

Wabersackerstrasse, Liebefeld: Anpassung und Neugestaltung

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

Bericht des Gemeinderates an das Parlament

1. Ausgangslage

Für die Gesamtgestaltung des Entwicklungsschwerpunktes Köniz/Liebefeld wurde 1996/97 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Auf der Grundlage des Siegerprojektes entstand ein Richtplan. Dabei wurde die Wabersackerstrasse im Bereich des Anschlusses Feldrainstrasse für den motorisierten Verkehr unterbrochen und durch die neue Bündenackerstrasse quer über das Dreispitzareal an die Schwarzenburgstrasse angeschlossen.

Der Verpflichtungskredit für die Neugestaltung der Wabersackerstrasse wurde am 8. Dezember 2003 vom Parlament bewilligt. Der Planungsauftrag für die Phase Submission folgte im Jahr 2005, ausgeführt wurde das Projekt im Frühling 2007. Der Einbau des Deckbelags ist auf den Sommer 2010 terminiert, wenn alle Hochbauten der neuen Überbauung abgeschlossen sind. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist die heutige Situation als gefährlich zu bezeichnen, es sollen vor dem endgültigen Deckbelagseinbau Massnahmen ergriffen werden.


Mit diesem Kreditantrag muss ein Projekt korrigiert werden, dessen Entwicklung im Jahr 2003 mit aus heutiger Sicht zu engen Vorgaben gestartet wurde. Im bereits erwähnten Parlamentsantrag aus dem Jahr 2003 wurden diese wie folgt umschrieben:

"Ausgehend vom Prinzip, möglichst viel der bestehenden Strasse wiederzuverwenden resp. zu belassen, richtet sich die horizontale und die vertikale Linienführung nach dem bestehenden östlichen Fahrbahnrand".

Der Kredit für die Neugestaltung der Wabersackerstrasse ist aufgrund von Auftragserweiterungen und der Teuerung bereits heute überzogen. Dem Parlament muss, auch ohne Realisierung des vorliegenden Anpassungsprojektes, ein Nachkredit beantragt werden (Detailbegründungen der beauftragten Ingenieurfirma Beilage 1).

2. Strassendaten

Strasstyp	Quartierstrasse
Rückbau/Neugestaltung	2007
Durchschnittl. tägl. Verkehr	1'500
Davon Schwerverkehrsanteil	2%
Signalisiertes Temporegime	30 km/h

V 85 (höchste Geschwindigkeit der 85% langsamsten aller gemessenen Fahrzeuge)	39 km/h Zielwert: 34 km/h
Strassenbreite	3.5m
Trottoir	beidseitig West 1.50 m Ost 1.70 m
Mischverkehrsfläche	Ost 2.10 m
Öffentlicher Verkehr	nein
Zustand Koffering	neuwertig
Verkehrssicherheit	Trottoir West wird häufig überfahren  Geschwindigkeiten sind zu hoch

3. Korrekturperimeter



Der Korrekturperimeter umfasst den Abschnitt:

Einmündung Schlosstrasse bis
Einmündung Bündenackerstrasse

4. Problemanalyse

Neben der Erschließungsfunktion für die Überbauung Dreispitz und das Feldeggquartier ist die Wabersackerstrasse auch Teil des Siedlungsaussenraumes und damit in die Tempo 30-Zone integriert. Aus Sicht der Verkehrssicherheit gilt es primär zwei Problemfelder zu unterscheiden:

4.1 Kostengünstig bauen, möglichst wenig verändern

Ausgehend vom ursprünglichen Prinzip möglichst viel der bestehenden Bausubstanz wiederzuverwenden resp. zu belassen, richtete sich die horizontale und die vertikale Linienführung nach dem bestehenden östlichen Fahrbahnrand der alten Wabersackerstrasse. Dies hatte zur Folge, dass die gerade Linienführung der Wabersackerstrasse im Grundsatz beibehalten wurde, was nur bedingt als Tempo 30 konform bezeichnet werden kann. Die aktuellen Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass das Temporegime daher ungenügend eingehalten wird (Tabelle Ziffer 2). Die Tempo 30-Zone muss deshalb zur Durchsetzung nachgerüstet werden. Diesbezüglich besteht für die Gemeinde eine gesetzliche Pflicht (SSV Art. 108, SVG Art. 106, Verordnung T 30 u. Begegnungszonen).

