

Wabersackerstrasse, Liebefeld - Umsetzung Verkehrsversuch und Fertigstellungsarbeiten

Nachkredit; Direktion Planung und Verkehr

Bericht und Antrag des Gemeinderats 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. Dieser sah vor, die Wabersackerstrasse im Bereich des Anschlusses Feldrainstrasse für den motorisierten Verkehr zu unterbrechen und durch die neue Bündenackerstrasse quer über das Dreispitzareal an die Schwarzenburgstrasse anzuschliessen.

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. Nach Inbetriebnahme der neugestalteten Wabersackerstrasse zeigte sich, dass das Trottoir West von Motorfahrzeugen über lange Strecken befahren wird und zudem zu schnell (Tempo-30-Zone) gefahren wird.

Am 24. Juni 2009 gelangte der Gemeinderat mit einem Nachkredit für die Neugestaltung und einem Kreditantrag für ein Korrekturprojekt an das Parlament. Das Geschäft wurde am 17. August 2009 vom Parlament zurückgewiesen, verbunden mit dem Auftrag, das Korrekturprojekt zu überprüfen. Das Korrekturprojekt sah vor, die Versteinung zwischen der Fahrbahn und der Mischverkehrsfläche (vgl. Abb. in Ziffer 5.3) zu entfernen und die Mischverkehrsfläche der Fahrbahn zu zuschlagen. Damit würde das Kreuzen von Motorfahrzeugen ohne das Befahren des westseitigen Trottoirs ermöglicht.

Infolge der Rückweisung wurden ab Herbst 2009 alternative Lösungen ohne Korrektur der Versteinung geprüft. Dazu wurde ein Verkehrsversuch mit provisorischen Pollern am westlichen Fahrbahnrand durchgeführt. Der Verkehrsversuch wurde von externen Fachverständigen begleitet und schliesslich positiv beurteilt. Zudem wurde die Meinung des Oberingenieurkreises II des Kantons Bern zum Verkehrsversuch eingeholt (siehe Schreiben vom 23. August 2010, Beilage 1). Dieser beurteilte die vorgesehenen Massnahmen als zweckmässig und gesetzeskonform. Sofern das Parlament dem Antrag zustimmt, können die Fertigstellungsarbeiten auf Basis des Verkehrsversuches im Sommer 2011 ausgeführt werden.

Mit diesem Kreditantrag soll ein Projekt fertig gestellt 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 überschritten. Dem Parlament muss, auch ohne Umsetzung des Verkehrsversuches, ein Nachkredit beantragt werden.

2. Strassendaten

Strassentyp	Quartierstrasse, Zweiradverbindung
Rückbau/Neugestaltung	2007
Durchschnitt. tägl. Verkehr	1'250 (2010)
Davon Schwerverkehrsanteil	2%
Signalisiertes Temporegime	Tempo-30-Zone
V 85 (höchste Geschwindigkeit der 85% langsamsten aller gemessenen Fahrzeuge)	39 km/h (vor Verkehrsversuch) 36 km/h (während Verkehrsversuch)
Strassenbreite	3.5m
Trottoir	beidseitig West 1.50 m Ost 2.00 m
Mischverkehrsfläche	Ost 2.10 m
Öffentlicher Verkehr	nein
Zustand Kofferung	neuwertig
Zustand Tragschicht	Stammt teilweise von früherer Fahrbahn, teilweise 2007 eingebaut, durch Grabenaufbrüche stark in Mitleidenschaft gezogen.
Zustand Deckschicht	fehlt
Verkehrssicherheit	Trottoir West wird häufig überfahren.  Geschwindigkeiten sind zu hoch.

3. Perimeter



Der Perimeter umfasst den Abschnitt:

Einmündung Schlosstrasse bis
Einmündung Bündenerstrasse

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. Die Wabersackerstrasse ist zudem eine wichtige Zweiradverbindung zwischen Köniz und Liebefeld / Steinhölzli.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit gilt es primär, zwei Problemfelder zu unterscheiden:

4.1 Kostengünstig bauen, möglichst wenig verändern

Ausgehend von der ursprünglichen Zielsetzung, 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 sich für die Umgestaltung in eine Tempo-30-Zone als unzweckmässig herausgestellt hat. Die aktuellen Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass das Temporegime nur ungenügend eingehalten wird (Tabelle in Ziffer 2). Die Tempo-30-Zone muss deshalb zur Durchsetzung nachgerüstet werden. Diesbezüglich besteht für die Gemeinde eine gesetzliche Pflicht (Art. 106 SVG; Art. 108 SSV, Verordnung über Tempo-30- und Begegnungszonen).

