkbussen auf der Linie 10.

5. Berücksichtigung von Drittprojekten

Als Drittprojekte werden Planungen und Projekte im Perimeter oder unmittelbaren Umfeld des vorliegenden Projekts verstanden. Folgende Drittprojekte wurden mit dem Einbezug der jeweiligen Fachpersonen im Prozess berücksichtigt:

Optimierung Velo-Haupttrouten Stadt Bern

Im Rahmen der Velo-Offensive soll das Velonetz der Stadt Bern schrittweise ausgebaut und optimiert werden. Das Grundgerüst bilden dabei die Velo-Haupttrouten, auf welchen künftig der Veloverkehr hauptsächlich fließen soll. Die Velo-Haupttrouten mit erhöhtem Standard sollen alle wichtigen Zielorte von stadtweiter und regionaler Bedeutung verbinden.

Eine dieser Velo-Haupttrouten beginnt am Hirschengraben und geht via Eigerplatz über die Schwarzenburgstrasse nach Köniz. Die Gemeinden Bern und Köniz wollen diese Velo-Hauptroute prioritär und zusammenhängend realisieren. Für das Teilstück der Stadt Bern liegt eine Planungsstudie vor. Ab Gemeindegrenze bis Haltestelle Dübystrasse sollen 2017 Sofortmassnahmen umgesetzt werden (Neumarkierungen, Aufhebung Längsparkierung stadteinwärts vor Haltestelle Dübystrasse). Die weiteren Abschnitte bis Hirschengraben werden im Rahmen weiterer Projekte integriert (Sanierung Eigerplatz, behindertengerechte Anpassung von Bushaltestellen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Effingerstrasse).

Richtprojekt Station Liebefeld

Die Nutzungsplanung des Richtprojekts bei der Station Liebefeld entlang der Schwarzenburgstrasse sieht eine dichte Überbauung mit einem Hochhaus vor. In diesem Zusammenhang kann die Strasse umgestaltet und parkseitig bis an die Grenze der Strassenparzelle ausgebaut werden. Die Realisierung der Überbauung ist zwischen 2020 und 2025 geplant.

Liebefeldpark

Der Liebefeldpark befindet sich östlich angrenzend an die Schwarzenburgstrasse. Der Park wurde 2009 eröffnet und weist eine Fläche von 36'000 Quadratmeter auf. Im Park wird während den Sommermonaten ein Bistrot betrieben.

Es ist geplant, ein parallel zur Schwarzenburgstrasse verlaufende Chaussée zu realisieren. Dieses wird durch die Allee verlaufen. Das Chaussée kann jedoch ein befestigtes Trottoir entlang der Schwarzenburgstrasse nicht ersetzen. Auf der westlichen Seite befindet sich ein Teil des Parks auf der Strassenparzelle. Dieser steht für einen langfristigen Strassenausbau zur Verfügung.

Velonebenroute Liebefeld

Die Velonebenroute von Köniz nach Bern über die Wabersackerstrasse zum Steinhölzli ist zu grossen Teilen bereits realisiert. Die Netzlücke zwischen dem Liebefeldpark und der Hessesstrasse ist geschlossen worden. Dazu wurde der Durchgang beim neuen Bundesverwaltungsgebäude im Herbst 2015 eröffnet. 2016 folgen weitere Massnahmen bei den Knoten Fuchs-/Hessesstrasse und Fuchsstrasse/Jägerweg. Dabei bleibt das heutige Verkehrsregime bestehen, die Bedingungen für den Veloverkehr werden jedoch verbessert. Die Velonebenroute Liebefeld geht primär auf die Bedürfnisse der langsamen Velofahrenden sowie des Freizeitverkehrs ein. Aufgrund der längeren Routenführung und der Vortrittregelung in der Tempo-30-Zone kann sie die Bedürfnisse einer Pendlerroute nur bedingt erfüllen. Eine hochwertige Velo-Hauptroute auf der Schwarzenburgstrasse bleibt deshalb - auch in Hinblick auf die zunehmende Elektrifizierung des Fahrradparks - wichtig.

Velonebenroute entlang S-Bahn S6

Entlang dem Bahntrasse in Liebefeld soll zusammen mit dem Spurausbau der BLS ein Fuss- und Veloweg realisiert werden. Dieses Projekt ist erst mittel- bis langfristig realisierbar.

6. Die Planungsstudie

6.1 Analyse der Defizite

Die Defizite des **Fussverkehrs** liegen vor allem in **Querrichtung**. Bei vielen Fussgängerstreifen fehlen Fussgängerschutzinseln oder sind im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes baulich nicht hindernisfrei ausgestaltet. Einzelne Defizite in Längsrichtung ergeben sich durch nur einseitige Trottoirs. Parkplätze auf dem Trottoir oder bei Fussgängerstreifen führen zu problematischen Situationen.

Die Defizite des **Veloverkehrs** liegen fast durchgehend in **Längsrichtung**. Das bestehende Angebot ist oft ungenügend oder fehlt gänzlich. Besondere Konfliktbereiche sind bei Parkplätzen und im Bereich von ÖV-Haltestellen vorhanden. Die Analyse zeigt, dass das vorhandene Minimalangebot im Sinne der Veloförderung nicht ausreichend ist, ein erhöhter Standard ist anzustreben.

Die Defizite des Fuss- und Veloverkehrs auf der Schwarzenburgstrasse sind in einem Plan in der Beilage 1 dargestellt. Fotobeispiele dazu finden sich in der Beilage 2. Die Einteilung entspricht den Abschnitten im folgenden Kapitel 6.2.

6.2 Variantenentwicklung

Für die Planungsarbeit ist der Bearbeitungsperimeter in folgende Abschnitte eingeteilt worden:

1. Brühlplatz
2. Liebefeldpark
3. Kreisel Bündenacker- bis Stationsstrasse
4. Zentrum Liebefeld
5. Kreisel und Haltestelle Hessesstrasse
6. Liebefeld bis Gemeindegrenze

Pro Abschnitt wurden Varianten zu drei Stossrichtungen entwickelt:

1. Zweckmässige Varianten, welche einfach und kostengünstig umgesetzt werden können. Allfällige Untervarianten davon nehmen Randanpassungen der Strasse in Kauf, um einen guten Standard anbieten zu können.
2. Einführung von Tempo 30 in Zentrumsbereichen. Mischverkehrslösungen stehen dabei im Fokus.
3. Langfristiger Ausbau unter Einbezug auch von positiven Beispielen aus dem Ausland, etwa aus Kopenhagen.