4.2 Ausweichstellen (Mischverkehrsflächen) werden nicht erkannt, Trottoir wird überfahren

Mit der heutigen Situation ist primär der Fussverkehr gefährdet. Wenn sich zwei entgegenkommende Autos auf der 3.50 m breiten Fahrbahn kreuzen, weicht eines der Fahrzeuge nicht auf der dafür vorgesehenen 2.10 m breiten Mischverkehrsfläche, sondern auf das angrenzende 1.50 m breite Trottoir West aus. Solche Manöver sind gesetzlich verboten (SVG, Art. 43, Abs. 2) und nachvollziehbar für die Fussgänger äusserst gefährlich. Der Grund für das falsche Ausweichverhalten der Automobilisten stellt die gewählte Versteinung der Verkehrsflächen dar, die den Autofahrenden ein verwirrendes Signal gibt. So ist die Versteinung als Abtrennung zwischen Fahrbahn und Mischverkehrsfläche (Randstein mit Wasserstein) deutlicher als Linie wahrnehmbar als die Abtrennung zwischen Fahrbahn und Trottoir West (ein schräggestellter Bundstein). Als Konsequenz weichen Fahrzeuglenkende auf das Trottoir aus (siehe Foto unter Ziffer 2, Verkehrssicherheit). Dieser Umstand gilt es im Interesse der Verkehrssicherheit zu korrigieren. Oft setzen die ausweichenden Fahrzeuge nach dem Kreuzen ihre Fahrt über das Trottoir fort, was zu gefährlichen Situationen mit entgegenkommenden Fussgängern wie auch mit den aus den Einstellhallen ausfahrenden Autos der Überbauung Dreispitz führt. Ein Grund für dieses Fehlverhalten der Automobilisten liegt in der Versteinung, das Trottoir ist gegenüber der Fahrbahn ohne Anschlag ausgebildet. An dieser Realität kann allerdings nichts verändert werden, da die Zufahrten in die Einstellhallen wie auch die Zufahrten der angrenzenden Parkplätze der Überbauung in jedem Fall abgesenkt werden müssen. Eine generelle Anhebung des Trottoirs ist damit nicht möglich. Ein weiterer Grund für die Fortsetzung der Trottoirfahrten liegt in der bereits beschriebenen starken Kennzeichnung der Linie (Versteinung mittels Randstein und Wasserstein) zwischen Fahrbahn und Mischverkehrsfläche. Der motorisierte Individualverkehr überfährt die optisch leichter gezeichnete Linie, nämlich diejenige zwischen Trottoir und Fahrbahn. Der letzte Grund für die Weiterfahrt auf dem Trottoir liegt in der hindernisfreien Linienführung des westlichen Strassenrandes. Es gibt kein Signal, Pfosten oder ein ähnliches Hindernis, welches ein Verlassen des Trottoirs erzwingen würde.

5. Projektbeschreibung

Das Korrekturprojekt sieht vor, dass die Versteinung zwischen Fahrbahn und Mischverkehrsfläche entfernt und damit die Mischverkehrsfläche klar zur Fahrbahn geschlagen wird. Die Mischverkehrsfläche wird mittels einer neu einzubauenden Versteinung vom Trottoir Ost abgetrennt. Dadurch ist die Versteinung zwischen Trottoir West und Fahrbahn die zeichnende Linie. Auf der Gegenseite ist die Mischverkehrsfläche nicht mehr optisch von der Fahrbahn abgetrennt und signalisiert, dass Ausweichmanöver hier stattfinden sollen. Um den Tempoüberschreitungen entgegen zu wirken, sieht das Projekt weiter vor, an zwei gezielten Punkten Blenden zu montieren. Durch diese Anordnung wird die Strasse optisch eingeengt, ohne die Sichtverhältnisse wesentlich zu beeinträchtigen. Diese Signalisation stellt zudem sicher, dass Weiterfahrten auf dem Trottoir verhindert werden. Ebenfalls wird die gerade Linienführung des Strassenrands West gebrochen und damit die Geschwindigkeit reduziert. Die temporeduzierende Wirkung infolge Blendenmontage konnte in mehreren Tempo 30-Zonen nachgewiesen werden (siehe auch Planbeilage 2).

