

Blinzern, Köniz; Bauprojekt Haltestellen Linien 19 und 16

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Die Endhaltestelle der Buslinie 19 von BERNMOBIL in der Blinzern muss für künftige Anforderungen umgerüstet werden. Zum einen wird BERNMOBIL die Buslinie 19 ab 2023 elektrisch betreiben, zu diesem Zweck muss an der Endhaltestelle eine Schnellladestation installiert werden. Zudem kann es während der Spitzenzeiten dazu kommen, dass zwei Gelenkbusse an der Endhaltestelle stehen. Deshalb braucht es zwei hintereinanderliegende Haltekanten von ausreichender Länge. Zum anderen ist die Gemeinde Köniz im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) verpflichtet, die Endhaltestelle Blinzern sowie die dortige Haltestelle der Linie 16 bis 2023 hindernisfrei zu gestalten. Das Könizer Parlament hat am 12. November 2018 für die hindernisfreie Ausgestaltung von 27 Haltekanten des öffentlichen Verkehrs an Gemeindestrassen einen Kredit von CHF 3'100'000.00 bewilligt. Wie damals im Parlamentsantrag festgehalten, war die Haltestelle Blinzern nicht Teil dieses ersten Kredits.

Um die Endhaltestelle der Linie 19 zukunftstauglich zu gestalten und den verschiedenen Anforderungen gerecht zu werden, haben die zuständige Abteilung Verkehr und Unterhalt und BERNMOBIL gemeinsam ein separates Einzelprojekt erarbeitet und einen Kostenteiler definiert. Hierfür beantragt der Gemeinderat dem Parlament einen Kredit in der Höhe von CHF 750'000 (inkl. MWST).

Für die Umgestaltung der restlichen ÖV Haltestellen auf dem Gemeindegebiet, werden dem Parlament zu einem späteren Zeitpunkt noch zwei weitere Kredite beantragt:

- Haltestellen der Linie 10
- Restliche Haltestellen der Linie 19



Abb. 1: Visualisierung ÖV-Haltestelle Linie 16 / 19 – Fahrriktion Spiegel

2. Situation heute

Seit 1983 wenden die Busse der heutigen Linie 19 an der Haltestelle Blinzern im Spiegel. An der Spiegelstrasse in Fahrtrichtung Köniz ist zudem die Haltestelle Blinzern der Linie 16 in Richtung Köniz Zentrum angeordnet. Die Haltestelle Blinzern befindet sich auf zwei Parzellen im Eigentum der Burgergemeinde Bern, die Nutzung der Haltestelle ist in einem Mietvertrag zwischen der Gemeinde Köniz und der Burgergemeinde geregelt. Der jährliche Mietzins beträgt aktuell CHF 1'415.

Auf der Linie 19 werden heute Gelenkbusse mit einer Länge von 18,5 m eingesetzt. Wenn während der Spitzenzeiten zwei Busse an der Endhaltestelle stehen, reicht die heutige Haltekante mit einer Länge von 36 Metern nur sehr knapp. Die Haltekante der Linie 19 ist zwischen 14 cm und 16 cm hoch, jene der Linie 16 zwischen 4 cm und 15 cm. Seit der Inbetriebnahme im Jahr 1983 wurden die Beläge im Haltebereich zwar mehrmals ersetzt (Fahrinnen), ansonsten erfuhr die Haltestelle keine wesentlichen Anpassungen.

3. Die neuen Anforderungen

3.1 Hindernisfreie Gestaltung

Bis spätestens Ende 2023 sollen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Schweiz hindernisfrei sein. So verlangt es das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), welches 2004 in Kraft trat. Als zentrale Massnahmen sind die Haltekanten an den Haltestellen so zu erhöhen, dass alle Menschen ohne fremde Hilfe in den Bus oder in das Tram einsteigen und am Ende ihrer Fahrt wieder aussteigen können. Die Haltekante muss 22 cm hoch sein; ist dies aus baulichen Gründen nicht möglich, so muss die Kantenhöhe 16 cm betragen. Um Synergien mit der Elektrifizierung der Haltestelle Blinzern durch BERNMOBIL zu nutzen, ist die hindernisfreie Ausgestaltung der Haltestelle nun Teil des hier vorliegenden Geschäfts.