6.3 Variantenbeurteilung

Alle Varianten der einzelnen Stossrichtungen wurden pro Abschnitt an den Workshops mit den Beteiligten besprochen. Die wichtigsten Erkenntnisse daraus:

- Bevorzugt werden einfach umsetzbare Varianten, die kurzfristig realisiert werden können. Die Tendenz liegt in der Stossrichtung "einfache Umsetzung".
- Auf Landerwerb sollte verzichtet werden, auf die Reduktion von Parkplätzen ebenso.
- Eine Ausweitung der Tempo-30-Zone bis und mit Brühlplatz sowie die Einführung von Tempo 30 im Zentrum Liebefeld wird für den kurz- bis mittelfristigen Horizont nicht weiterverfolgt.
- Die Varianten mit einem abgesetzten Radweg (Stossrichtung "langfristig / Kopenhagen") stossen auf Interesse, werden aber ebenfalls erst für einen langfristigen Horizont als realisierbar betrachtet.
- Bei einzelnen Abschnitten werden aufgrund der Diskussionen neue Untervarianten erarbeitet.

7. Das Vorprojekt

7.1 Vorgehen

Die Erarbeitung des Vorprojekts wurde wiederum durch die externen Stellen begleitet. Dabei sind letzte Varianten diskutiert und insbesondere in den Abschnitten Park, Zentrum Liebefeld sowie dem Kreisel Hessesstrasse vertiefte Abklärungen vorgenommen worden. Auch die Massnahmen bei der Bäckerei Lanz im Liebefeld wurden in dieser Phase überarbeitet. Auf Basis der Ergebnisse der Planungsstudie wurde nun der Themenbereich öffentliche Beleuchtung integriert. Zum Abschluss wurden die definitiven Pläne im Austausch mit der kantonalen Fachstelle für den Fuss- und Veloverkehr sowie in Rücksprache mit Bernmobil erstellt.

7.2 Vorprojektresultate

Auf dieser Stufe wurden die Lösungen in Plänen im Massstab 1:500 aufgezeigt. In der Beilage 3 findet sich ein Beschrieb mit den entsprechenden Planausschnitten aller geplanten Massnahmen. Im Folgenden sind die Abschnitte mit den Massnahmen in Stichworten aufgelistet:

1. Brühlplatz: Radstreifen und Korrektur Einmündung
2. Liebefeldpark: Sofortmassnahme Radweg/Trottoir
3. Kreisel Bündenacker- bis Stationsstrasse: Velo-Bypass Kreisel, Deckbelagsersatz ab Kreisel Richtung Liebefeld
4. Zentrum Liebefeld: Einseitig durchgehender Radstreifen, Deckbelagsersatz
5. Kreisel und Haltestelle Hessesstrasse: Temporeduzierende Massnahmen und neue Betonplatten bei den Bushaltestellen, Deckbelagsersatz
6. Liebefeld bis Gemeindegrenze: Verbreiterung Radstreifen, Behebung von Normendefiziten beim Fussgängerstreifen Bäckerei Lanz, Deckbelagsersatz

Mit diesen Vorprojektresultaten kann der Stossrichtung „einfache, kostengünstige und trotzdem wirkungsvolle Umsetzung von Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs“ auf der Schwarzenburgstrasse bestmöglich entsprochen werden.

7.2.1 Deckbelagsersatz

In den Abschnitten 1 + 2 erfolgt kein Deckbelagsersatz. Die erforderlichen Markierungen werden auf einem Belag aufgebracht, der sich gemäss dem Strassenmanagementsystem „Logo“ in gutem Zustand befindet. Daraus ergibt sich eine Lebensdauer der Markierung von 10 – 15 Jahren ohne bauliche Beeinträchtigungen. In den folgenden Abschnitten ab dem Kreisel Bündenackerstrasse Richtung Liebefeld wechselt der Strassenzustand gemäss „LOGO“ in sehr kurzen Abständen von mittel – kritisch. In diesem Zustand teure Demarkierungs- und Markierungsarbeiten auszuführen ist wenig nachhaltig. In absehbarer Zeit werden im Abschnitt in jedem Fall Belagsarbeiten erforderlich sein. Die neue Markierung muss dann schon nach kurzer Zeit wieder ersetzt werden. Da in diesen Abschnitten auch Randabschlüsse angepasst werden müssen und Werkleitungsarbeiten geplant sind (siehe 7.2.2), soll der gesamte Deckbelag ab dem Kreisel Bündenackerstrasse bis zur Gemeindegrenze ersetzt werden.

7.2.2 Koordination mit Werkeigentümern

Seitens der Dienstzweige Wasserversorgung und Abwasser besteht im Projektperimeter kein Handlungsbedarf, ein entsprechender Kredit ist daher nicht erforderlich. Erste Vorabklärungen mit den externen Werken (Bernische Kraftwerke AG, Energie Wasser Bern und Kommunikation) haben gezeigt, dass Koordinationsbedarf in einzelnen Abschnitten besteht. Details werden anschliessend im Bauprojekt geklärt. Auf der Vorprojektbasis wurde der Kostenvoranschlag mit einer Kostengenauigkeit +/- 20% erstellt. Die Ausarbeitung des Bauprojektes mit den Detailplänen und -abklärungen wird erst nach der Kreditbewilligung durch das Parlament ausgelöst.

7.3 Fazit des Prozesses

Die vorgeschlagenen Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs im Korridor Köniz/Liebefeld wurden in einem partizipativen Prozess entwickelt. Zahlreiche private und öffentliche Fachstellen haben mitgewirkt. Als Resultat liegen verschiedene Massnahmen vor, welche die Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr auf der vielbefahrenen Schwarzenburgstrasse wesentlich erhöhen. Es wurde damit ein pragmatischer und rasch umsetzbarer Weg gewählt, der rasch zu Verbesserungen der Situation führt. Die Koordination mit der Stadt Bern ist sichergestellt und die Mitfinanzierung in einem erheblichen Ausmass durch Bund und Kanton in die Wege geleitet.

8. Terminprogramm

- Beratung Kreditvorlage im Parlament 22. August 2016
- Erarbeitung Bauprojekt bis Ende Oktober 2016
- Einreichung Baugesuch November 2016
- Erwarteter Gesamtbauentscheid Frühjahr 2017
- Beginn Realisierung in Etappen Ab Herbst 2017

9. Finanzielles

9.1 Zusammenfassung Kostenvoranschlag

Im Rahmen des Vorprojekts wurde ein Kostenvoranschlag (Kostengenauigkeit +/- 20%) erstellt:

Kosten Planungsstudie und Vorprojekt	CHF	58'000.00
Baukosten	CHF	880'000.00
Ingenieurhonorar	CHF	150'000.00
Sanierung Strassenentwässerung	CHF	40'000.00
Diverses (Baubewilligung, Gebühren, Nebenkosten)	CHF	20'000.00
Geometer, Notar, Grundbuch	CHF	20'000.00
Unvorhergesehenes ca. 10%	CHF	110'000.00
Zwischentotal Erstellungskosten exkl. MwSt 8%	CHF	1'278'000.00
MWST 8%	CHF	105'000.00
Kosten inkl. Nebenkosten und MWSt.	CHF	1'383'000.00

Der Gemeinderat hat für Projektierungshonorare bereits einen Kredit in der Höhe von CHF 63'000.00 bewilligt. Somit beträgt der vom Parlament zu bewilligende Bruttokredit CHF 1'320'000.00.