Ziel war es, am Schluss nur den Deckbelag über die ganze Strassenbreite zu erneuern. Somit wurde nach Möglichkeit der bestehende Belagsaufbau der alten Wabersackerstrasse belassen. Die Werkleitungsarbeiten innerhalb des Strassenkörpers für die neue Siedlung führten zu zahlreichen Belagsflicken im Fahrbahnbereich (siehe nachstehende Abb.). Wegen dem immer wieder verschobenen Deckbelagseinbau weiteten sich über die letzten Jahre einerseits die Belagsfugen der Belagsflicke auf und andererseits verschlechterte sich der Zustand der vorhandenen Tragschicht zusehends. Anlässlich der Begehung von Ende November 2010 kamen Fachleute zum Schluss, dass sich ein Totalersatz des Belages im Fahrbahnbereich auf einem grösseren Teilabschnitt aufdrängt.



Abb.: Provisorischer Poller auf inhomogener Belagsfläche

4.2 Trottoir West wird überfahren

Vor dem Verkehrsversuch mit Pollern am westlichen Fahrbahnrand zeigte sich die Situation wie folgt: Wenn sich zwei entgegenkommende Autos auf der 3.50 m breiten Fahrbahn kreuzen, weicht eines der Fahrzeuge nicht auf die dafür vorgesehene, 2.10 m breite Mischverkehrsfläche sondern auf das angrenzende 1.50 m breite Trottoir West aus. Solche Manöver sind nachvollziehbar für die FussgängerInnen äusserst gefährlich. Oft setzen die ausweichenden Fahrzeuge nach dem Kreuzen ihre Fahrt über das Trottoir fort, was zu gefährlichen Situationen mit entgegenkommenden FussgängerInnen wie auch mit den aus den Einstellhallen ausfahrenden Autos der Überbauung Dreispitz führt. Dieser Umstand gilt es im Interesse der Verkehrssicherheit zu korrigieren.

Ein Grund für dieses Fehlverhalten der Fahrzeuglenkenden liegt in der Versteinung. Das westseitige 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 sein müssen. Eine generelle Anhebung des Trottoirs ist damit nicht möglich. Ein weiterer Grund für die Trottoirfahrten liegt in der starken Kennzeichnung des Fahrbahnrandes zur Mischverkehrsfläche durch die Versteinung mittels Randstein und Wasserstein. Fahrzeuglenkende überfahren den optisch leichter gezeichneten westseitigen Fahrbahnrand eher, als denjenigen zur Mischverkehrsfläche. Ein weiterer Grund für die Fahrt auf dem westseitigen Trottoir liegt in der hindernisfreien Linienführung dieses Fahrbahnrandes. Es gibt kein Signal, Pfosten oder ein ähnliches Hindernis, welches ein Verlassen des Trottoirs erzwingen würde.

5. Projektbeschreibung

Das Projekt sieht die Umsetzung des Verkehrsversuches und die Umsetzung der Fertigstellungsarbeiten vor.

Der Verkehrsversuch beinhaltet das provisorische Aufstellen von Pollern am westlichen Fahrbahnrand (siehe Abb. in Ziffer 4.1 und 5.3). Diese provisorischen Poller sollen durch definitive Poller in Zylinderform ersetzt werden. Der gewählte Pollertyp hat sich in der Gemeinde Köniz bewährt. Der Poller ist auch nachts gut erkennbar. Auf überfahrbare Poller wird verzichtet, da auf dieser Strasse wenig Schwerverkehr und überbreite Fahrzeuge (z.B. Landwirtschaft) verkehren und diese bedeutend aufwändiger im Unterhalt sind.

Die genauen Lagen der sechs Poller können der Planbeilage 3 entnommen werden. In der Planbeilage 3 ist zudem der Strassenquerschnitt auf Höhe eines Pollers dargestellt. Die Poller werden bewusst auf der Strassen und nicht auf dem Trottoir errichtet, einerseits um die gerade Linienführung des Strassenrandes West für Fahrzeuglenkende zu brechen und andererseits, damit die Unterhaltsmaschinen (in der Regel 1.5 m breit, z.B. Schneepflug) auf dem Trottoir ungehindert verkehren können. Mit diesen Pollern wird die Geschwindigkeit reduziert. Diese Tempo reduzierende Wirkung konnte im Rahmen des Verkehrsversuches nachgewiesen werden. Weiter stellen die Poller sicher, dass nur Ausweichmanöver im Begegnungsfall erfolgen, Weiterfahrten auf dem Trottoir aber verhindert werden. Zusätzliche Korrekturmassnahmen am Strassenquerschnitt sind nicht vorgesehen.