5.1 Das Projekt aus der Optik Fussverkehr/Schulweg

Das Trottoir Ost ist durch die Anpassung der Versteinerung klar erkennbar. Die Blenden West reduzieren die Tempi und verhindern die Durchfahrt auf dem Trottoir.

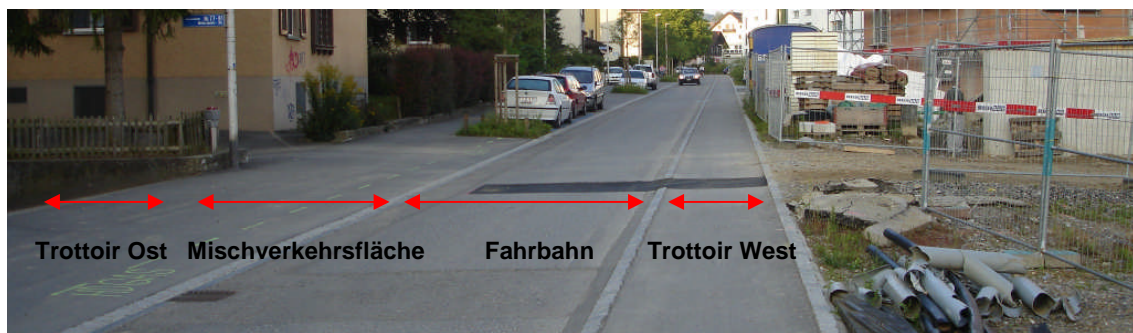
5.2 Das Projekt aus der Optik Zweiradverkehr

Auch der Zweiradverkehr fährt hier auf einer Quartierstrasse und hat das Tempo entsprechend anzupassen. In dieser Tempo 30 Zone sind keine besonderen Vorkehrungen für den Zweiradverkehr erforderlich.

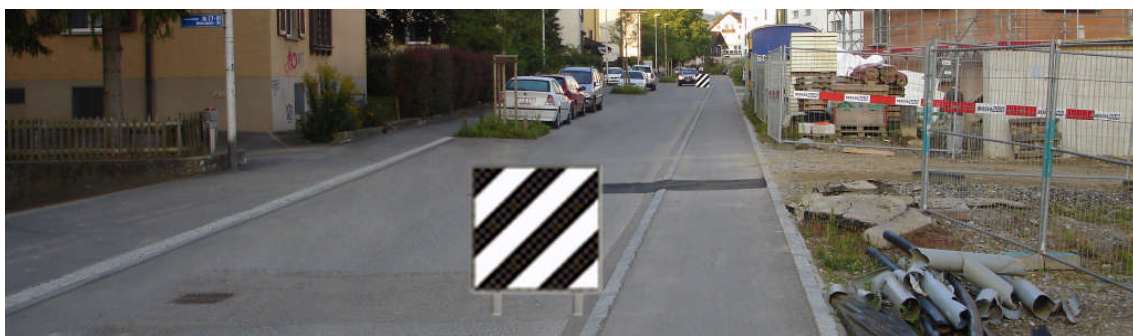
5.3 Das Projekt aus der Optik motorisierter Individualverkehr (miV)

Für den miV wird die Ausweichfläche auf der Ostseite klar erkennbar. Geklärt wird ebenfalls die Grenzziehung zwischen Trottoir Ost und Mischverkehrsfläche. Die Blenden "drücken" die Fahrzeuglenkenden auf die Ostseite, die Durchfahrt auf dem Trottoir wird damit beeinträchtigt. Diese Lösung steht in einem ausgeglichenen Kosten/Nutzenverhältnis. Eine Garantie, dass niemand mehr das Trottoir West als Ausweichfläche benützt, gibt es nicht. Wird dies verlangt, ist ein kompletter Neubau der Strasse mit entsprechend hohen Kosten erforderlich. Diese Option wurde nicht geprüft.

Heutige Situation



Vorgesehenes Strassenbild



6. Drittprojekte

Drittprojekte wie Werkleitungen usw. sind ausgeführt und daher keine mehr erforderlich.