Gesamtkosten Langsamverkehrsmassnahmen	CHF	1'383'000.00
./. bewilligter Kredit Kompetenz Gemeinderat	CHF	63'000.00
zu bewilligender Bruttokredit durch das Parlament	CHF	1'320'000.00

9.2 Subventionen von Bund und Kanton

Für die Umsetzung des vorliegenden Projektes wurden beim Kanton Beiträge aus dem Infrastrukturfonds Agglomerationsverkehr beantragt. Der Bund hat im Agglomerationsprogramm 1. Generation für die Agglomeration Bern ein Massnahmenpaket „Schliessung von Netzlücken“ beschlossen. Die Kostenbeteiligung beschränkt sich auf Beiträge an die Kosten von Velomassnahmen. Die folgende Liste gibt eine Übersicht über die in Aussicht gestellten Beiträge von Bund und Kanton:

Anteil Bund an die Kosten von Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs:	35%
Anteil Kanton an den verbleibenden Kosten	35%
Anteil Kanton an die Restkosten	40%

Der verbleibende Gemeindeanteil darf nicht unter 20% der velobedingten Kosten zu liegen kommen. Eine detaillierte Trennung der Velo- und übrigen Kosten wird auf Stufe Bauprojekt vorgenommen.

Gemäss Artikel 105 der kantonalen Gemeindeverordnung dürfen Beiträge Dritter zur Bestimmung der Zuständigkeit von der Gesamtausgabe subtrahiert werden, wenn sie rechtlich verbindlich zugesichert (klagbar sind) und wirtschaftlich sichergestellt sind. Bei den erwähnten Beiträgen von Bund und Kanton ist diese Voraussetzung nicht gegeben. Der Kreditantrag ist deshalb nach dem Bruttoprinzip dem zuständigen Gemeindeorgan zu beantragen.

9.3 Integrierter Aufgaben- und Finanzplan (IAFP)

Im IAFP wurde für das vorliegende Projekt in den Jahren 2017 bis 2019 ein jährlicher Betrag von CHF 400'000.00 eingestellt. Die in Aussicht gestellten Beiträge von Bund und Kanton sind angemeldet.

Eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung mit dem Kanton kann erst abgeschlossen werden, wenn das Parlament dem Kredit zugestimmt hat. Nach der Erarbeitung des Bauprojektes und der damit verbundenen Festlegung der Etappierung werden die Einnahmen in den IAFP aufgenommen.

10. Folgen bei Ablehnung

Die direkte Verbindung in die Stadt Bern stellt für den Veloverkehr weiterhin ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar und sie bleibt unattraktiv. Der Umstieg auf das Velo als alternatives Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler wird so nicht gefördert. Bund und Kanton haben dieses Potenzial erkannt und schütten daher beträchtliche Summen in die Förderung des Langsamverkehrs aus. Die in Aussicht gestellten Beiträge können mit einem negativen Entscheid des Parlamentes nicht in der Gemeinde Köniz investiert werden.

Die Gemeinde Bern wird - unter Vorbehalt der Zustimmung der jeweiligen politischen Instanz - verschiedene Velo-Haupttrouten mit erhöhtem Standard realisieren. In Richtung der Gemeinde Köniz betrifft dies auch die Köniz- und Schwarzenburgstrasse. Es wäre unverständlich, wenn die Stadt Bern auf ihren Abschnitten die Sicherheit und den Standard für den Veloverkehr erhöht und diese an der Gemeindegrenze der Velogemeinde Köniz nicht fortgeführt würden.

Der Schwerpunkt 6 der Legislaturplanung 2014-2017 wird verfehlt: „Köniz strahlt als innovative Gemeinde mit zukunftsweisender Verkehrs- und Energiepolitik aus“. Das Legislaturziel 6.3 „Köniz ist Velogemeinde“ wird dadurch stark in Frage gestellt.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung von kurz- bis mittelfristigen Langsamverkehrsmassnahmen im Liebefeld, wird ein Kredit von CHF 1'320'000.00 (brutto inkl. MwSt. zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto 2440.5010.0133 Köniz/Liebefeld: Langsamverkehrsmassnahmen Schwarzenburgstrasse bewilligt.

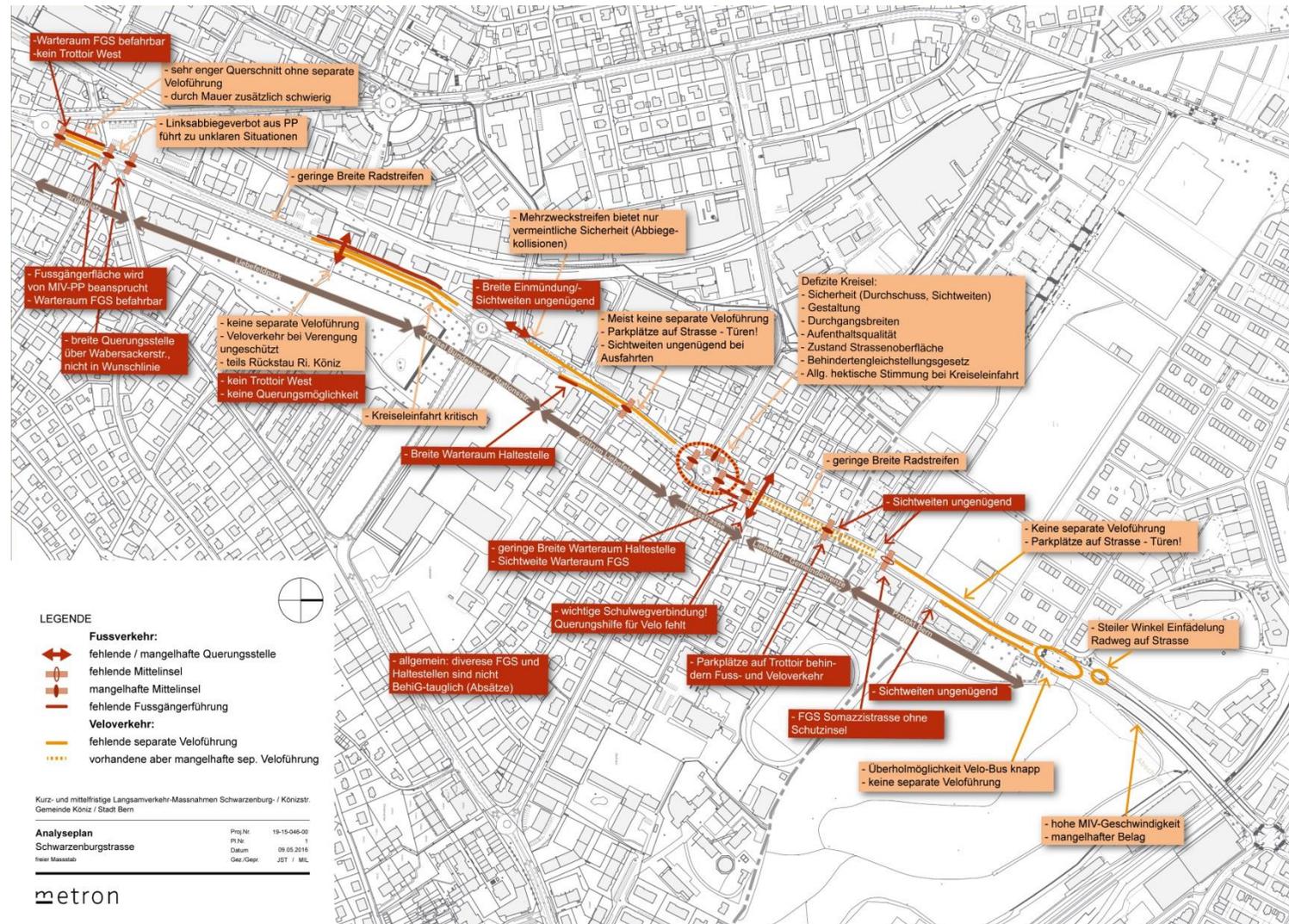
Köniz, 29. Juni 2016
Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Defizite Langsamverkehr Schwarzenburgstrasse, Übersicht
- 2) Fotobeispiele Defizite Langsamverkehr Schwarzenburgstrasse
- 3) Vorprojektresultate Langsamverkehrsmassnahmen im Liebefeld
- 4) Folgekostentabelle
- 5) Die Planungsstudie / Vorprojekt, Gemeinde Köniz, inkl. Planbeilagen vom 10. Mai 2016
(Auf der Website verfügbar unter:
<https://www.koeniz.ch/politik/gemeindeparlament/dokumente-parlamentssitzungen/archiv-parlamentssitzungs-dokumente.page/1048>)