Die Fertigstellungsarbeiten beinhalten Belagsarbeiten (siehe Planbeilage 3) und Reparaturarbeiten an defekten Rand- und Wassersteinen. Die Belagsarbeiten umfassen den Deckbelagseinbau auf dem Trottoir West und auf der Fahrbahn ab "Luusbueb" Tempo-30-Zone (Seite Bündenackerstrasse) bis und mit Wendepplatz. Weiter umfassen die Belagsarbeiten den Ersatz der vorhandenen inhomogenen und durch Grabenaufbrüche in Mitleidenschaft gezogenen Tragschicht im Fahrbahnbereich ab "Luusbueb" bis Vorplatz Haus Nr. 102a. Wird auf diesen Belagsersatz verzichtet, würde das Bauunternehmen abmahnen und für die Deckbelagsarbeiten keine Garantie übernehmen (entsprechendes Schreiben liegt vor). Mit diesem Belagsersatz besteht Gewähr für einen dauerhaft guten Strassenzustand. Beim Wendepplatz sowie entlang des Trottoirs West kann die Deckschicht auf die bestehende Tragschicht eingebaut werden. An der Mischverkehrsfläche und am Trottoir Ost sind keine Belagsarbeiten notwendig.

In den letzten Jahren ist zwischen dem Wendepplatz und der Feldrainstrasse ein Trampelpfad entstanden. Dieser Trampelpfad entspricht der Wunschlinie der FussgängerInnen. Er soll zusammen mit Anpassungen an der Grünrabatte Seite Wendepplatz im Rahmen der Fertigstellungsarbeiten "Wabersackerstrasse" eingekiest werden.

Die Arbeiten am Trampelpfad und die Ingenieurleistungen (Bauleitung, Konzept temporäre Ersatzparkplätze) werden in Eigenleistung erbracht.

5.1 Das Projekt aus der Optik Fussverkehr/Schulweg

Auf dem Trottoir Ost, auf der Mischverkehrsfläche und auf dem Trottoir West hat der Fussverkehr vortritt. Die Poller reduzieren die Tempi und verhindern die Durchfahrt auf dem Trottoir West. Dies konnte im Rahmen des Verkehrsversuches anhand von Videoaufnahmen und Geschwindigkeitsmessungen bestätigt werden. Die Fahrzeuglenkenden sind gemäss Verkehrsregelnverordnung beim Befahren von Gehwegsflächen zu besonderer Vorsicht gegenüber dem Fussverkehr verpflichtet.

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. Auf Höhe der Poller ist das Kreuzen zwischen einem PW und einem Velofahrer nicht möglich. Dies ist aufgrund der gewählten Durchfahrtsbreite für die VerkehrsteilnehmerInnen klar erkennbar. Auf den Strassenabschnitten zwischen den Pollern kann bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h das Kreuzen zwischen einem PW und einem Velo sicher erfolgen.

5.3 Das Projekt aus der Optik motorisierter Individualverkehr (miV)

Die Poller "drücken" die Fahrzeuglenkenden auf die Ostseite, die durchgehende Fahrt auf dem Trottoir West wird verunmöglicht. Das Trottoir West kann aber nach wie vor im Begegnungsfall als Ausweichfläche benutzt werden.

Ursprüngliche Situation:

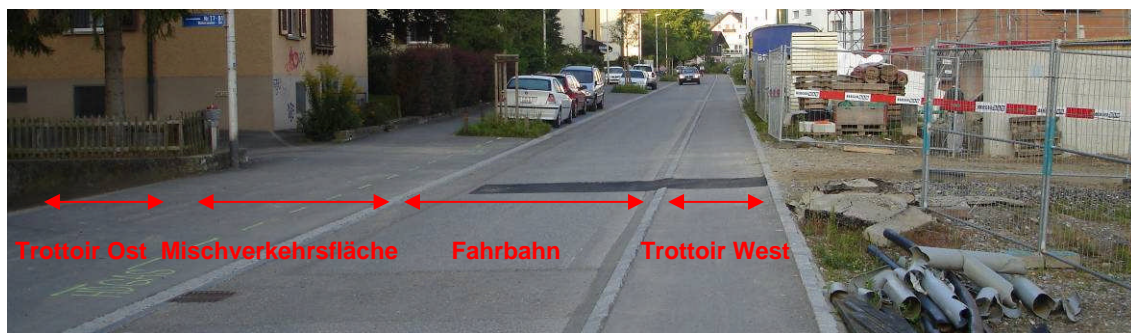


Abb.: ursprüngliche Situation in Blickrichtung Köniz

Situation während Verkehrsversuch:

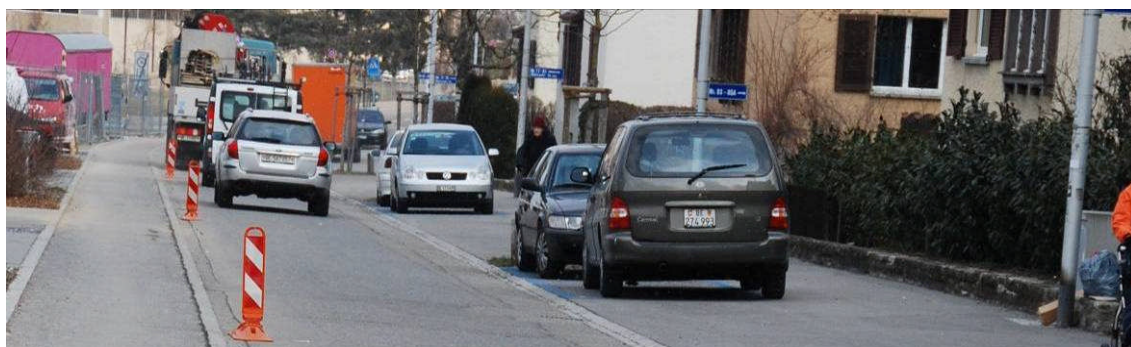


Abb.: Situation während Verkehrsversuch in Blickrichtung Steinhölzli

6. Drittprojekte

Drittprojekte wie Sanierungen an Werkleitungen usw. sind bis auf die Niederdruckgasleitung ausgeführt und daher keine mehr erforderlich. Die EWB wird die Sanierung ihrer Gasleitung im Einmündungsbereich Talbrännliweg und im Bereich des Wendeplatzes vor den Belagsarbeiten ausführen. Es wird zurzeit abgeklärt, ob die Swisscom die Erstellung des Glasfasernetzes an der Wabersackerstrasse vorzieht.

7. Bauprogramm

Für die Vorarbeiten sind sechs Arbeitstage eingerechnet. Die Vorarbeiten erfolgen unter normaler Verkehrsführung. Für die allgemeinen Belagsarbeiten wird die Wabersackerstrasse (ab Bündenackerstrasse bis Schlossstrasse) während ca. fünf Werktagen für den motorisierten Individualverkehr total gesperrt. Die Fertigstellungsarbeiten sind während den Sommerschulferien 2011 vorgesehen.

Mit dem Verzicht auf eine Etappierung der Belagsarbeiten können einerseits Kosten gespart und andererseits die Gesamtdauer der Bauarbeiten und damit auch die Dauer der Totalspernung reduziert werden. Aus Kostengründen wird auf einen Zweischichtbetrieb verzichtet.

Den AnwohnerInnen der Wabersackerstrasse werden während den Bauarbeiten entlang der Bündenackerstrasse, auf dem Areal des Bundesamtes für Gesundheit und evtl. auf dem Parkplatz "Dreispitz" temporäre Ersatzparkplätze angeboten. Die Bündenackerstrasse wird während diesen Tagen im Einbahnregime betrieben.

8. Kommunikation

Die betroffenen AnwohnerInnen werden, sobald der Parlamentsbeschluss vorliegt, schriftlich über die temporäre Totalspernung informiert. Vor Baubeginn wird eine Medienmitteilung veröffentlicht, in welcher die Baumassnahmen erläutert und auf die Verkehrsbeschränkungen hingewiesen werden. Die Bevölkerung wird mit einem Plakat vor Ort auf die Bauarbeiten aufmerksam gemacht.

Nach Bauvollendung werden die Quartierbewohner mit einem Flyer und die allgemeine Bevölkerung mit einem Artikel im Könizer Innerorts erneut auf die korrekte Fahrweise hingewiesen.