3.2. Elektrifizierung Linie 19

BERNMOBIL hat zum Ziel, auf seinem Netz bis 2040 die vollständige Klimaneutralität zu erreichen. Neben dem Tramnetz werden in der Stadt Bern bereits die drei Linien 11, 12 und 20 mit Trolleybussen betrieben, und auf der Linie 10 (Könizer Ast) sind zukünftig Doppelgelenktrolleybusse vorgesehen. Seit 2018 verkehren zudem auf der Linie 17 als Pilotbetrieb batteriegepiesene E-Busse. Die Erfahrungen mit den Batteriebussen zeigen, dass der fahrplanmässige Betrieb einer Buslinie mit Elektro-Gelenkbussen heute möglich ist. Dank der Schnellladung an der Endhaltestelle können die Busse ein ganzes Tagespensum auch auf der Linie 19 absolvieren, über Nacht werden die Batterien in der Garage wieder vollständig aufgeladen.

Auch die Linien 19 und 21 sollen ab 2023 mit solchen Bussen betrieben werden. BERNMOBIL beschafft momentan die entsprechenden Fahrzeuge. Analog der Endhaltestelle Köniz Weiermatt der Linie 17 sollen an den jeweiligen Endhaltestellen der Linien 19 und 21 die notwendigen Infrastrukturen für die Elektrifizierung installiert werden. Auf der Linie 19 plant BERNMOBIL zusammen mit der Stadt Bern (Elfenau) und der Gemeinde Köniz (Blinzern) die Einrichtung je einer Schnellladestation und eines Technikraums an den Endhaltestellen. Wie die Gemeinde Köniz beabsichtigt auch die Stadt Bern, im Zuge der Arbeiten von BERNMOBIL die Haltestelle hindernisfrei zu gestalten und den Raum sowie die Ausstattungselemente aufzuwerten bzw. zu erneuern.

3.3. Neuordnung der Haltekanten, Sanierung der Beläge und Infrastrukturen

Planerisch wird die Wendeschleife Blinzern über die nächsten Jahrzehnte Bestand haben, die Linie 19 wird auch langfristig dort wenden. Die künftig eingesetzten Busse auf der Linie 19 werden eine Länge von 18,75 m aufweisen. Mit Beibehalt des heutigen Takts werden auch in Zukunft kurzzeitig zwei Busse gleichzeitig an der Haltestelle stehen. Durch eine geringfügige Neuordnung der Haltestelle wird die Möglichkeit geschaffen, eine Haltekante für zwei hintereinanderstehende Gelenkbusse anzuordnen. Mit der heutigen Geometrie der Wendeschleife wäre dies nicht möglich.

Seit der Inbetriebnahme der Wendeschleife im Jahr 1983 wurden an der Haltestelle Blinzern – abgesehen von periodischen Belagsarbeiten – keine nennenswerten Investitionen vorgenommen. Die Strassen- und Trottoirbeläge haben ihre Lebensdauer erreicht.

4. Das Projekt

Auf der Visualisierung (Ziffer 1) und im Übersichtsplan (Beilage) sind die einzelnen Elemente des Projekts zur Umgestaltung und Elektrifizierung der Endhaltestelle Blinzern ersichtlich. BERNMOBIL ist zuständig für die technischen Installationen zum Laden der Busse (Ladearm, Elektrostation), für die neue WC-Anlage für das Personal, für den Ticketautomat und die Fahrgastinformation. Nachfolgend wird nur auf jene Elemente eingegangen, welche in der Verantwortung der Gemeinde Köniz liegen oder die von beiden Projektpartnern gemeinsam getragen werden.



Abb. 2: Visualisierung ÖV-Haltestelle Linie 16 / 19 – Fahrtrichtung Köniz

4.1 Hindernisfreie Haltekante Linie 19

Im Vergleich zu heute wird die neue Haltekante in der Wendeschleife leicht verschoben und abgedreht. Nur so ist es möglich, eine Haltekante mit einer Gesamtlänge von 41,5 m zu realisieren und damit zwei Gelenkbussen von 18,75 m Länge den gleichzeitigen Aufenthalt an der Haltekante zu ermöglichen. Die vordere Hälfte der Haltekante, welche von den Bussen in aller Regel angefahren wird und an der sich auch der Ladearm befindet, weist eine Höhe von 22 cm auf. Die hintere Hälfte der Haltekante, welche nur in Ausnahmefällen von den Bussen angefahren wird, wird mit einer Höhe von 16 cm ausgebildet. Hier ist eine Höhe von 22 cm nicht möglich, weil die Busse von der Spiegelstrasse herkommend die Kante in einem Bogen anfahren und deshalb leicht über die Kante «streichen» müssen, um eng genug an die Haltekante zu gelangen.