Defizite Langsamverkehr Schwarzenburgstrasse

Beilage 1



Abkürzungen

FGS:
Fussgängerstreifen

BehiG:
Behindertengleichstellungsgesetz

PP:
Parkplatz

Beilage 2

Fotobeispiele Defizite Langsamverkehr Schwarzenburgstrasse (Auswahl)

Stand Mai 2016

Abschnitt 1: Brühlplatz



Mischverkehr, Westseite: kein Trottoir und enger Querschnitt ohne separate Veloführung, durch Mauer zusätzlich schwierig

Abschnitt 1: Brühlplatz



Verengung Querschnitt (Blickrichtung Köniz)

Abschnitt 1: Brühlplatz



Warteraum Fussgängerstreifen ist befahrbar, mangelhafte Mittelinsel (Blickrichtung Bern)

Abschnitt 2: Liebefeldpark



Geringe Breite Radstreifen in beide Richtungen (Blickrichtung Bern)

Abschnitt 2: Liebefeldpark



Keine Querungsmöglichkeit zum Jugendtreff (Blickrichtung Köniz)

Abschnitt 2: Liebefeldpark



Verengung Querschnitt auf Höhe Jugendtreff (Blickrichtung Bern)

Abschnitt 2: Liebefeldpark



Auf beiden Seiten kein Radstreifen

Abschnitt 2: Liebefeldpark



Auf beiden Seiten kein Radstreifen, kein Trottoir auf Westseite (Privatparzelle) (Blickrichtung Köniz)

Abschnitt 3: Kreisel Bündenacker bis Stationsstrasse



Mehrzweckstreifen (Abbiegekollisionen), Radstreifen nur stadteinwärts (Blickrichtung Bern)

Abschnitt 4: Zentrum Liebefeld



Auf beiden Seiten kein Radstreifen (Blickrichtung Köniz)

Abschnitt 4: Zentrum Liebefeld



Auf beiden Seiten kein Radstreifen (Blickrichtung Bern)

Abschnitt 4: Zentrum Liebefeld



Kein Radstreifen, Parkplätze und sich öffnende Türen, mangelhafte Mittelinsel (Blickrichtung Köniz)

Abschnitt 5: Kreisel und Haltestelle Hessstrasse



Kreisel Hessstrasse: Unfallschwerpunkt mit vielen Velounfällen, zu direkte Linienführung MIV, schmale Gehbereiche, mangelnde Aufenthaltsqualität, gestalterische Defizite, Sichtweiten, nicht behindertengerecht

Abschnitt 5: Kreisel und Haltestelle Hessesstrasse



Kreisel Hessesstrasse: zu direkte Linienführung MIV (Blickrichtung Köniz)

Abschnitt 5: Kreisel und Haltestelle Hessesstrasse



Wichtige Schulwegquerung, keine Querungs-/Abbiegehilfe für Velos, mangelhafte Mittelinsel

Abschnitt 6: Liebefeld bis Gemeindegrenze



Geringe Breite Radstreifen (Blickrichtung Köniz)