7. Etappierung / Umleitungen

Die reine Bauzeit beträgt ca. 15 Tage. Umleitungen sind für die Umgestaltung nicht erforderlich, dies im Gegensatz zum Deckbelageinbau, der voraussichtlich im Sommer 2010 ausgeführt werden soll.

8. Kommunikation

Vor Baubeginn wird eine Medienmitteilung verschickt, die Bevölkerung wird mit einem Plakat vor Ort auf die Bauarbeiten aufmerksam gemacht.

9. Finanzen

(alle Beträge inkl. MwSt.)

9.1 Korrekturprojekt

Baumeisterarbeiten	Fr.	91'500.–
Markierung/ Signalisation	Fr.	2'000.–
Unvorhergesehenes	Fr.	5'000.–
Ingenieurarbeiten	Fr.	6'500.–

Total Kreditsumme gerundet Fr. 105'000.–

Im Investitionsplan 2009 ist ein Betrag von 50'000.– enthalten. Der vorgesehene Betrag von Fr. 90'000.– für das Signalisationskataster wird in diesem Jahr nicht ausgeschöpft, der fehlende Betrag von Fr. 55'000.– wird über dieses Konto kompensiert.

9.2 Nachkredit Neugestaltung Wabersackerstrasse, Übersicht

(eine detaillierte Begründung siehe Beilage 2)

Kredite:	GR, 02.04.2003	Fr. 54'000.–
	Parlament, 08.12.2003	Fr. 500'000.–
		Fr. 554'000.–
Bisherige Verpflichtungen per 31.03.2009		Fr. 719'305.70
Einnahmen (GFW Wohnbau AG, Bern)		Fr. -118'500.–
Bisherige Aufwendungen netto		Fr. 600'805.70
Offene Arbeiten		Fr. 17'000.–
Ausstehende Fertigstellungsarbeiten inkl. Deckbeläge		Fr. 75'000.–
Geschätzte Teuerung Fertigstellungsarbeiten (2006 – 2010): 15%		Fr. 12'000.–
Endkostenprognose		Fr. 704'805.70
Kostenüberschreitung		Fr. 150'805.70

Die Kostenüberschreitung beinhaltet nebst der Teuerung für die Fertigstellungsarbeiten (ausgewiesene Fr. 12'000.–) eine Teuerung von 2003 (Kostenvoranschlag) bis 2006 (Bauvergabe) von 14.6% oder 72'659.75 Franken. Insgesamt begründen sich damit rund Fr. 85'000.– durch die Teuerung ab dem Zeitpunkt des Kostenvoranschlags bis zum Abschluss des Bauvorhabens. Die Kosten der noch offenen Arbeiten und dem Deckbelag fallen im Jahr 2010 an, der Betrag von Fr. 104'000.– wird im IVP 2010 aufgenommen.

9.3 Zusammenstellung Korrekturprojekt + Neugestaltung Wabersackerstrasse

Gesprochene Kredite	Fr. 554'000.–
Nachkredit Neugestaltung Wabersackerstrasse	Fr. 150'805.70
Korrekturprojekt Wabersackerstrasse	Fr. 105'000.–
Nachkredit inkl. Teuerung gerundet	Fr. 256'000.–

10. Folgen bei Ablehnung des Geschäftes

10.1 Korrekturprojekt

Das gesetzeswidrige Kreuzen sowie Fahrten auf dem Trottoir werden weitergehen, damit wird die Verkehrssicherheit auch in Zukunft erheblich beeinträchtigt. Der Druck aus der Bevölkerung, welche die Situation täglich miterlebt, wird steigen. In zahlreichen Briefen wurde die Gemeinde bereits aufgefordert, an der Wabersackerstrasse zu handeln. Der Deckbelag würde im Jahr 2010 auf eine sicherheitsmässig problematische Fahrbahn eingebaut.

10.2 Nachkredit Neugestaltung Wabersackerstrasse

Wird der Nachkredit nicht bewilligt, können die noch nicht ausgeführten Deckbelagsarbeiten nicht erfolgen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für Wabersackerstrasse wird ein Nachkredit von Fr. 256'000.– zuzüglich allfälliger Teuerung, zu Lasten der Investitionsrechnung 2009 Konto 242.501.0280, Neugestaltung Wabersackerstrasse, bewilligt.