4.2 Hindernisfreie Haltekante Linie 16 / Grünraum in der Wendeschleife

Die Haltekante der Linie 16 in Fahrtrichtung Köniz wird zum Mittelbereich auf Höhe Wendeschleife verschoben. Zwar werden auf der Linie 16 nach heutigem Wissensstand auch künftig Busse mit einer Länge von 12 m eingesetzt. Um für allfällig längere Fahrzeuge gerüstet zu sein, ist eine Haltekante von 18 m Länge geplant. Die neue Haltekante kann vollständig mit einer Höhe von 22 cm ausgebildet werden.

Durch die Anordnung der Haltekante auf Höhe des Mittelbereiches wird ein Teil der dortigen Grünfläche zum Perron und muss darum befestigt werden. Als Kompensation erhält der Mittelbereich eine leicht andere Form und wird dadurch ein wenig grösser (neu ca. 175 m², heute ca. 165 m²). Zudem werden vier neue Bäume gepflanzt, total werden es danach neun Bäume sein.

4.3 Gestaltung der Haltestelle / Personen- und Velounterstand

Sämtliche Infrastrukturen an der heutigen Haltestelle werden abgebrochen und neu erstellt. Wie auf der Visualisierung zu erkennen ist, wird neu eine Betonmauer errichtet. An dieser wird die Überdachung für die wartenden Fahrgäste angehängt, analog der Haltestelle Steinhölzli in Fahrtrichtung Spiegel. Entlang der Mauer wird zudem der neue Velounterstand angeordnet, welcher in etwa gleich viele Plätze aufweist wie der heutige. Auch der Ladearm wird vor der Mauer angeordnet, hingegen werden die Elektrostation und die WC-Anlage hinter der Mauer platziert. Somit schützt die Mauer zugleich vor Geräuschen der Elektrostation. Ein Lärmgutachten hat gezeigt, dass die gesetzlichen Vorschriften sehr gut eingehalten werden. Neu werden in der Haltestelle zudem zwei (statt heute einem) Standplätze für Carsharing oder andere Zwecke angeordnet. Dabei wird die Infrastruktur unter dem Boden mit einem Leerrohr so vorbereitet, dass eine spätere Installation etwa einer Ladestation für Elektrofahrzeuge ohne grössere baulichen Eingriffe in den Belag möglich ist.

Die geschützten Feldhölzer hinter der Haltestelle bleiben in ihrer ganzen Ausbreitung erhalten. Einzelne Büsche müssen entfernt werden, werden jedoch an anderer Stelle neu gepflanzt.

4.4 Fahrbahn, Busplatten, Trottoirs, Werkleitungen, Beleuchtung

Sämtliche Fahrbahn- und Trottoirbeläge haben ihre Lebensdauer erreicht und müssen erneuert werden. Die Fussgängerführung im gesamten Haltestellenbereich wird hindernisfrei gestaltet. Entlang der Haltekanten der Linien 19 und 16 werden Busbetonplatten eingebaut.

Die neue Anordnung der Haltekanten zieht Anpassungen an verschiedenen Werkleitungen und an der Entwässerung mit sich. Die Verrohrung im Haltestellenbereich wird neu organisiert. Als Folge des Einbaus einer Busbetonplatte im neuen Haltebereich der Linie 16 müssen in der Spiegelstrasse zwei rund 20 Meter lange Teilstücke von Frischwasserleitungen ersetzt werden. Zwei Beleuchtungskandelaber im Haltestellenbereich müssen abgebrochen und neu errichtet werden.