Abschnitt 6: Liebefeld bis Gemeindegrenze



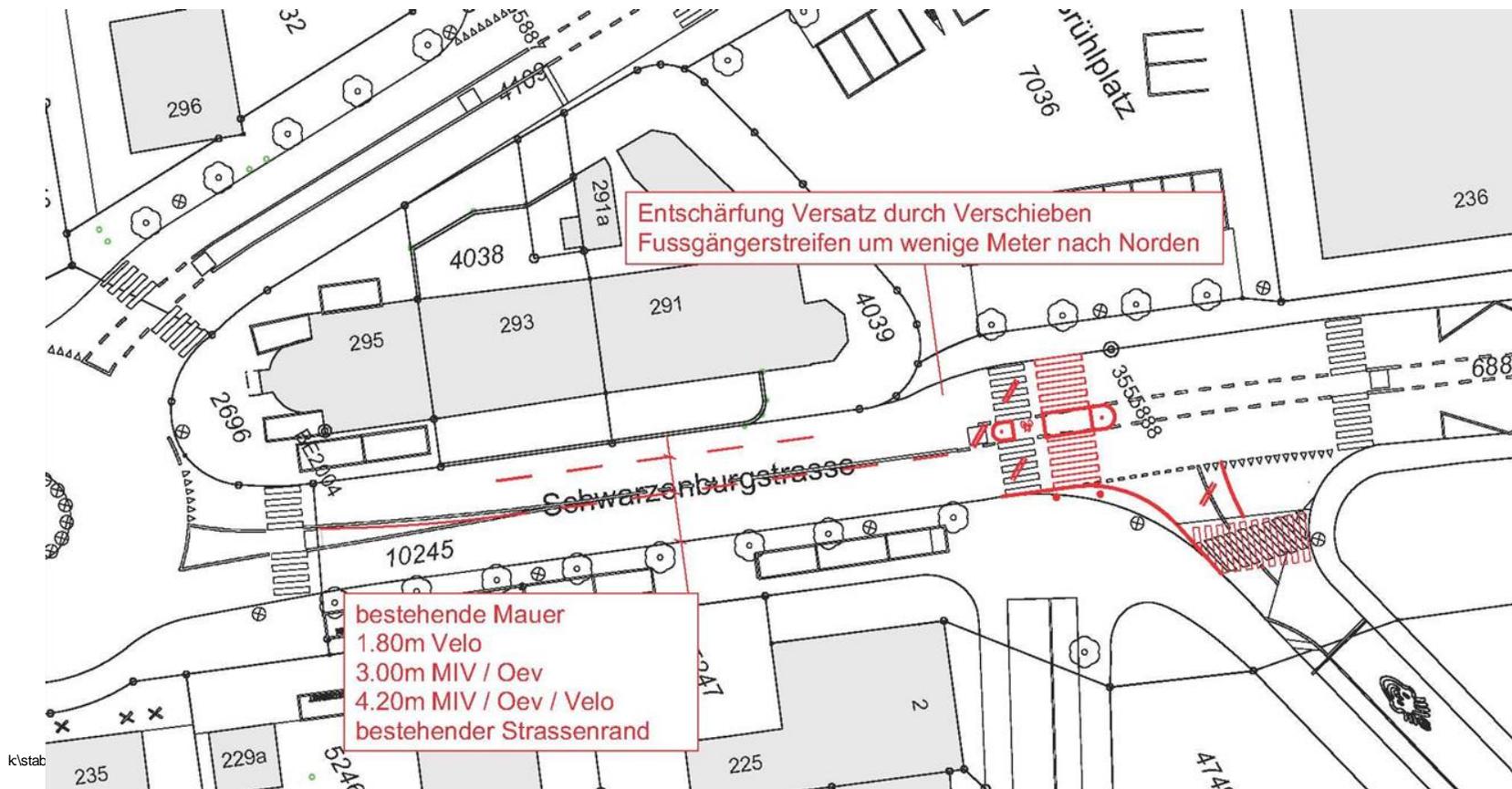
Mangelhafte Mittelinsel, geringe Breite Radstreifen, Parkplätze vor Bäckerei direkt an Strasse (Blickrichtung Bern)

Vorprojektresultate Langsamverkehrsmassnahmen im Liebfeld

In dieser Beilage werden die Vorprojektresultate und damit die geplanten Massnahmen nach Abschnitt beschrieben und aufgezeigt.

Abschnitt 1: Brühlplatz: Radstreifen und Korrektur Einmündung

- In Richtung Köniz wird neu ein 1.80m breiter Radstreifen entlang der Mauer vor dem Kreisel Schwarzenburg-/Könizstrasse markiert. Der Radstreifen endet 25 Meter vor dem Kreisel, damit die Velofahrenden rechtzeitig vor der Kreiseinfahrt in die Mitte der Fahrbahn gelangen und den Kreisel sicher durch die Mitte befahren können.
- Der Fussgängerstreifen auf der Schwarzenburgstrasse wird 4m nach Norden verschoben, um den für Velofahrende unangenehmen Versatz in Richtung Köniz zu entschärfen. Der Fussgängerstreifen wird behindertengerecht und mit baulich abgerundeten Inselköpfen ausgestaltet. Der Warteraum auf der Ostseite vor dem Fussgängerstreifen wird mit zwei Pfosten geschützt.
- Eine bauliche Randanpassung der Einfahrt in die Bündenackerstrasse reduziert die Geschwindigkeit. Der Fussgängerstreifen auf der Wabersackerstrasse wird senkrecht angeordnet.

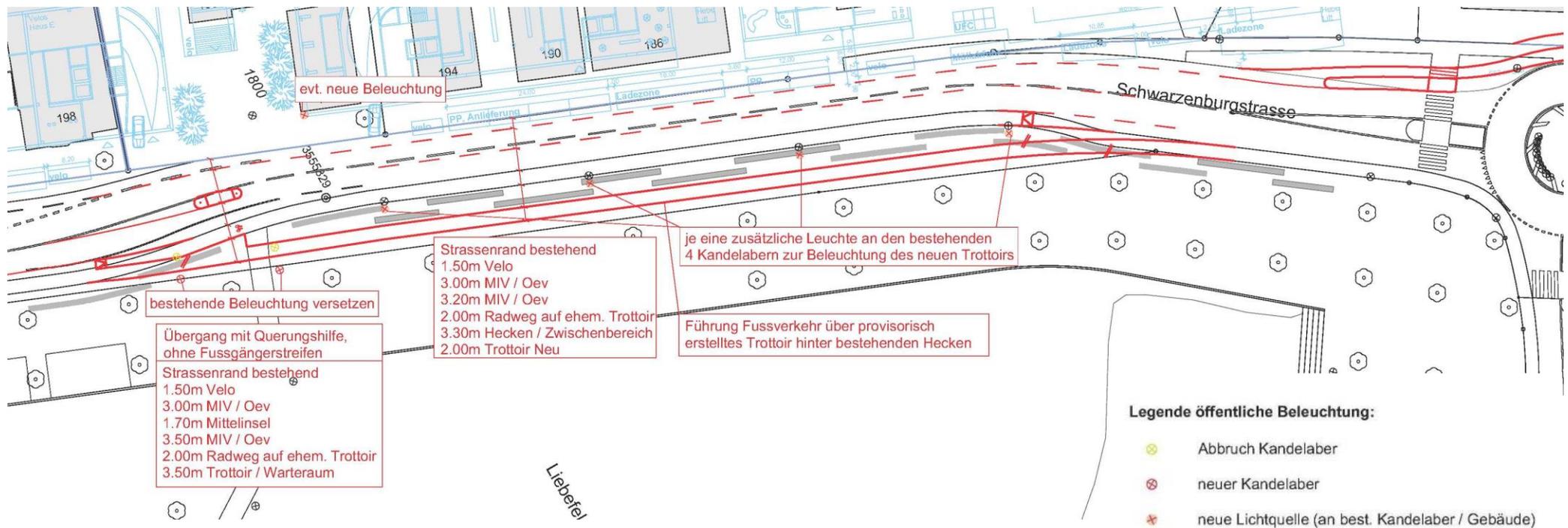


Abschnitt 2 Liebefeldpark: Sofortmassnahme Radweg/Trottoir

Auf dem ersten Teil des Abschnitts 2 vom Brühlplatz bis zum Jugendtreff können keine kurz- bis mittelfristigen Massnahmen realisiert werden, weil dies der Strassenquerschnitt es nicht zulässt.

