

Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest, Umsetzung Massnahmen

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Verkehrsmanagement-Systeme haben zum Zweck, den bestehenden Verkehr ohne Ausbau der Verkehrsinfrastruktur effizient und verträglich abzuwickeln. Stau, stehender/stockender Verkehr und Schleichverkehr durch die Quartiere sollen vermieden werden.

Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) II wird für die Agglomeration Bern bis 2030 und darüber hinaus eine deutliche Verkehrszunahme prognostiziert. Schon heute stockt der Verkehr auf Teilen des Könizer Strassennetzes, am stärksten im Raum Köniz/Liebefeld. In diesem Raum ist seit Jahren eine starke bauliche Entwicklung im Gang, welche für ein Wachstum an Wohnraum und Arbeitsplätzen sorgt. Diese Siedlungsentwicklung nach innen ist angesichts der guten Erschliessung und Nahversorgung im Raum Köniz/Liebefeld sinnvoll und entspricht den Zielen der Könizer Ortsplanung. Als Folge der Siedlungsentwicklung nach innen wird durch die neuen Nutzungen zusätzlicher Verkehr generiert. Damit der zu erwartende Mehrverkehr in diesem Raum auch künftig verträglich abgewickelt werden kann, soll das Strassennetz mit einem Gesamtverkehrsmanagementsystem effizient bewirtschaftet werden.

Das übergeordnete Verkehrsmanagement nimmt sowohl in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern als auch im Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Bern einen hohen Stellenwert ein. Der Gemeinderat hat sich in früheren Jahren mehrfach für das Verkehrsmanagement im Korridor Köniz/Liebefeld ausgesprochen. Die Bearbeitung und Umsetzung der Massnahmen erfolgt im Rahmen des Projekts *Verkehrsmanagement Region Bern* unter Federführung des Kantons. Eines der sechs Teilprojekte ist das *Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest*, welches Gegenstand dieses Antrags ist.

Mit verschiedenen Massnahmen soll im Raum Köniz/Liebefeld der Verkehr auf den Hauptachsen direkt gesteuert, verstetigt und für alle Anspruchsgruppen optimiert werden: für den öffentlichen Verkehr (ÖV), den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Fuss-/Veloverkehr.

Auch der Bund attestiert dem Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest eine hohe Priorität, das Projekt erhält deshalb als A-Projekt des Agglomerationsprogramms Bern der 3. Generation Bundesbeiträge.

Die Gesamtkosten für die Projektierung und Umsetzung der geplanten Massnahmen im Projekt Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest im Raum Köniz/Liebefeld werden auf CHF 5,75 Mio. (inkl. MWST) veranschlagt. Für die Massnahmen auf Gemeindestrassen und angesichts des Nutzens, den das Verkehrsmanagement-Projekt dem Raum Köniz/Liebefeld bringt, soll die Gemeinde Köniz einen pauschalen Kostenbeitrag von CHF 500'000 an das Vorhaben leisten. Darauf haben sich Kanton und Gemeinde in einem Vereinbarungsentwurf geeinigt. Spätere Betriebs- und Unterhaltskosten gehen vollumfänglich zulasten des Kantons.

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament mit diesem Geschäft einen Gemeindeanteil an das Projekt in der Höhe von CHF 500'000 (inkl. MWST). Bewilligt das Parlament den Kredit, wird der Gemeinderat die Vereinbarung mit dem Kanton unterzeichnen. Die Verkehrsmanagement-Massnahmen werden voraussichtlich 2025 in Betrieb gehen.

2. Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest: Einführung, Einbettung, Ziele

2.1 Verkehrsmanagement Region Bern

Unter Verkehrsmanagement versteht man die aktive Beeinflussung der Verkehrsabläufe mittels Verkehrslenkung, -leitung, -steuerung und -information. Der Verkehr soll sicher und flüssig und damit für Mensch und Umwelt verträglicher abgewickelt werden.

Das übergeordnete Projekt Verkehrsmanagement Region Bern hat zum Ziel, den Verkehr so zu beeinflussen, dass er in Bewegung bleibt, und dass die Verkehrssicherheit insbesondere auch für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet ist. Mit gezielten Massnahmen sollen weniger Staus in den Ortszentren und weniger Verlustzeiten für den ÖV resultieren, dies bei gleichbleibenden Reisezeiten für den MIV und ohne Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Für die Realisierung der notwendigen Massnahmen im Projekt Verkehrsmanagement Region Bern zeichnen Kanton (Federführung), Bund, Stadt Bern und folgende Agglomerationsgemeinden verantwortlich: Köniz, Kehrsatz, Worb, Rüfenacht, Muri-Gümligen, Ostermundigen, Ittigen, Bolligen, Zollikofen, Münchenbuchsee, Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl. Das Projekt Verkehrsmanagement Region Bern entspricht den Zielsetzungen der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, wird vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme unterstützt und mit Kostenbeiträgen der Gemeinden mitfinanziert. Das Verkehrsmanagement Region Bern ist aufgeteilt in sechs Teilräume, wie nachfolgender Abbildung zu entnehmen ist:

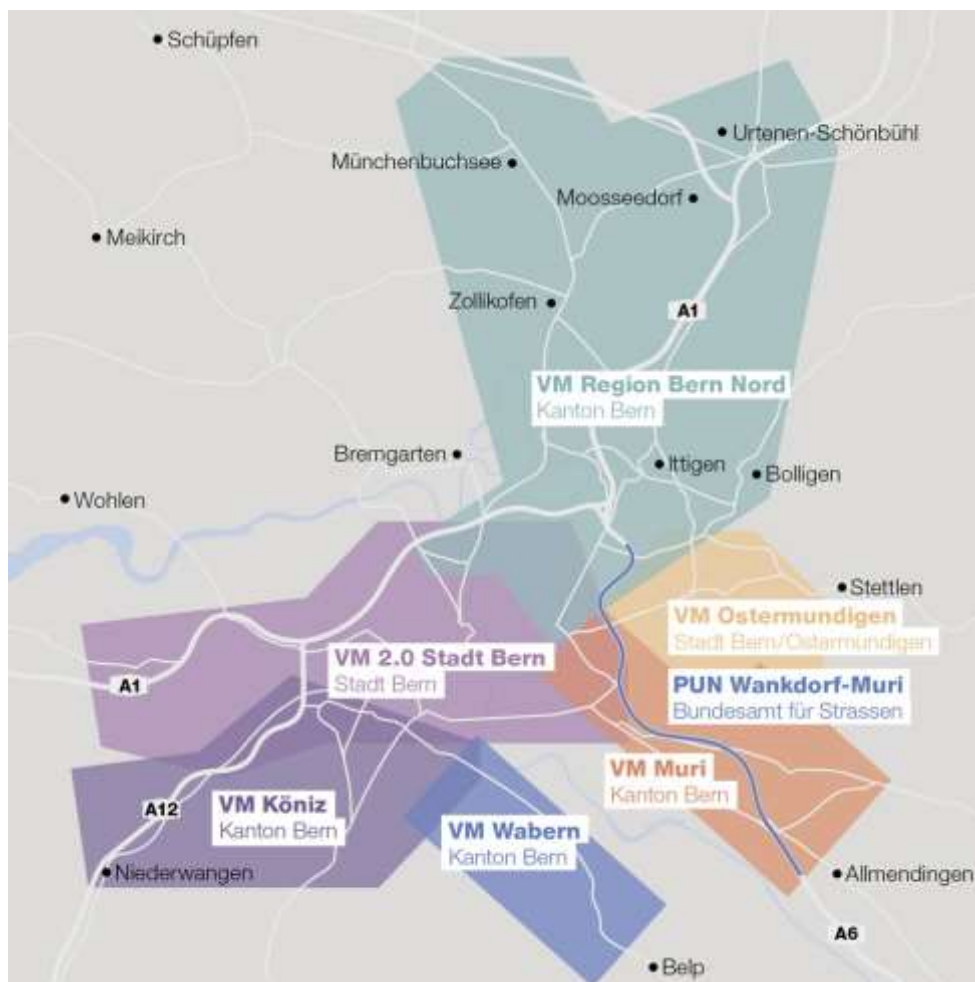


Abbildung 1: Gesamtperimeter Verkehrsmanagement Region Bern und dessen Teilräume. Für das Projekt Pannestreifenumnutzung (PUN) Wankdorf - Muri ist das Bundesamt für Strassen ASTRA zuständig. (Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern)

Damit die Abstimmung auf die örtlichen Gegebenheiten sichergestellt ist, wird jeder Teilraum in einem eigständigen Projekt bearbeitet. Am weitesten fortgeschritten ist das Projekt Region Bern Nord: Die lokale Inbetriebnahme einzelner Massnahmen erfolgte bis Ende 2021, die übergeordnete Inbetriebnahme mit Anschluss an den zentralen Verkehrsrechner erfolgt 2022.

Gegenstand dieses Antrags ist das Projekt Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest im Raum Köniz/Liebefeld. Der Umfang der Massnahmen im Raum Niederwangen, welcher ebenfalls Teil des Verkehrsmanagement-Projekts Köniz - Bern Südwest ist, ist erst in Grundzügen bekannt. Auch für den Raum Niederwangen strebt der Gemeinderat eine Lösung mit einer Kostenpauschale an.

Gleiches gilt für die Massnahmen im Projekt Verkehrsmanagement Köniz/Wabern - Bern Süd, welche im Rahmen der Umsetzung der Trambahnverlängerung nach Kleinwabern und der Sanierung der Seftigenstrasse umgesetzt werden sollen.

2.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr im Raum Köniz/Liebefeld

Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) II¹ wird für die Agglomeration Bern bis 2030 eine Verkehrszunahme prognostiziert (MIV: +13%, ÖV: +52%). Gerade im Raum Köniz/Liebefeld wird die laufende und bevorstehende bauliche Entwicklung neue Mobilitätsbedürfnisse hervorbringen. Bereits heute stösst das Verkehrsnetz in diesem Raum teilweise an seine Kapazitätsgrenze, Beispiel dafür ist die Könizstrasse in der Abendspitzenstunde. Um den Verkehrszuwachs mit dem bestehenden Netz auffangen zu können, sind Massnahmen bei allen Verkehrsträgern erforderlich:

- **Fuss- und Veloverkehr:** Mit verschiedenen Massnahmen soll der Modalsplit zugunsten des Langsamverkehrs verbessert werden. Zu diesem Zweck muss der Fuss-/Veloverkehr aufgewertet und attraktiver gemacht und seine Sichtbarkeit und Akzeptanz gesteigert werden. Hier hat das Könizer Parlament mit der Verabschiedung des Programms Fuss Velo Köniz die Basis bereits gelegt.
- Die nötigen Kapazitäten im **ÖV** müssen bereitgestellt werden. Gemeinsam mit den Gemeinden der Kernagglomeration, dem Kanton und den Transportunternehmen hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) die «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» entworfen und verabschiedet. Darin sind verschiedene Stossrichtungen definiert². Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Köniz - Bern Süd soll für den Korridor Köniz/Liebefeld noch vertiefte Erkenntnisse bringen.
- Um für den **motorisierten Individualverkehr (MIV)** auch in Zukunft die nötigen Kapazitäten bereitstellen zu können, muss das bestehende Verkehrsnetz mit Verkehrsmanagement-Massnahmen effizienter bewirtschaftet werden.