Köniz, 24. Juni 2009

Der Gemeinderat

Beilagen

- Schreiben B+S betreffend Rückbau Wabersackerstrasse, Liebefeld vom 16. Februar 2009
- Plangrundlage verkleinert

Gemeinde Köniz
Abteilung Verkehr und Unterhalt
Herr Andri Sinzig
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

Bern, 16. Februar 2009

Rückbau Wabersackerstrasse, Liebefeld Projekterweiterungen und -änderungen

- **Anpassung beim Wendepplatz**
Der geplante Wendepplatz musste Anfangs Februar 2006 auf Grund der Überbauung Dreispitz vorgezogen provisorisch realisiert werden. Die B+S AG erstellte eine entsprechende Projekt-skizze, prüfte die Befahrbarkeit und steckte die Eckpunkte vor Ort ab.
- **Schutz der Gasleitung HDI**
Die bestehende Gasleitung wurde in der Zeit zwischen dem Baugesuch und dem Grabenauf-bruchgesuch auf HD I umgestellt, weshalb ein zusätzliches Gesuch „für Bauen im Bereich von HDI-Gasanlagen“ einzureichen war. Der im Bauprojekt mit Energie Wasser Bern (ewb) geplante Schutz der Gasleitung unter der Baumreihe musste daraufhin angepasst werden (AK vom 28. September 2006). Die Bauleitung koordinierte die Sanierung der Leitungsumhüllung und die Montage der Gleitkufen um die Gasleitung mit der Rohrbauunternehmung Muff AG.
- **Ersatz der Versteinung Seite Gurten**
Das Bauprojekt verzichtete ursprünglich aus Kostengründen auf den Ersatz des bestehenden Randabschlusses aus Kalkstein. Im Verlaufe der Bauarbeiten zeigte sich, dass der grösste Teil der Versteinung in schlechterem Zustand war als angenommen. Die B+S AG erstellte für den Ersatz die entsprechenden Mehrkosten und die Absteckung.
- **Neues Kabeltrasse Elektro**
Da die bestehende Kabelanlage nicht mehr benutzbar waren mussten diese ersetzt werden (vgl. AK 19. Oktober 2006). Die B+S AG leistete folgende Arbeiten:
 - Kostenteiler ausarbeiten zwischen BKW, ÖB Köniz und Hauptprojekt
 - Klärung und Schlichtung, warum die Hecke Wabersackerstrasse 83 gerodet wurde. Abklä-rung des Standorts des VK's auf derselben Parzelle lag bei der BKW, der Rodungsauftrag wurde von Seite Gemeinde erteilt, die Besitzer waren nicht informiert.
 - Vorschläge für Wintermassnahmen ausarbeiten inkl. Kostenvergleich
 - Absteckungsgrundlagen für den Einbau des Gehwegs erstellen
- **Verlängerung Versteinung Seite Dreispitz infolge Aufhebung der "Plätze"**
Das Bauprojekt sah vor, die Plätze der Überbauung über die Strasse zu ziehen. Aus Kosten-

gründen und auf Grund der besseren Entwässerung der Strasse, wurde am 8. Februar 2007 auf diese Platzgestaltung verzichtet.

Die B+S AG arbeitete Varianten zur Gestaltung aus und änderte die Absteckungsunterlagen.