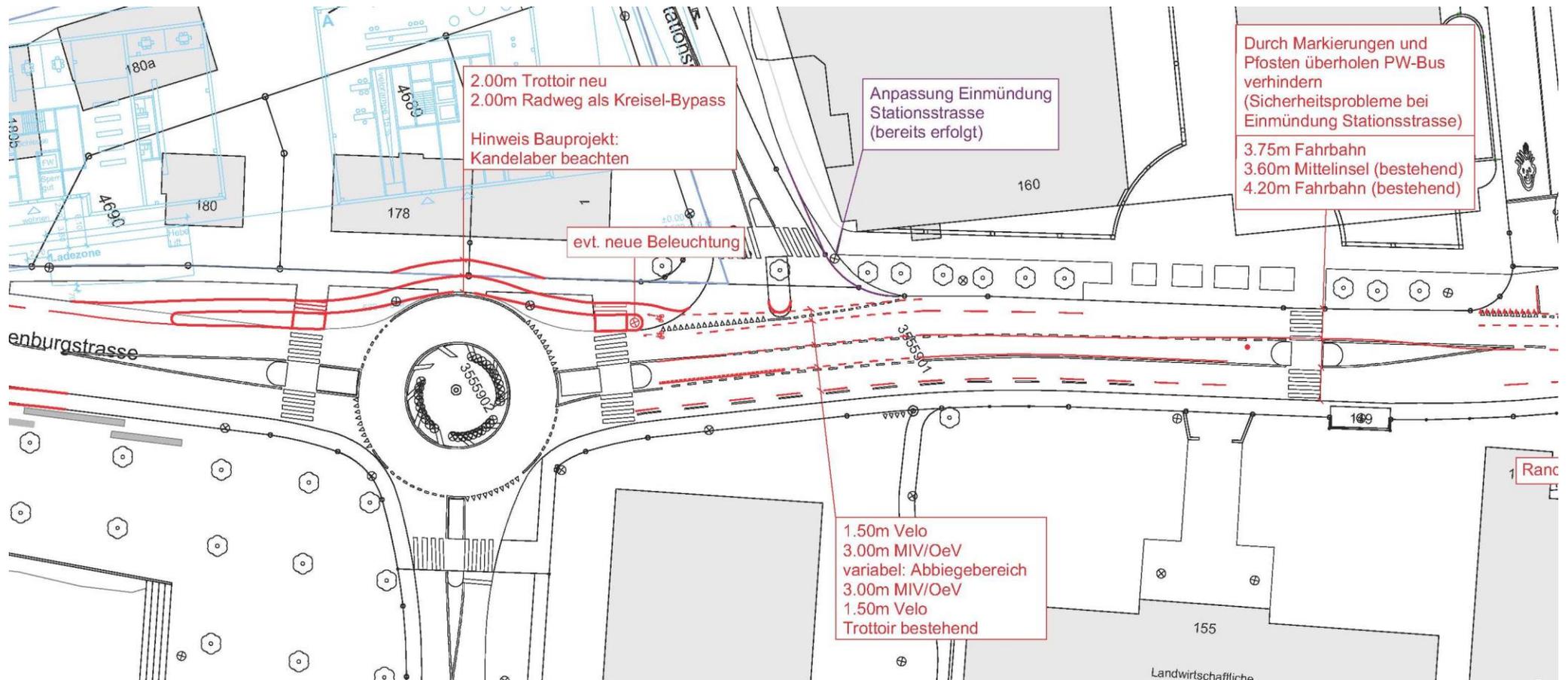
- Umnutzung des heutigen Trottoirs für den Veloverkehr in Richtung Bern
- Als Folge Erstellung eines neuen Trottoirs auf Seite Park
- Neu eine Querungshilfe auf Höhe des Jugendtreffs
- Neu einen Radstreifen ab Kreisel Bündenacker in Richtung Köniz
- Beleuchtung: Versatz von bestehenden, zusätzliche und neue Leuchten

Als Pendez für das Bauprojekt wurde aufgenommen, dass allenfalls auch ein Fussweg als Provisorium durch den Park realisiert werden kann und dadurch auf einen vollwertigen zusätzlichen Neubau eines Trottoirs verzichtet werden kann.



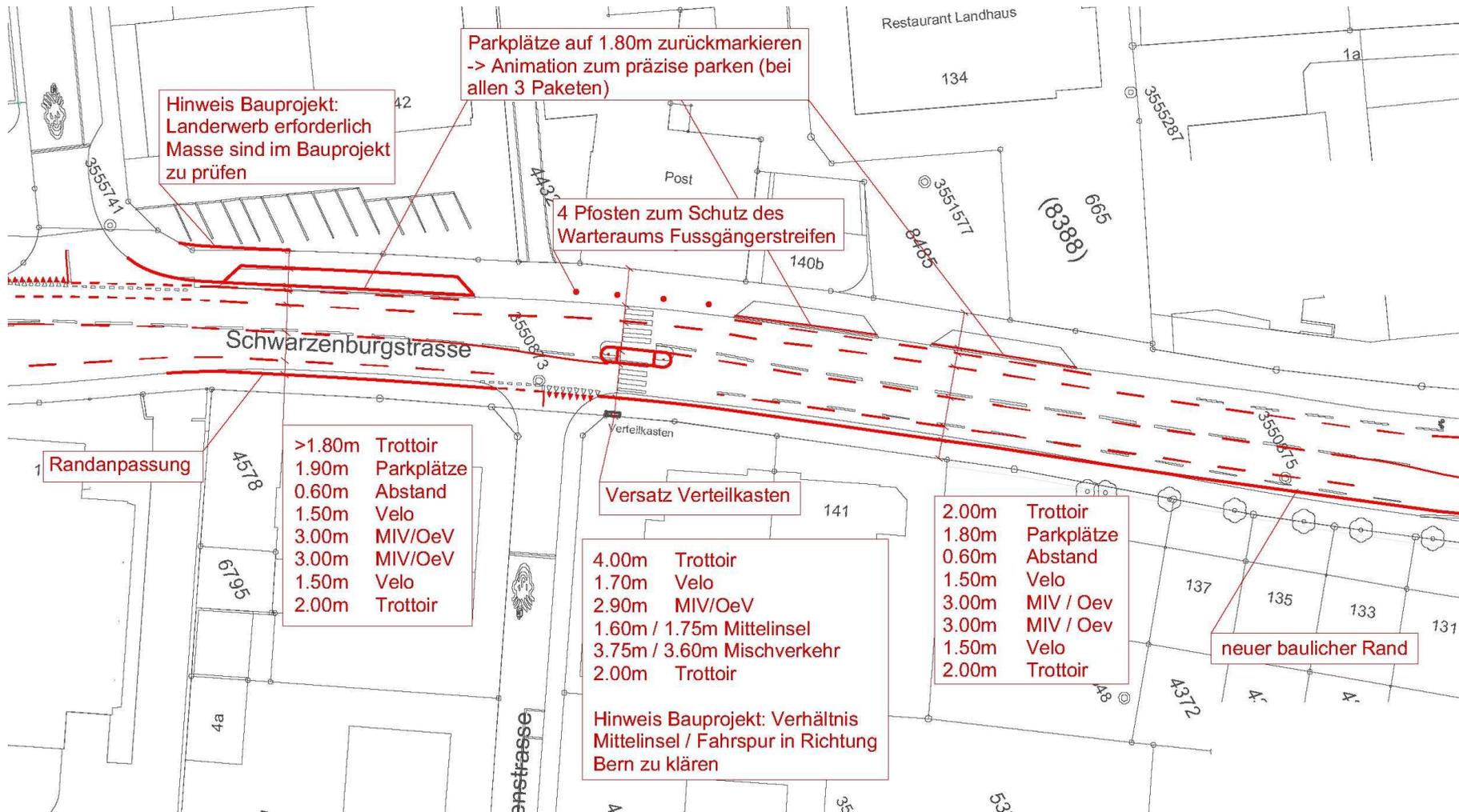
Abschnitt 3 Kreisel Bündenacker bis Stationsstrasse: Velo-Bypass Kreisel