Der Gemeinderat erachtet den Ausbau des Verkehrsmanagements als wichtiges Element der Verkehrsplanung im Korridor Köniz/Liebefeld. Damit kann die Wohn- und Lebensqualität im Raum Köniz/Liebefeld verbessert werden, indem der MIV gezielt gelenkt und der Verkehr verflüssigt, die Stabilität im ÖV verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht wird (z.B. Reduktion von Unfällen aufgrund von Stressmomenten auf übervollen Strassenabschnitten). Zudem wird die bestehende Strasseninfrastruktur besser ausgelastet und effizienter genutzt.

2.3 Mobilität und Verkehrsmanagement im Zuge der Covid-19-Pandemie

Wie sich die Mobilität unter dem Einfluss der Covid-19-Pandemie entwickeln wird, ist heute noch nicht klar. Das nationale Mobilitätsmonitoring Covid-19³, welches bis Ende Juni 2021 durchgeführt wurde, deutet aber zumindest nicht auf eine Abnahme des Autoverkehrs hin: Die mit dem Auto oder dem Motorrad zurückgelegten Tagesdistanzen lagen Ende Juni 2021 um rund 20% höher als in den Wochen vor dem Lockdown. Zudem sind Fachleute unabhängig von Corona vom Verkehrsmanagement überzeugt: Das Vorgehen der Verkehrsbeeinflussung und mit «Stellschrauben» den Zu- und Abfluss in den Ortszentren zu regulieren, bewährt sich seit vielen Jahren. Fachleute unterstützen deshalb den Einsatz dieses Instrumentes unverändert.

3 Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest, Raum Köniz/Liebefeld: Massnahmen

3.1 Einleitung

Um das Zentrum von Köniz besser vor Überlastungen und deren Folgen zu schützen, wurde der Zentrumsbereich der Schwarzenburgstrasse in den Jahren 2003/2004 zu einer Tempo-30-Zone umgestaltet. Zudem wurden bereits damals im Raum Köniz/Liebefeld verschiedene Steuerungsanlagen respektive Buspriorisierungen eingerichtet (siehe Plan in der Beilage). Dennoch stösst der Raum Köniz/Liebefeld heute an seine Grenzen, vor allem in den Abendspitzenstunden.

¹ Seite der RKBM zum RGSK II: [Link](#)

² Seite der RKBM zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern: [Link](#)

³ Mobilitäts-Monitoring Covid-19 beim Bundesamt für Statistik: [Link](#)

In den Morgenspitzenstunden verhindert vor allem die Dosieranlage⁴ beim Schlosskreisel auf der Schwarzenburg- und Muhlernstrasse grössere Staus und ÖV-Verspätungen im Ortszentrum. Es sind aber zusätzliche Massnahmen erforderlich, um vor allem auch in den Abendspitzenstunden in Fahrtrichtung ab der Autobahn respektive stadtauswärts den flüssigen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten.

Die konzeptionellen Ansätze und Massnahmen wurden unter Federführung des kantonalen Tiefbauamts erarbeitet und von Fachleuten der Gemeinde Köniz, der Stadt Bern, der Kantonspolizei, des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination sowie von Bernmobil begleitet. Das Prinzip beruht darauf, nur so viel Verkehr in das Verkehrsnetz Köniz/Liebefeld einfahren zu lassen, wie dort auch flüssig abgewickelt werden kann. Die Verkehrsmanagementanlagen sind Bedarfsanlagen. Das heisst, sie sind nur bei zu hohen Verkehrsmengen (Dosieranlagen) und/oder nach einer Busanmeldung (Busbevorzugung) in Betrieb. Der Veloverkehr ist von den Dosierungen nicht betroffen.

In der unter Ziff. 1 erwähnten Vereinbarung zwischen der Gemeinde Köniz und dem kantonalen Tiefbauamt wurden die Zielvorgaben für das Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest definiert:

- die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird erhöht,
- der Strassenverkehr wird stetig abgewickelt,
- die vorhandenen Strassenkapazitäten werden optimal genutzt,
- die Zuverlässigkeit der Reisezeit mit dem Auto wird erhöht,
- die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wird verbessert.

3.2 Massnahmen

Für das Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest, Raum Köniz/Liebefeld, liegt ein Vorprojekt vor. Folgende Massnahmen sind vorgesehen (vgl. Plan und Beschreibung Beilage 1):

Bez.	Massnahme
M01	Strategierechner Köniz und übergeordnete Schnittstellen
M02	Dosierung Turnierstrasse
M03	<i>Dosierung Bahnübergang Vidmar (wird nicht im «VM Köniz» realisiert.)</i>
M04	Buspriorisierung Turnierkreisel
M05	Erneuerung LSA Waldegg
M06	Dosierung und Erneuerung Buspriorisierung Bündenackerkreisel
M07	Dosierung und Buspriorisierung Sägematt Bahnübergang Beeler
M08	Erneuerung und Ergänzung LSA Buspriorisierung Brühlplatz
M09	Buspriorisierung Sonnenweg Süd
M10	Erneuerung LSA und Rückbau Wechselsignale Zentrum (Ventil)
M11	Dosierung und Buspriorisierung Landorfstrasse
M12	Buspriorisierung Weiermatt
M13	Erneuerung LSA Schloss
M14	Buspriorisierung Bläuackergrabenkreisel

⁴ Faktenblatt des Kantons: «Wie funktioniert eine Dosierstelle?» [Link](#)

Die Massnahme M03 war ursprünglich Teil des Projekts Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest, wird nun aber im Projekt Verkehrsmanagement Wabern - Bern Süd auf der Weissensteinstrasse umgesetzt. Die übrigen Massnahmen sind in der Beilage 1 beschrieben.