9. Finanzen

(alle Beträge inkl. MwSt.)

9.1 Kosten Neugestaltung Wabersackerstrasse, Übersicht

Kredite

Kredit Gemeinderat, 02.04.2003	Fr. 54'000.-
Kredit Parlament, 08.12.2003	Fr. 500'000.-
Total Kredite	Fr. 554'000.-

Kosten

Bisherige Verpflichtungen per 31.12.2010	Fr. 767'000.-
Ausstehende Fertigstellungsarbeiten inkl. teilweiser Belagsersatz	Fr. 156'000.-
Geschätzte Teuerung Fertigstellungsarbeiten (2006 – 2011)	Fr. 20'000.-
Nebenarbeiten, -kosten (Einkiesen Trampelpfad, Verkehrsdienst, etc.)	Fr. 15'000.-
Unvorhergesehenes	Fr. 10'000.-
Endkostenprognose	Fr. 968'000.-

Voraussichtliche Kostenüberschreitung Fr. 414'000.-

Aufgrund der Beteiligung der GFW Wohnbau AG an den Erschliessungskosten mit Fr. 118'500.- reduziert sich der Betrag zu Lasten der Einwohnergemeinde Köniz auf gerundete Fr. 296'000.-- (siehe Ziffer 9.3).

9.2 Begründung der Kostenüberschreitung

Das Parlament bewilligte am 8. Dezember 2003 einen Kredit über Fr. 500'000.--. Die Festlegung der Kredithöhe basierte auf einen Kostenvoranschlag mit einer Genauigkeit von +/- 10%. Die Genauigkeit von +/- 10% entspricht den Vorgaben des SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektur-Verein). Die Baukosten können demnach um +/- Fr. 50'000.-- variieren.

Im Kostenvoranschlag wurden die Geometer- und Notariatskosten sowie die Teuerung bei allfälliger verzögerter Ausführung (2003 bis 2006 bzw. 2006 bis 2011) nicht berücksichtigt. Die Geometer- und Notariatskosten betragen rund Fr. 26'000.--. Die Mehrkosten aufgrund der Teuerung dürften nach Abschluss der Arbeiten im 2011 insgesamt Fr. 95'000.-- betragen.

Nach der Rückweisung des Korrekturprojektes durch das Parlament am 17. August 2009 wurden Verkehrsversuche durchgeführt, die mit Fr. 11'000.-- zu Buche schlagen. Den wesentlichen Teil der Mehrkosten sind auf begründete Zusatzaufwendungen der Bauleitung und des Baumeisters zurückzuführen. Dazu wird auf die Beilage 2 verwiesen.

Diese Mehrkosten waren bei der Erarbeitung des Kostenvoranschlags nicht voraussehbar. Im Rahmen der Fertigstellungsarbeiten wird ebenfalls mit Mehraufwendungen gerechnet bedingt durch folgende Punkte (vgl. mit Ziffer 5):

- Ersatz bestehende Tragschicht auf grösserem Fahrbahnabschnitt
- Reparaturarbeiten an Randsteinen / Wassersteinen
- erneute Baustelleneinrichtung
- Teuerung

Zusammenstellung Kostenüberschreitung:

Genauigkeit Kostenvoranschlag (+/- 10%)	Fr. 50'000.--
Geometer- + Notariatskosten	Fr. 26'000.--
Teuerung total (2003 bis 2011)	Fr. 95'000.--
Verkehrsversuche 2009 / 2010	Fr. 11'000.--
Mehraufwand Bauleitung + Baumeister (vgl. Beilage 2) und Mehraufwand Fertigstellungsarbeiten 2011	<u>Fr. 232'000.--</u>
Total voraussichtliche Kostenüberschreitung	Fr. 414'000.--

9.3 Nachkredit Neugestaltung Wabersackerstrasse, Übersicht

Endkostenprognose	Fr. 968'000.--
Kredit Gemeinderat, 02.04.2003	Fr. - 54'000.--
Kredit Parlament, 08.12.2003	Fr. - 500'000.--
Einnahmen (GFW Wohnbau AG, Bern)	<u>Fr. - 118'500.--</u>
Erforderlicher Nachkredit inkl. Teuerung gerundet	Fr. 296'000.--