- Der Kreisel Bündenacker wird mit einem neuen Velo-Bypass in Richtung Köniz umfahren.
- Die Neuaufteilung des Strassenquerschnitts erlaubt neu einen Radstreifen ab Bushaltestelle Liebefeld Park in Richtung Köniz und in Richtung Bern eine Verbreiterung des Radstreifens auf 1.50m.
- Die Überholmöglichkeit bei der Haltestelle Liebefeld Park in Fahrtrichtung Köniz soll aufgrund der Konflikte mit dem Verkehr der Stationsstrasse klar verhindert werden. Deshalb wird als Ergänzung zur geplanten durchgezogenen Linie ein Pfosten gesetzt.
- Anpassung der Beleuchtung



Abschnitt 4: Zentrum Liebfeld: einseitig durchgehender Radstreifen

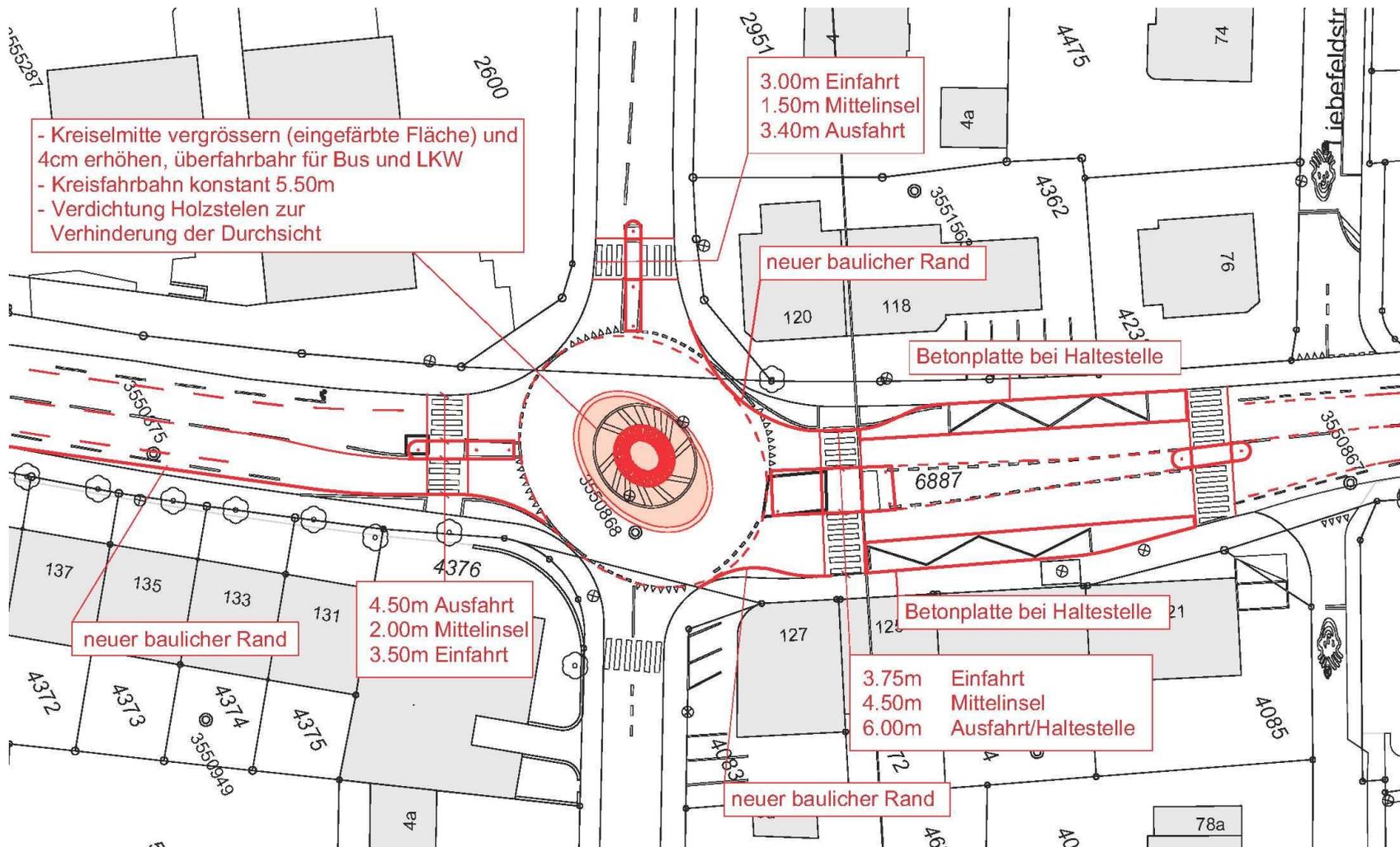
- Neue und durchgehende Markierung eines Radstreifens in Fahrtrichtung Köniz (in diese Richtung geht es leicht bergauf).
- Neuer Radstreifen in Fahrtrichtung Bern zwischen Kohlenweg und Schützenstrasse. Dieser wird auf Höhe des Fussgängerstreifens kurz unterbrochen, weil dort die Querschnittsbreite für einen Radstreifen ungenügend ist.
- Randanpassungen auf beiden Seiten