In der Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde Köniz sind die Pflichten der beiden Partner geregelt:

- **Pflichten des Kantons:** Der Kanton projektiert, baut, betreibt und unterhält das Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest und bezieht die Gemeinde bei dieser Massnahme partnerschaftlich ein.
- **Pflicht der Gemeinde Köniz:** Die Gemeinde unterstellt die betroffenen Gemeindestrassen dem Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest und leistet dafür einen einmaligen Pauschalbeitrag.

4 Finanzen

4.1 Kostenteiler

Die Kostenteilung in den verschiedenen Projekten des Verkehrsmanagements Region Bern stützt sich auf Art. 15 des kantonalen Strassengesetzes und beruht auf dem Prinzip, dass der Kanton grundsätzlich für die Kosten aufkommt, sich die betroffenen Gemeinden jedoch mit Kostenbeiträgen beteiligen. Hinzu kommen Bundesgelder aus den Agglomerationsprogrammen und je nach Projekt Kostenbeiträge des ASTRA (Kriterium: Hoheitsgebiet ASTRA betroffen oder nicht).

Im Projekt Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest (Raum Köniz/Liebefeld) werden die Gesamtkosten auf CHF 5,75 Mio. (inkl. MWST) veranschlagt. Der Bund beteiligt sich mit CHF 1,44 Mio.⁵ am gesamten Projekt Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest (Raum Köniz/Liebefeld und Raum Niederwangen). Für den Raum Köniz/Liebefeld haben der Gemeinderat und der Kanton einen Pauschalbeitrag der Gemeinde Köniz in der Höhe von CHF 500'000 definiert, das sind knapp 10% der Gesamtkosten. Dies entspricht dem Anteil, den auch die sieben betroffenen Gemeinden im Projekt Verkehrsmanagement Region Bern Nord leisten.

Der Gemeinderat erachtet den Pauschalbetrag von CHF 500'000 unter Berücksichtigung des Nutzens für die Gemeinde und der Tatsache, dass auch Massnahmen auf Gemeindestrassen umgesetzt werden, als angemessen. Die Verbesserungen im Verkehrsnetz kommen vor allem der Gemeinde Köniz zugute. Mit einem Pauschalbeitrag entzieht sich die Gemeinde Köniz zudem dem Risiko von allfälligen Mehrkosten.

Die Kosten für den Betrieb und Unterhalt sämtlicher Verkehrsmanagementanlagen – auch des neuen Verkehrsrechners – gehen zulasten des Kantons. Dies bedeutet für die Gemeinde eine grosse Entlastung der finanziellen und personellen Ressourcen.

4.2 Kreditantrag

Entsprechend dem unter Ziffer 4.1. beschriebenen System beantragt der Gemeinderat dem Parlament einen Gemeindeanteil von CHF 500 000 als Beteiligung am Projekt Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest, Raum Köniz/Liebefeld (inkl. MWST). Die Pauschale wird erst bei Inbetriebnahme der Anlagen fällig. Bewilligt das Parlament die beantragte Pauschale, wird der Gemeinderat die Vereinbarung mit dem Kanton unterschreiben.

Verteilt auf die Jahre 2021-2025 sind im IAFP 2022 für das Projekt Liebefeld, Verkehrsmanagement Beträge von insgesamt CHF 770'000 eingestellt. Der tatsächliche Gemeindebeitrag von CHF 500'000 kann nun entsprechend nach unten korrigiert, im Rahmen der Erarbeitung des IAFP 2023 nach hinten verschoben und im Budgetjahr 2025 eingestellt werden. Aufgrund dieser zeitlichen Fälligkeit des Kredites, betrifft dieser Antrag die budgetlose Zeit im 2022 nicht.

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Registerkarte «Prüfberichte»): [Link](#)

5 Bewilligungsverfahren

Nach Art. 107, Abs. 3b 1. der Signalisationsverordnung (SSV) müssen Lichtsignale nicht verfügt respektive publiziert werden. Eine Ausnahme bildet Massnahme M11 (Dosierung und Buspriorisierung Landorfstrasse): Hier wird das Bewilligungsverfahren erst im bei der Erarbeitung des Bauprojekts festgelegt.

6 Termine, weiteres Vorgehen

Nach heutigem Wissensstand plant der Kanton die Umsetzung der Massnahmen im Projekt Verkehrsmanagement Köniz Bern - Südwest, Raum Köniz/Liebefeld, wie folgt:

2023	Abschluss Bauprojekt
2023 / 2024	Submission
2024	Abschluss Ausführungsprojekt
2024/2025	Realisierung
2025	Inbetriebnahme
2025 / 2026	Wirkungsanalyse

7 Folgen bei Ablehnung

Es kann davon ausgegangen werden, dass gewisse Teilelemente, etwa an der Turnierstrasse, trotzdem ausgeführt würden. Dabei gilt es zu beachten, dass die bereits mit der Sanierung der Schwarzenburgstrasse 2004 in Betrieb genommenen Massnahmen für die Busbevorzugungen der Linien 10 und 22/29 sowie die Lichtsignalanlage Waldegg in die Jahre gekommen sind und erneuert werden müssen. Bei einer Nichtbeteiligung der Gemeinde würde somit ein Flickwerk von Sanierungen bestehender Anlagen und der Erstellung von einzelnen neuen Teilelementen entstehen. Die entsprechende Planungsarbeit würde grossen Aufwand verursachen, die Schnittstellen und die Wirkung von Teilmassnahmen müssten neu definiert werden. Da dies für alle Beteiligten kein ernsthaftes Szenario darstellt, wurde diese Variante nicht untersucht. Es ist zudem fraglich, ob die Gemeinde mit einer Ablehnung Mittel einsparen könnte. Wie erwähnt, wird auch die Sanierung der bestehenden Anlagen Kosten verursachen. Wie hoch der Gemeindeanteil dabei sein würde, wurde nicht eruiert; er dürfte jedoch beträchtlich, evtl. sogar höher als der beantragte Beitrag ausfallen. Offen ist auch, ob sich der Bund überhaupt an einem "Verkehrsmanagement-Flickwerk Köniz - Bern Südwest" beteiligen würde.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für das Projekt Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest wird ein Gemeindeanteil von pauschal CHF 500'000.00 (inkl. MWST) zu Lasten Konto Nr. 2420.5610.0118 Liebefeld/Köniz Verkehrsmanagement Bern - Südwest bewilligt.