Im Investitionsplan 2010 waren für die Fertigstellungsarbeiten Fr. 105'000.-- eingestellt und im Investitionsplan 2011 einen Betrag von Fr. 70'000.--. Der im Investitionsplan 2011 fehlende Betrag von Fr. 226'000.-- wird über folgende Positionen kompensiert:

- Fussgängerübergang Ried: Fr. 150'000.-- (wird nicht erstellt, vom Gemeinderat angelehnt)
- Alpenstrasse, Wabern: Fr. 76'000.-- (Fertigstellung Alpenstrasse wird etwas günstiger ausfallen)

Per 31. März 2009 lagen die Verpflichtungen bei rund Fr. 719'000.-- (vgl. mit Parlamentsantrag vom 17. August 2009). Die Kontoüberschreitung betrug damals Fr. 47'000.--. Im zurückgewiesenen Parlamentsantrag vom 17. August 2009 wurde einen Nachkredit von Fr. 256'000.-- beantragt. Davon waren Fr. 105'000.-- für das damals empfohlene Korrekturprojekt (Versetzen der Versteinung zwischen Fahrbahn und Mischverkehrsfläche) vorgesehen und weitere Fr. 104'000.-- für die Fertigstellungsarbeiten inkl. Deckbeläge.

Per 31. Dezember 2010 lagen die Verpflichtungen bei rund Fr. 767'000.--. Die Ausgaben zwischen dem 31. März 2009 und dem 31. Dezember 2010 von Fr. 48'000.-- setzen sich wie folgt zusammen:

Rechnung Notar (Grenzänderung Strassenparzelle)	Fr.	3'000.--
Rechnung Baumeister für im 2007 ausgeführte Arbeiten	Fr.	12'000.--
Ingenieurhonorar Schadenfall Gasschieber / Beratung	Fr.	3'000.--
Studien Verkehrsversuch 2009 / 2010	Fr.	11'000.--
Vorgezogene Deckbelagsarbeiten 2010 Seite Feldrainstrasse (zur Rettung der Tragschicht)	Fr.	18'000.--
Rundung	Fr.	<u>1'000.--</u>
Total Differenz	Fr.	48'000.--

10. Folgen bei Ablehnung des Geschäftes

Wird der Nachkredit nicht bewilligt, können die Umsetzung des Verkehrsversuches und die Fertigstellungsarbeiten nicht erfolgen. Die bereits fortgeschrittene Beschädigung der Tragschicht wird stark zunehmen und zu aufwändigen Reparaturen führen.

Wird der Antrag zurückgewiesen, können die Arbeiten dieses Jahr nicht mehr erfolgen (Vorlaufzeit Anwohnerinformation und Bauunternehmer, Schulferien, Witterung).

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Fertigstellungsarbeiten an der Wabersackerstrasse wird ein Nachkredit von Fr. 296'000.-- zuzüglich allfälliger Teuerung, zu Lasten der Investitionsrechnung 2011, Konto 2420.501.0280, Neugestaltung Wabersackerstrasse, bewilligt.

Köniz, 02. Februar 2011

Der Gemeinderat

Beilagen

1. Stellungnahme Oberingenieurkreis II, Kanton Bern, vom 23.08.2010 zum Verkehrsversuch
2. Schreiben B+S AG vom 16. Februar 2009 betreffend Rückbau Wabersackerstrasse
3. Plangrundlage "Fertigstellungsarbeiten" verkleinert

Schemenweg 11
Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 634 23 40
Telefax 031 331 96 84
info.tbaoik2@bve.be.ch
www.tba.bve.be.ch

Thomas Schmid / Me
Telefon 031 634 23 31
thomas.schmid@bve.be.ch

Gemeinde Köniz
Direktion Planung und Verkehr
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

23. August 2010
Auftragsnr. 000839

Köniz/Gemeindestrassen

**Verkehrsstudie Wabersackerstrasse / Erfolgskontrolle Verkehrsversuch
Kurze Stellungnahme zur heute vorhandenen Lösung**



Sehr geehrte Damen und Herren

Auf der zurück gebauten Wabersackerstrasse werden im Begegnungsfall von Fahrzeugen vielfach nicht die vorgesehenen Ausweichstellen benutzt, es wird vielmehr auf das nordwestliche Trottoir ausgewichen und auf diesem die gesamte Strecke zurückgelegt. Zudem ist das Geschwindigkeitsniveau für eine Tempo-30-Zone etwas zu hoch. Mit geeigneten Massnahmen sollen diese Mängel behoben werden. Aus drei Vorschlägen wurde die erfolgversprechendste Lösung in leicht abgeänderter Form in einem Verkehrsversuch erprobt.