Abschnitt 5: Kreisel und Haltestelle Hessesstrasse: Sofortmassnahmen

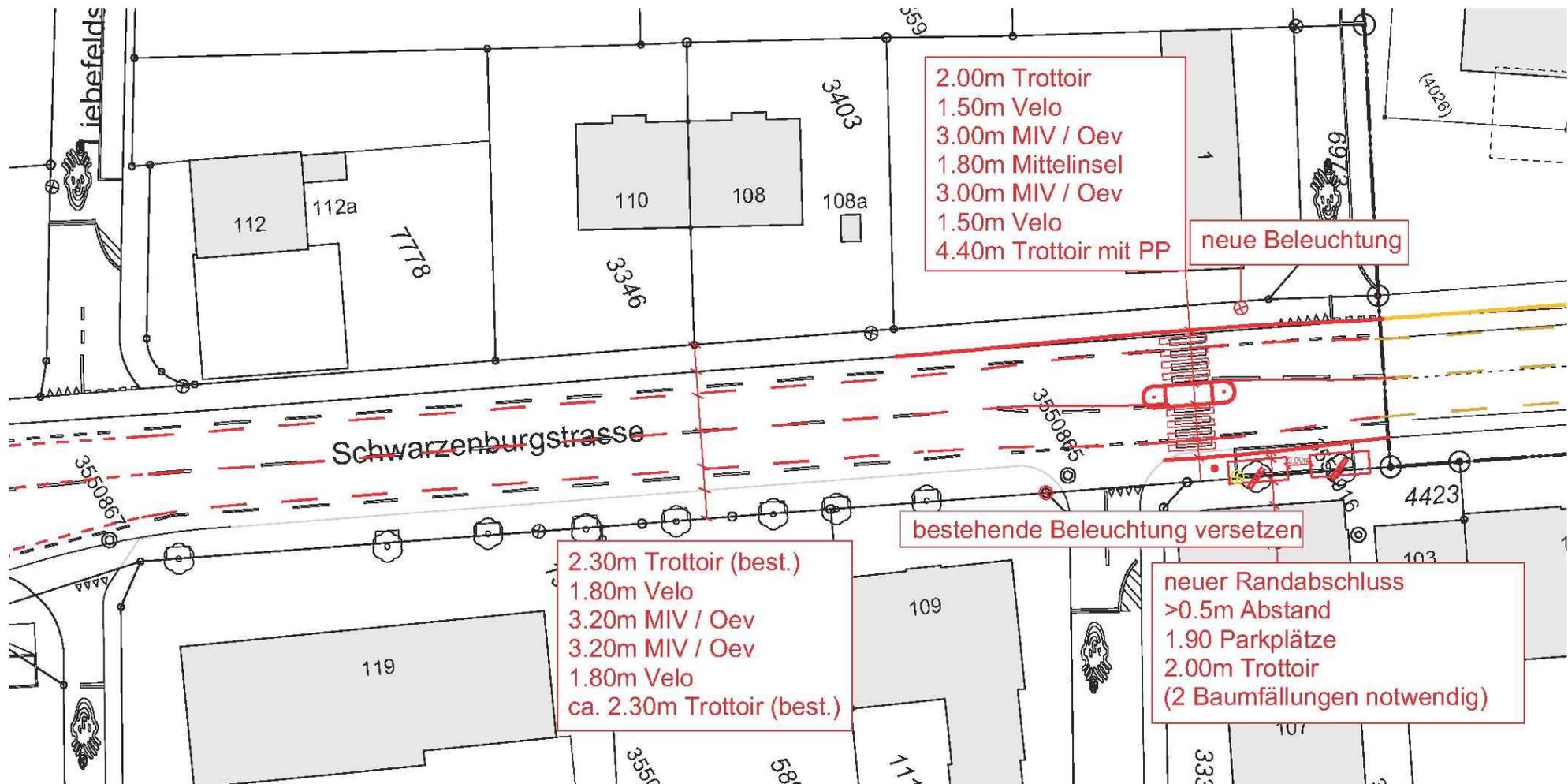
Die in der Planungsstudie vorgesehenen kurzfristigen Verkehrssicherheitsmassnahmen wurden im Rahmen des Vorprojekts optimiert. Mit folgenden Massnahmen kann der Kreisel Hessesstrasse, welcher sehr viele Velo-Unfälle aufweist, optimiert werden:

- Die Kreiselein- und -ausfahrten werden angepasst. Neue bauliche Ränder verhindern die direkte Linienführung durch den Kreisel und reduzieren die Geschwindigkeiten.
- Die Kreiselmitte wird vergrössert und auf 4cm (schräger Randabschluss) erhöht. Die Kreisfahrbahn wird auf konstant 5.50m reduziert.
- Durch eine Verdichtung der Holzstelen wird die Durchsicht stärker verhindert.
- Die drei bestehenden Mittelseln der Fussgängerstreifen werden behindertengerecht angepasst und neu baulich ausgestaltet.
- Bei den Bushaltestellen werden Betonplatten eingesetzt, aufwändige Unterhaltsarbeiten alle 2 – 3 Jahre fallen damit weg.



Abschnitt 6: Liebefeld bis Gemeindegrenze: Verbreiterung Radsreifen, Verbesserung FGS Bäckerei

- Die Parkplätze werden mit einem Abstand von der Strasse und mit einer Lücke zwischen den beiden Feldern markiert. Diese Lücke kann für das Parkiermanöver genutzt werden.
- Zudem wird der Wartebereich des Fussgängerstreifens neu mit einem Pfosten geschützt.
- Durch das Zurücksetzen der Parkfelder müssen die beiden Bäume gefällt werden. Auch ist ein Versatz des Beleuchtungs-Kandelabers notwendig.
- Schliesslich wird die Mittelinsel baulich gestaltet und die Ausleuchtung des Fussgängerstreifens durch eine neue Beleuchtung auf Seite des Grenzweges optimiert.



Anlagekategorien und Nutzungsdauer (Ermittlung Abschreibungssatz):

<u>Anlagekategorie:</u>	<u>Nutzungsdauer</u>	<u>Abschreib.satz</u>
Tiefbauten / Wasserversorgung:		
Wasserleitungen / Hydranten	80	1.25%
- Wasserfassungen	50	2.00%
- Wasseraufbereitungsanlagen	33 1/3	3.00%
- Wasser-Pumpwerke	50	2.00%
- Wasser-Reservoir	66	1.50%
- Mess-, Steuerungs- Fernwirkanlagen	20	5.00%
Tiefbauten / Wasserbau:	50	2.00%
Tiefbauten / Strassen:	40	2.50%
Tiefbauten / Abwasserentsorgung:		
- Kanalisation	80	1.25%
- Spezialbauwerke	50	2.00%
- Abwasserreinigungsanlagen	33 1/3	3.00%
Tiefbauten / Übrige Tiefbauten:	40	2.50%
Hochbauten / Schulhaus, Kindergarten, Mehrzweckhalle:	25	4.00%
Hochbauten / Schwimmbad/Eissportanlage / Hallenbad:	25	4.00%
Hochbauten / Öffentliche Toilette:	25	4.00%
Hochbauten / Gemeindehaus / Zivilschutzanlage:	33 1/3	3.00%
Hochbauten / Werkhof / Feuerwehrmagazin:	40	2.50%
Hochbauten / Schiessanlage / Abfallsammelstelle:	40	2.50%
Hochbauten / Übrige:	25	4.00%
Waldungen / Alpen:	40	2.50%
Mobilien / Maschinen / Fahrzeuge	10	10.00%
Information / Soft-und Hardware	5	20.00%