Köniz, 16. Februar 2022

Der Gemeinderat

Beilagen

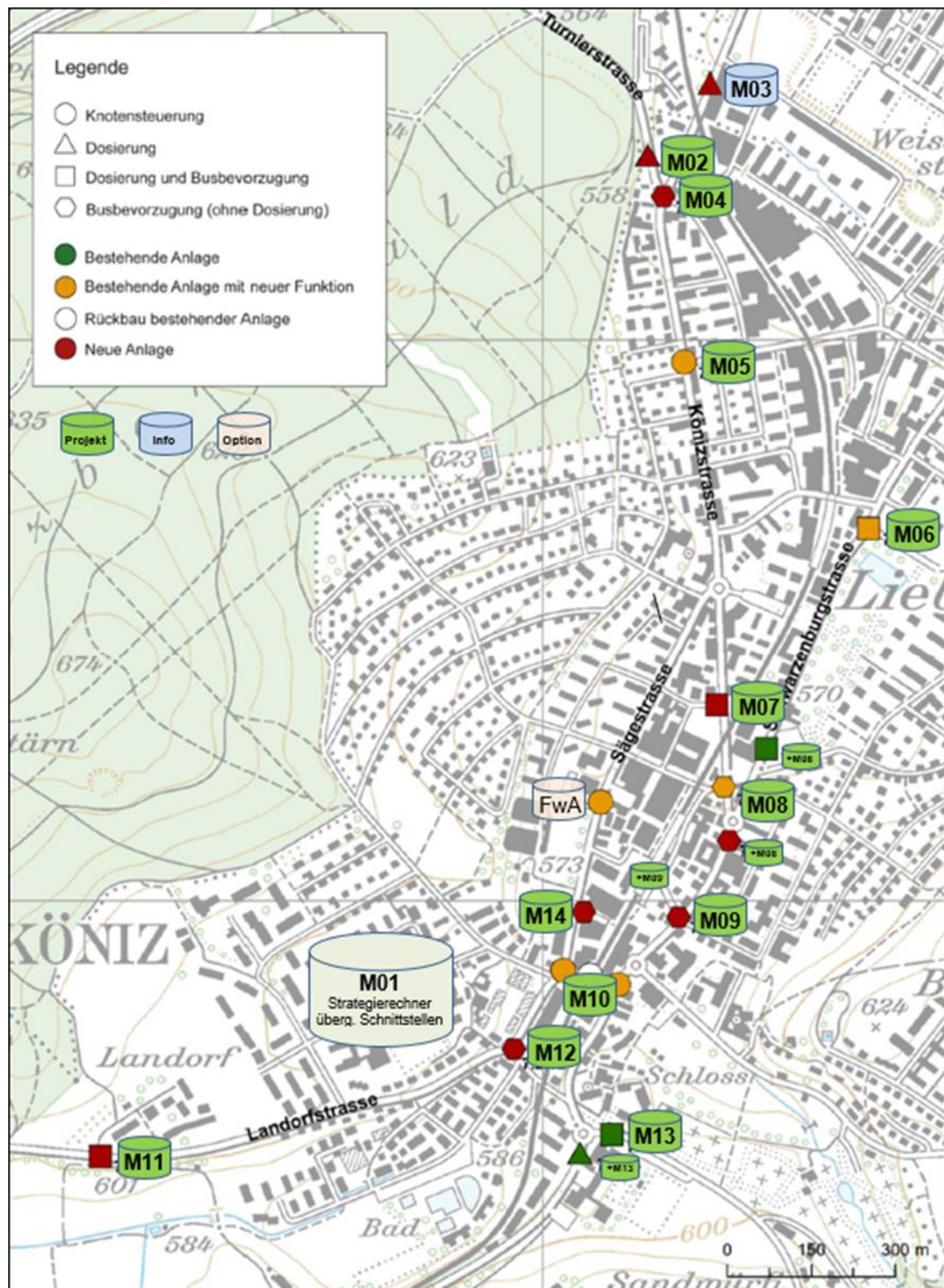
- 1) Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest, Raum Köniz/Liebefeld: Kurzbeschrieb der Massnahmen
- 2) Folgekostentabelle



Beilage 1

Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest, Raum Köniz/Liebefeld: Kurzbeschreibung der Massnahmen

Auf nachfolgendem Plan sind die heute bereits bestehenden und die im Rahmen des vorliegenden Projekts geplanten zusätzlichen Massnahmen eingezeichnet und typologisiert. Die Beschreibung erfolgt ab der nächsten Seite.



A Bestehende Massnahmen

Heute existieren im Raum Köniz/Liebefeld bereits folgende Verkehrsmanagement-Anlagen:

- Lichtsignalanlage (LSA) am Knoten Waldeggstrasse/ Könizstrasse
- Die Anlage Sonnenweg Nord beim McDonald's bevorzugt die Ein- und Ausfahrt der Buslinie 22/29 und der Postautolinie 631 am Knoten Sonnenweg Nord/ Könizstrasse.
- Die Anlage Brühlplatz Nord bei Ottos reduziert die Stausituationen im Könizer Zentrum in Fahrrichtung Schloss und beinhaltet eine Busbevorzugung.
- Die Anlage Bündenackerkreisel bevorzugt die Kreiseinfahrt der Busse in Fahrrichtung Köniz.
- LSA Ventil: Die Polleranlage vor dem Gemeindehaus wurde zwar ausser Betrieb genommen, die Absicherung des Bahnübergangs vor Überstauung ist aber weiterhin in Betrieb.
- Bevorzugung Feuerwehr: Die Ausfahrt der Feuerwehr auf die Sägestrasse wird im Ernstfall bevorzugt.
- Die Anlage Schloss Muhlern- und Schwarzenburgstrasse verhindert Stausituationen im Könizer Zentrum in Fahrrichtung Bern und beinhaltet eine Busbevorzugung.