Sie haben uns um eine kurze Beurteilung dieser Lösung gebeten.

Situation

Die Wabersackerstrasse weist heute eine Strassenbreite von 3.50 m auf. Der nordwestliche Gehweg ist 1.50 m breit, der südöstliche Gehweg, welcher unmittelbar an die Fahrbahn angrenzende Parkfelder aufweist, ist breiter als 4 m.

Der ursprüngliche Lösungsvorschlag sieht vor, vor dem nordwestlichen Gehweg Poller auf die Strasse zu stellen. Mit dem Verschieben des Strassenrandes auf der gegenüberliegenden Seite zwischen den Parkplätzen ergeben sich so wechselseitige Horizontalversätze. Der Verkehrsversuch erfolgte ohne diese Veränderung des Randabschlusses. Nachdem die Resultate im Verkehrsversuch positiv ausfielen, fragt sich, ob die gegenwärtige Lösung ausreichend ist oder ob noch eine Korrektur des Strassenrandes erforderlich ist.

Querschnitt Lösung „Verkehrsversuch“

Die Leitbaken auf der nordwestlichen Seite engen die Fahrbahn von 3.50 m auf ca. 3 m ein. Auf der gegenüberliegenden Seite ist im Bereich zwischen den Parkplätzen auf dem Gehweg kein Hindernis vorhanden. Die vorhandene Strassenbreite entspricht dem als günstig eingestuftem Mass bei Inseldurchfahrten auf schwach befahrenen Strassen (klar erkennbar, dass ein Überholen bzw. Kreuzen PW-Velo nicht möglich ist). Bei Kreuzungsmanöver muss auf den Gehweg ausgewichen werden.

Benützung des Gehweges zum Ausweichen

Mit dem Verschieben des Randabschlusses ergäbe sich eine Fahrbahnbreite von 4.50 m. Diese Breite wäre ebenfalls als günstig einzustufen. Kreuzungsmanöver könnten auf der ef-

fektiven Fahrbahn stattfinden. Ein Verzicht auf die Verschiebung des Fahrbahnrandes käme deutlich kostengünstiger zu stehen, eventuell ist sogar die Wirksamkeit wegen der engeren Fahrbahn höher. Dazu muss aber der Gehweg auf einer kurzen Strecke befahren werden. Der Verkehrsversuch hat gezeigt, dass das Ausweichen auf den Gehweg unproblematisch ist. Wesentlich ist nun, ob das Befahren durch Motorfahrzeuge zulässig ist. Wir haben dazu die Stellungnahme der Abteilung Verkehrstechnik des TBA eingeholt. Gemäss dieser Auskunft ist die Antwort in der Verkehrsregelverordnung (VRV) zu finden: Art. 41 Abs. 2 der VRV verpflichtet Fahrzeugführer beim Befahren eines Gehweges zu besonderer Vorsicht gegenüber Fussgängern, zudem ist letzteren auch der Vortritt zu gewähren. Diese Formulierung bedeutet aber auch, dass Fahrzeuge (mit der erwähnten besonderen Vorsicht) auf dem Gehweg fahren dürfen.

Fazit

Das im Verkehrsversuch angewandte Konzept kann in ein Definitivum überführt werden. Die Verbreiterung der Strasse zwischen den Parkfeldern ist nicht erforderlich. Dieser Bereich muss aber von Hindernissen freigehalten werden.

Hinweis: Kritischer Punkt ist die Erkennbarkeit der Poller (Poller müssen Rückstrahler aufweisen, Markierung muss gut sichtbar um die Poller herumführen, zum Schutz der Velofahrer weiche (überfahrbare) Poller verwenden (Typ „Gerzensee“)).

Freundliche Grüsse



Thomas Schmid
Stv. Kreisoberingenieur

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 Projektskizze, 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 Grabenaufbruchgesuch 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. Abklärung 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 Bündenackerstrasse**

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-

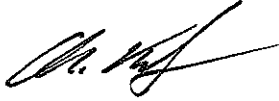
plant. Anlässlich der Startsitung vom 13. September 2007 wurden die Auswirkungen des Aufschubs vom 11. September 2007 durch die Gemeinde besprochen und das weitere Vorgehen geplant.

- 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

Umgestaltung Wabersackerstrasse