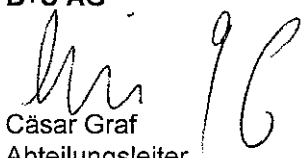
- **Projekterweiterung Richtung Bündenerstrasse**
Während der Ausführung wurde auf Grund des Beleuchtungsrasters über eine Anpassung der Einmündung diskutiert (vgl. AK vom 2. und 23. November 2006). Beschlossen wurde die Anpassung der Beleuchtung sowie der Baumpflanzungen.
Die B+S AG organisierte die nötigen Besprechungen und klärte die Linienführung für das Elektrotasse ab.
- **Anpassen des Baumrasters infolge Projektänderung ÜB Dreispitz**
Auf Grund von Anpassungen seitens Dreispitz, musste am 26. Oktober 2006 der Baumraster in Zusammenarbeit mit Moeri + Partner angepasst werden.
Die B+S AG besprach die neuen Baumstandorte vor Ort, prüfte diese an Hand der Werkleuchtungspläne und passte die Pläne an.
- **Ruderafläche bei Kindergarten**
Die Gestaltung der Ruderafläche wurde vor Beginn des Auftrags der Überbauung Dreispitz übertragen. Während der Planung des Ausführungsprojekts wurde diese Fläche als Installationsplatz der Baustelle Wabersackerstrasse ausgeschieden. Die Gestaltung des Platzes oblag damit wiederum bei der B+S AG.
Nach Baubeginn stellte sich das Problem, dass nun die Zufahrt zum Gebäude E8 über die genannte Fläche führen sollte oder der Platz wiederum als Park- und Installationsplatz durch die ÜB Dreispitz benutzt werden sollte. Die B+S AG koordinierte mit der Überbauung die Benutzung.
- **Grünfläche und Ersatz Gehweg Feldrainstrasse-Wendeplatz**
Am 2. November 2006 wurde beschlossen, dass die Grünrabatte in der Ecke Wabersackerstrasse / Talbrünnliweg neu gestaltet werden soll. Auf Grund der dort bestehenden Belagsschäden im Gehweg vergrösserte sich der Perimeter am 10. November 2006 auf den Gehweg. Diese Arbeiten lagen ausserhalb des eigentlichen Projektperimeters.
- **Totalersatz Gehweg Talbrünnliweg-Wendeplatz**
Auf Grund des Zustandes des Gehwegs und der Grösse der Restfläche wurde der Gehweg auf der Seite Gurten zwischen dem Talbrünnliweg und den Wendeplatz ebenfalls ersetzt.
Die B+S AG stellte die Mehrkosten zusammen und sicherte die Absteckung.
- **Anpassung Einmündung Talbrünnlistrasse**
Die Gemeinde beschloss am 26. November 2006, dass entgegen dem Ausführungsprojekt die Einmündung des Talbrünnliwegs nicht mehr über den Gehweg zu führen ist, sondern neu niveaufrei zu planen ist.
- **Etappierte Bauweise infolge Überbauung Dreispitz**
Auf Grund der laufenden Baustelle der Überbauung Dreispitz mussten die Arbeiten der ARGE so koordiniert und geplant werden, dass einerseits ein wirtschaftliches Arbeiten seitens der ARGE möglich ist (keine Mehrkosten für die Gemeinde), andererseits die Zufahrten zur Überbauung nicht behindert werden.
- **Aufgleisen des Deckbelagseinbaus**
Der Einbau des Deckbelags wurde zweimal geplant und anschliessend wieder abgesagt:
 - September 2007:
Das Verkehrskonzept wurde mit der Gemeindepolizei, der Bauablauf mit der ARGE ge-

plant. Anlässlich der Startsitung vom 13. September 2007 wurden die Auswirkungen des Aufschubs vom 11. September 2007 durch die Gemeinde besprochen und das weitere Vorgehen geplant.

- August 2008:
Auf Grund des geplanten Deckbelagsersatzes während den Herbstferien 2008 begann die B+S AG mit der terminlichen Planung der Arbeiten zusammen mit der ARGE und der Gemeindepolizei. Die Arbeiten wurden auf Grund des Fortschritts der Überbauung Dreispitz erneut verschoben.
- **Überprüfung des Verkehrsregimes**
Nach Inbetriebnahme der neugestalteten Wabersackerstrasse musste festgestellt werden, dass der Gehweg auf der Seite der Überbauung Dreispitz oft als Fahrbahn benutzt wird. Die B+S AG wurde beauftragt, den Ist-Zustand zu analysieren und Lösungsvorschläge zu machen. Die Resultate wurden am 28. Juni 2007 an der Begehung vor Ort erläutert.
- **Teuerung**
Von 2006 auf 2007 sind die Ansätze nach KBOB um rund 8% gestiegen.

Mit freundlichen Grüssen

B+S AG


César Graf
Abteilungsleiter


Christoph Kratzer
Projektleiter

Liebfeld Wabersackerstrasse

Umgestaltung

Allgemeines Bauprojekt

Situation

Format: 30 x 88cm
 Datum: 27.08.2008
 Gezeichnet: gd
 Kontrolliert: A. Sinzig
 Revidiert: a) 08.10.08 b) 02.12.08
 c) d)

Plan - Nr.
 Massstab: 1 : 500