5. Landbeanspruchung und Flächenkompensation

Durch die leicht veränderte Geometrie der Wendeschleife und der Haltekanten werden zusätzliche 48 m² Land benötigt, welche heute nicht Teil des Vertrags mit der Burgergemeinde Bern als Grundeigentümerin der betroffenen Parzellen 7836 und 7837 sind. Die Burgergemeinde ist mit der zusätzlichen Landbeanspruchung einverstanden. Die beiden Parzellen befinden sich heute in der Landwirtschaftszone, deshalb ist hier ein Einzonungsverfahren nötig. Ziel ist, das Baugebot und das Einzonungsbegehren gleichzeitig zu publizieren respektive öffentlich aufzulegen. Unter Einbezug der neuen Flächenverhältnisse wird mit der Burgergemeinde Bern ein neuer Vertrag ausgehandelt.

Die Spiegelstrasse (Parzelle 4349 in nachstehender Abbildung) nutzt die für die Verkehrsfläche zur Verfügung stehende Gesamtbreite (12 m) der Strassenparzelle nicht aus. Mit einer Breite von ca. 7,5 m ist der Strassenquerschnitt um 4,5 m schmaler als die Breite der Strassenparzelle. Die Abbildung zeigt, dass derzeit ca. ein 4,5 m breiter Streifen der Strassenparzelle 4349 als landwirtschaftliche Fläche genutzt wird. Damit werden heute 275 m² der Strassenparzelle, welche an die Parzelle 7837 der Burgergemeinde Bern angrenzen, als Landwirtschaftsfläche genutzt. Dem gegenüber steht die für die Umsetzung des Projekts notwendige zusätzliche Landbeanspruchung von insgesamt 48m².



Abb. 3: Die Fläche von 275 m² der Strassenparzelle wird heute als landwirtschaftliche Fläche genutzt, davon werden 48m² eingezont.

6. Finanzen

6.1. Kostenteiler

In einem Kostenteiler haben die Gemeinde Köniz und BERNMOBIL die Finanzierung des Projekts geregelt. Grundsätzlich sind beide Projektpartner verantwortlich für die Finanzierung jener Elemente, die in ihrer eigenen Verantwortung liegen. Während sämtliche Kosten im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Linie 19 sowie für Installationen wie WC-Anlage, Ticketautomat und Fahrgastinformation zulasten von BERNMOBIL gehen, ist Köniz für die hindernisfreie Umgestaltung der Haltestelle sowie für die neuen Busbetonplatten verantwortlich. Zusätzlich entstehen Köniz Kosten für die Erneuerung des Personen- und Velounterstands, für Arbeiten an verschiedenen Werkleitungen, für die Sanierung der Strassen- und Trottoirbeläge, die Aufwertung des Grünraums im Innern der Wendeschleufe sowie anteilmässig für die Projektierung.

Nachfolgend werden gemeinsam getragene Projektelemente und Schnittstellen erläutert:

- Die Projektierung erfolgt aus einer Hand. Die Kosten für die Phasen Vorprojekt, Bauprojekt und Bewilligung sowie für den Landschaftsarchitekten werden je hälftig getragen. Die Kosten für die Phasen Ausschreibung, Ausführungsprojekt, Ausführung und Abnahme werden gemäss den effektiven Baukosten auf die beiden Projektpartner aufgeteilt.
- Bei den Werkleitungen trägt die Gemeinde Köniz die Kosten für Entwässerung, Kanalisation, Wasser und Beleuchtung, ausgenommen sind ein paar wenige Elemente im Zusammenhang mit der WC-Anlage. BERNMOBIL trägt die Kosten für Werkleitungen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung.
- Die Betonwand als wichtiges Gestaltungselement der neuen Haltestelle Blinzern wird von den beiden Projektpartnern je hälftig getragen.

6.2. Kreditantrag

Mit diesem Geschäft beantragt der Gemeinderat dem Parlament für die Realisierung der Umgestaltung der Endhaltestelle Blinzern (Kostenanteil Gemeinde Köniz) einen Kredit in der Höhe von CHF 750'000 (inkl. MWST, Genauigkeit +/- 10%). Der Kredit setzt sich wie folgt zusammen:

Installationen	CHF 49'000
Werkleitungen (Entwässerung, Frischwasser, Beleuchtung)	CHF 68'000
Fahrbahn (Busplatten, Haltekanten, Strassen, Trottoirs, Randabschlüsse)	CHF 268'000
Markierung / Signalisation	CHF 5'000
Diverses (Grünfläche [Baum- und Heckenpflanzung], Velounterstand [Dach], Anteil Betonwand, Wartehalle [Dach])	CHF 108'000
Zwischentotal Baukosten	CHF 498'000
Anteilmässige Planungskosten (Bauingenieur, Landschaftsarchitekt)	CHF 90'000
Sonstiges (Baugesuch, Einzonung, Geometer, Notar, Kommunikation, Inkonvenienzen Landwirt)	CHF 40'000
Unvorhergesehenes (ca. 10%)	CHF 63'000
Total (exkl. MWST)	CHF 691'000
Mehrwertsteuer (7,7%, gerundet)	CHF 54'000
Total (Kreditantrag, inkl. MWST, gerundet)	CHF 750'000

Im IAFP 2021 ist für dieses Projekt ein Betrag von CHF 50'000 (Anteil Projektkosten), im IAFP 2022 ein Betrag von CHF 800'000 (Ausführung inkl. Ingenieuranteil) eingestellt. Damit sind im IAFP genügend Mittel vorhanden.

7. Termine, Bauphase

Die Bauarbeiten an der Haltestelle Blinzern sollen von April 2022 bis Juni 2022 stattfinden. Anschliessend kann BERNMOBIL die elektrischen Installationen vornehmen und mit den Tests beginnen. Die vollständige Inbetriebnahme der Elektrobusse auf der Linie 19 ist per Anfang 2023 vorgesehen.

Grundsätzlich können die Busse der Linie 19 während der Bauphase weiterhin die Wendeschleife benutzen, ausser während der rund einwöchigen Belagsarbeiten. Wo und wie die Busse in dieser einen Woche halten und wenden werden, ist noch nicht definiert. Die Haltestelle der Linie 16 in Fahrtrichtung Köniz wird je nach Baufortschritt variieren.

8. Folgen bei Ablehnung

Das mit BERNMOBIL koordinierte Projekt kann in der geplanten Form nicht ausgeführt werden. Die hindernisfreie Umgestaltung der Endhaltestelle Blinzern in der gesetzlichen Frist bis 2023 dürfte kaum möglich sein. BERNMOBIL wird die Elektrifizierung auch ohne Beteiligung von Köniz vornehmen, die Projektsynergien gehen verloren.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung des Projekts Köniz, Blinzern, Haltestellen L 19 und 16, Bauprojekt Ausführung wird ein Kredit von CHF 750'000 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 2410.5010.0364 bewilligt.

Köniz, 7. Mai 2021

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Übersichtsplan 1:300 (online auf Website)
- 2) Folgekostentabelle



FOLGEKOSTEN nach HRM2

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage: **Art. 58 GV (Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen)**
 Bei Beschlüssen, die unmittelbar oder zu einem späteren Zeitpunkt mit Aufwendungen oder Erträgen für die Gemeinde verbunden sind, ist das beschlussfassende Organ vorgängig über die Kosten, die Folgekosten, die Finanzierung und die Auswirkungen auf das Finanzhaushaltgleichgewicht zu orientieren.

JAHR	%	2020	2021	2022	2023	2024
------	---	------	------	------	------	------

INVESTITIONSOBJEKT (Kto-Nr. / Bezeichnung):

2410.5010.0364
 Köniz, Blinzern, Haltestellen L 19 und 16, Bauprojekt Ausführung

Beträge in CHF = Eingabefelder !! **BRUTTOKREDIT:** 750'000.00

Inbetriebnahme des Objektes (Jahr): 2021 = Abschreibungsbeginn nach Nutzungsdauer (siehe Spalte J)

INVESTITIONSTRANCHEN:					
	50'000	700'000			

FOLGEKOSTEN:

Kapitalkosten:					
Abschreibungen ab Betrieb	4.00%	0	0	30'000	30'000
<small>(Anlagekategorien sind unten aufgeführt = scrollen!)</small>					
Fremdfinanzierungszinsen	0.2%	0	25	400	750
<small>(bei einem Fremd- / Selbst-Finanzierungsgrad von je 50%)</small>					
Betriebskosten					
Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)	%	0	0	0	0
Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)	%	0	0	0	0
oder					
Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)					
Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)					
abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten					
Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)					
wegfallende Kosten (z. B. keinen Mietaufwand)					
Total Folgekosten		0	25	30'400	30'750