B Zusätzliche Massnahmen (Gegenstand dieses Antrags)

M01: Strategierechner Köniz und übergeordnete Schnittstellen

Der bestehende Verkehrsrechner Köniz mit einer Systemarchitektur aus dem Jahr 2005 wird durch den Strategierechner Köniz abgelöst. Mit diesem wird ein Instrument für die regionale Bewirtschaftung des Verkehrs geschaffen, welcher den Verkehr überwacht und mit den Steuergeräten der Lichtsignalanlagen kommuniziert. Der Strategierechner Köniz wird zu einem Modul des übergeordneten Verkehrssteuerungsrechners des Kantons, welcher im Rahmen des Projekts Verkehrsmanagement Region Bern Nord implementiert wurde. Zusammen mit den nachfolgend aufgeführten Massnahmen hilft er mit, die gesteckten Ziele des Verkehrsmanagements zu erreichen.

M02: Dosierung Turnierstrasse

Die Dosieranlage Turnierstrasse wird auf Höhe der Gemeindegrenze (nähe Tankstelle) zu liegen kommen. Der Signalgeber für den MIV wird über dem Fahrstreifen an einem Winkelmast montiert. Der Veloverkehr wird parallel am MIV vorbeigeführt und erhält einen eigenen Signalgeber (Dauergrün). Die Realisierung der unterirdischen Infrastruktur der Dosieranlage erfolgte bereits im Rahmen der Sanierung der Turnierstrasse durch den Kanton. Die Dosieranlage Turnierstrasse trägt dazu bei, den Verkehr auf der Könizstrasse, beim Knoten Waldegg und im Könizer Zentrum zu verstetigen und die Fahrplanstabilität des ÖV zu erhöhen.

M04: Buspriorisierung Turnierkreisel

Am Kreisel Turnierstrasse/Könizstrasse ist insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten die Verkehrsbeziehung aus der Könizstrasse Süd (vom Neuhausplatz her) zur Turnierstrasse sehr stark belastet. Entsprechend ist die Einfahrt in den Kreisel von der Könizstrasse Nord (von der Stadt Bern her) in den Kreisel erschwert, das gilt auch für die Busse der Linie 17. Deshalb soll eine Buspriorisierung geschaffen werden. Dabei wird der vom Liebefeld herkommende Verkehr kurz aufgehalten, wenn sich ein 17er-Bus von Bern her dem Kreisel nähert. So erhalten die Autos vor dem Bus und der Bus selber freie Fahrt durch den Kreisel und werden vom eigentlich vortrittsberechtigten Verkehr vom Liebefeld her Richtung Turnierstrasse nicht aufgehalten.

M05: Erneuerung LSA Waldegg

Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten ist der Knoten an der Belastungsgrenze. Mehrfach wurde versucht, die Situation zu optimieren, indem auf der Waldegg- und der Könizstrasse vollwertige Einspurstrecken für die jeweiligen Linksabbieger geprüft/geplant wurden. Diese Vorhaben scheiterten an den ungenügenden Platzverhältnissen. Die bestehende Lichtsignalanlage wird altersbedingt ersetzt und der Verkehr neu geregelt und verflüssigt, ohne aber bauliche Massnahmen zu treffen. Die Verkehrserfassung wird ergänzt. Ein eigener Signalgeber für den Veloverkehr mit Dauergrün kann aus Platzgründen ohne bauliche Massnahmen nicht realisiert werden.

M06: Dosierung und Erneuerung Buspriorisierung Bündenackerkreisel

Der Stauraum auf der Schwarzenburgstrasse vor dem Brühlplatz ist in den Abendspitzenstunden oft gefüllt. Die Busse der Linie 10 können zuweilen nicht in die Busspur



einbiegen und erleiden Zeitverluste. Der Bündenackerkreisel ist mit einer ÖV-Bevorzugungsanlage ausgerüstet, welche den Bussen die Einfahrt in den Kreisel erleichtert. Mit einer Anpassung der Steuerung der Lichtsignalanlage kann bei gefülltem Stauraum auf der Schwarzenburgstrasse zusätzlich der Stauraum auf der Bündenackerstrasse mittels Dosierung aktiviert werden. Damit können die Busse der Linie 10 die Busspur Richtung Brühlplatz ohne Verlustzeiten erreichen. Bereits umgesetzt wurde 2017/2018 eine Massnahme an der Haltestelle «Liebefeld Park» Richtung Köniz: Hier können die Autos den haltenden Bus nicht mehr überholen.

M07: Dosierung und Buspriorisierung Sägematt/ Bahnübergang Beeler

Mit dieser Dosieranlage soll erreicht werden, dass der Verkehr auf der Könizstrasse in Richtung Zentrum dosiert werden kann. Heute kann der Zufluss von der Könizstrasse nicht aktiv geregelt werden. Neu soll die Könizstrasse zwischen dem Neuhauskreisel und der Einmündung der Sägemattstrasse (vor Confiserie Beeler) als Stauraum für die Dosierung zur Verfügung gestellt werden. Damit der Bus der Linie 29 nicht durch die Dosierung behindert wird, umfährt er bei aktiver Anlage den Stauraum über die Sägestrasse und die Sägemattstrasse. Falls der MIV den Stauraum ebenfalls umfahren würde, wird für ihn auf der Sägemattstrasse ein Rechtsabbiegeverbot in die Könizstrasse oder dergleichen geprüft.

M08: Erneuerung und Ergänzung LSA Buspriorisierung Brühlplatz

Die LSA Brühlplatz umfasst zurzeit die beiden bestehenden Anlagen Sonnenweg Nord (beim McDonald's) und Brühlplatz Nord (bei Ottos). Sie dosiert den Verkehr auf der Schwarzenburgstrasse und bevorzugt den ÖV (Linie 10 Richtung Schloss, Linie 22/29 und Postautolinie 631 beim Knoten Könizstrasse/Sonnenweg Nord). Hier werden einzelne Optimierungen vorgenommen. So soll z.B. mit einer Dosierung auf der Könizstrasse vermieden, dass in Fahrtrichtung Schloss im Kreisel das Reissverschlussprinzip angewandt wird und so die Busse der Linie 10 an der Durchfahrt gehindert werden. Zudem soll in Fahrtrichtung Bern vor dem Kreisel ein Signalgeber installiert werden. Damit wird der Verkehr kurzzeitig angehalten, damit die Busse in Richtung Köniz ungehindert durch den Kreisel verkehren können (kein vortrittsberechtigter Verkehr vom Zentrum zur Könizstrasse). Die LSA Brühlplatz wird im Zuge dieser Anpassungen komplett erneuert.

M09: Buspriorisierung Sonnenweg Süd

Bei hoher Verkehrsbelastung im Könizer Zentrum wird an der Einmündung Sonnenweg Süd/Schwarzenburgstrasse (beim Blauen Haus) das «Reissverschlussprinzip praktiziert». Der Verkehr auf der Schwarzenburgstrasse gerät dadurch zusätzlich ins Stocken, die 10er-Busse erleiden Verlustzeiten. Mit der Dosierung bei der Einmündung Sonnenweg in die Schwarzenburgstrasse soll das Reissverschlussprinzip unterbunden werden. Damit wird der Gesamtverkehr auf der Schwarzenburgstrasse verflüssigt und die Fahrplanstabilität der Linie 10 erhöht. Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts wird auch die Buspriorisierung der Linien 22 und 29 sowie der Postautolinie 631 bei der Bahnhofsabfahrt geprüft.

M10: Erneuerung LSA und Rückbau Wechselsignale Zentrum (Ventil)

Die Poller vor dem Gemeindehaus Bläuacker wurden zwar im Jahr 2013 ausser Betrieb genommen und 2016 rückgebaut, die Wechselsignale jedoch nicht. Diese müssen durch statische Wegweiser ersetzt werden. Trotz dem Rückbau der Polleranlage muss die heutige Lichtsignalanlage beibehalten und weiterbetrieben werden. Z.B spielt die Anlage bei Einsatzfahrten der Feuerwehr (im Plan oben ist die Ausfahrt mit «FwA» gekennzeichnet) und für das Räumen des Bahnübergangs eine wichtige Rolle. Das bestehende Steuergerät der Anlage muss ersetzt werden.

M11: Dosierung und Buspriorisierung Landorfstrasse

In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass der Verkehr, der früher vorwiegend über den Anschluss Bern-Bümpliz nach Köniz fuhr, heute vermehrt den Anschluss Niederwangen benutzt. Grund dafür ist die Überlastung der Könizstrasse. Es wird davon ausgegangen, dass sich dieses Verkehrsverhalten mit der Dosierung Turnierstrasse akzentuieren wird. Von Niederwangen in Fahrtrichtung Köniz ist auf der Landorfstrasse sowohl eine Morgen- wie auch eine Abendspitze zu verzeichnen. Diese Situation wird sich mit dem Bezug der weiteren Baufelder im Ried Papillon, der bevorstehenden Entwicklung im Zentrum Niederwangen und im Juch-Hallmatt (u.a. Polizeizentrum) deutlich akzentuieren.

An einer Dosierstelle am Rande des Siedlungsgebiets soll deshalb der Verkehr in Richtung Zentrum bei hohem Verkehrsaufkommen zurückgehalten respektive auf ein Mass reduziert

werden, sodass der Verkehr im Zentrum nicht zusammenbricht. Der Stauraum soll im Bereich des Könizbergwalds und des Landorfs zu liegen kommen.

Da auf der Landorfstrasse die Buslinien 22 und 29 verkehren, ist eine elektronische Busspur vorgesehen. Diese wird bei aktiver Dosierung respektive (teilweise) gefülltem Stauraum benötigt. Die elektronische Busspur funktioniert wie folgt:

- Ein Bus in Richtung Zentrum meldet sich vor der Haltestelle Leen an. Der Verkehr in Richtung Niederwangen und Köniz wird angehalten.
- Sobald im Bereich der elektronischen Busspur der Fahrstreifen in Richtung Niederwangen frei ist (mit Videokamera überwacht), erhält der Bus die Freigabe, die elektronische Busspur zu befahren. Diese befindet sich auf der Gegenfahrbahn.
- In dem Moment, in welchem der Bus wieder auf die rechte Spur zurückschwenkt, wird aus Sicherheitsgründen auch der Veloverkehr angehalten.
- Hat der Bus die elektronische Busspur verlassen respektive den Rückstau der dosierten Fahrzeuge überholt und befindet er sich wieder auf der rechten Spur, wird der Bus abgemeldet. Der Verkehr in Gegenrichtung wird wieder freigegeben.

Auch der Bus in Gegenrichtung kann sich anmelden, um im Begegnungsfall eine Priorisierung unter den Gegenkursen vorzunehmen.

Um die elektronische Busspur realisieren und künftig bezüglich Spurbreiten allen Verkehrsträgern gerecht werden zu können, sind auf der Landorfstrasse zwischen den Haltestellen Leen und Landorf Anpassungen am Strassenquerschnitt notwendig. Eine besondere Herausforderung stellt der Langsamverkehr dar, da dieser bei eingeschalteter Dosierung und bei ÖV-Bevorzugung in beiden Fahrrichtungen ungehindert verkehren können muss. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über den heutigen und künftigen Strassenquerschnitt, von Nord (Waldseite) nach Süd:

Spur	Heute	Künftig
Gemeinsamer Fuss- und Veloweg	2.0 m	3.0 m (davon 1 m Mergelstreifen)
Randstreifen	0.5 m	--
MIV-Fahrspur in Richtung Niederwangen	3.0 m	3.5 m
MIV-Fahrspur in Richtung Köniz	3.0 m	3.0 m
Velostreifen	1.5 m	1.5 m
Total	10.0 m	11.0 m

Der Strassenquerschnitt verbreitert sich örtlich von heute 10 m auf neu 11 m, zulasten der nördlichen Landwirtschafts- und Waldparzellen. Dafür muss voraussichtlich ein schmaler Streifen Wald gerodet werden. Als Ersatzfläche soll der bestehende Ausstellplatz zurückgebaut und aufgeforstet werden (Naturaufforstung). Dort, wo die Masten der Lichtsignalanlagen in der Fahrbahnmitte zu liegen kommen, müssen sie mit Schutzinseln gesichert werden (1,5 m Breite). Damit der Velostreifen in Richtung Köniz nicht unterbrochen werden muss, ist im Bereich dieser Schutzinseln eine Verbreiterung des Strassenraums um 1.0 m zulasten der südlichen Landwirtschaftsparzellen erforderlich. Auf beiden Seiten der Strasse sind einzelne Massnahmen zur Böschungssicherung erforderlich.

Im Rahmen des Bauprojekts wird geklärt, welche Bewilligungsart für die Umsetzung der Massnahme 11 erforderlich ist.

M12: Buspriorisierung Weiermatt

Mit der möglichen Zunahme des Verkehrs zwischen Autobahnanschluss Niederwangen und Köniz (siehe Massnahme 11) gilt es, die Situation am Weiermattkreisel für die Linie 17 zu verbessern. Bereits heute kommt es vor, dass die Busse der Linie 17 im Bereich der Endhaltestelle Weiermatt viel Zeit beim Wenden verlieren, weil sie sich nach dem Wenden in den Kolonnenverkehr einfügen müssen. Dies insbesondere bei geschlossener Barriere vor dem Gemeindehaus. Mit einer neuen Buspriorisierung, welche kurz vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit der 17er-Busse die Zufahrt in den Weiermattkreisel von Niederwangen her unterbindet, soll die Staubildung zwischen Weiermattkreisel und „Ventil“ verhindert und so die Situation für den ÖV verbessert werden. Die Dosierung wird nur bei Bedarf, kurzzeitig und unter Beachtung der Schliesszeiten der Bahnschranke erfolgen. Zwar entstehen mit dieser Massnahme Nachteile für die Buslinien 22 und 29, welche ebenfalls zurückgehalten werden,

dafür profitieren diese beiden Buslinien von der elektronischen Busspur auf der Landorfstrasse (M11).



M13: Erneuerung LSA Schloss

Die bestehende Dosieranlage soll so optimiert werden, dass die Busse und Postautos von Schliern herkommend ungehindert in den Kreisel einfahren können. Konkret wird der MIV von Gasel herkommend bei Bedarf angehalten. Zusätzlich möchte der Kanton die Haltestelle Schloss in Richtung Schliern im Rahmen des Projekts Umsetzung hindernisfreie Haltestellen so umgestalten, dass der MIV den haltenden Bus überholen kann und es so keinen Rückstau in den Schlosskreisel gibt.

M14: Buspriorisierung Bläuackergrabenkreisel

Bei der Verkehrssimulation der verschiedenen Massnahmen hat sich gezeigt, dass auf der Sägestrasse beim Bläuackergrabenkreisel Stausituationen auftreten können. Konkret verhindert der Verkehr vom Bläuackergraben in Richtung Landorfstrasse, dass die 17er-Busse vom Neuhausplatz her in den Kreisel einfahren können. Mit einer Busbevorzugung soll die Situation für die Linie 17 verbessert werden.



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	%	2025	2026	2027	2028	2029
------	---	------	------	------	------	------

INVESTITIONSOBJEKT (Kto-Nr. / Bezeichnung):
 Verkehrsmanagement Köniz – Bern Südwest:

Beträge in CHF 500'000 = Eingabefelder !! **BRUTTOKREDIT:** 500'000.00
 Inbetriebnahme des Objektes (Jahr): 2025 = Abschreibungsbeginn nach Nutzungsdauer (siehe Spalte J)

INVESTITIONSTRANCHEN:
 500'000

FOLGEKOSTEN:		25'000	25'000	25'000	25'000	25'000
Kapitalkosten:						
Abschreibungen ab Betrieb	5.00%	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000
<small>(Anlagekategorien sind unten aufgeführt = scrollen!)</small>						
Fremdfinanzierungszinsen	1%	1'250	2'500	2'500	2'500	2'500
<small>(bei einem Fremd- / Selbst-Finanzierungsgrad von je 50%)</small>						
Betriebskosten						
Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)	%	0	0	0	0	0
Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)	%	0	0	0	0	0
oder						
Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)	CHF					
Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)	CHF					
abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten						
Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)	CHF					
wegfallende Kosten (z. B. keinen Mietaufwand)	CHF					
Total Folgekosten		26'250	27'500	27'500	27'500	27'500