

Köniz, Muhlern- Stapfenstrasse Fuss- und Veloweg, Kredit Realisierung

Genehmigung; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Zwischen der Muhlern- und der Stapfenstrasse gibt es heute keine eigentliche Veloverbindung. Der bestehende Weg zwischen den beiden Strassen ist als Fussweg signalisiert, und im steilen Mittelteil ist eine Treppe eingebaut. Damit ist dieser Weg weder mit dem Velo noch mit einer Gehhilfe passierbar. Wer mit dem Velo oder mit einer Gehhilfe von Schliern nach Köniz, Liebefeld und der Stadt Bern unterwegs ist, muss deshalb den Umweg über den Schlosskreisel, die Schwarzenburgstrasse und den Bläuackerkreisel nehmen, also über die Kantonsstrasse. Dort treffen zwei Kantonsstrassen aufeinander und die Verkehrssituation ist insbesondere für Velofahrenden anspruchsvoll.

Im Richtplan der Gemeinde ist eine Fuss- und Veloverbindung zwischen der Muhlern- und der Stapfenstrasse enthalten (Massnahme V8-00-01/21). Im Langsamverkehrskonzept Köniz von 2010 wird die Wichtigkeit eines Fuss- und Velowegs zwischen diesen beiden Strassen als hoch eingestuft. Zudem hat die Stimmbewölkerung die Überbauungsordnung für einen Radweg Muhlern-/Stapfenstrasse (UeO 5/11) bereits in einer Abstimmung am 6. Dezember 1987 mit einem Mehr von 80 Prozent genehmigt (9574 Ja zu 2363 Nein).

Der Gemeinderat will diese Fuss-/Veloverbindung nun realisieren. Geplant ist ein Weg, der von VelofahrerInnen und FussgängerInnen genutzt werden kann. Damit kann eine bedeutende Lücke auf der Schulwegroute zwischen Schliern, dem Zentrum Köniz und dem Liebefeld/ der Lerbermatt und der Velo-Alternativroute Bern-Köniz-Schliern geschlossen werden. Dies leistet einen Beitrag an die Verkehrssicherheit im Perimeter Stapfen, Rappentöri und Schloss Köniz.

Ein Vorprojekt für den Fuss- und Veloweg zwischen der Muhlern- und der Stapfenstrasse wurde nach einem Variantenstudium im Jahr 2010 ausgearbeitet. Aufgrund der Tramplanung Köniz wurde das Vorhaben sistiert. Nach der Erarbeitung der UeO Rappentöri wurde das Vorprojekt überarbeitet. 2020 wurde das überarbeitete Bauprojekt in die gemeindeinterne Vernehmlassung geschickt, 2023 den neusten Standards und den Anforderungen angepasst, die sich aus dem aktuellen Umfeld ergeben. Das Bewilligungsverfahren läuft. Wenn es zu keinen Einsprachen kommt, könnte frühestens Mitte 2024 mit der Realisierung begonnen werden.

Der Fuss- und Veloweg ist vom Bund als ein A-Projekt in das Agglomerationsprogramm der 1. Generation aufgenommen worden. Dies ist ein Beleg dafür, dass diese neue Fuss-/Veloverbindung auch aus überregionaler Sicht als sinnvoll und wirkungsvoll beurteilt wird. Dank der Aufnahme in dieses Programm kann mit einer namhaften Mitfinanzierung durch Bund und Kanton gerechnet werden.

Für die Realisierung dieses Bauprojekts beantragt der Gemeinderat dem Parlament einen Kredit in der Höhe von brutto CHF 802'000 (inkl. MWST).

2. Das Projekt

Mit dem beantragten Kredit wird eine Fuss-/Veloverbindung durch die Schloss- und eine Grünzone geschaffen. Es wird bei der Realisierung deshalb ein besonderes Augenmerk auf die Einbettung des neuen Weges in das Landschaftsbild gelegt. Mit Ersatzpflanzungen werden Rodungen, die unumgänglich sind, ausgeglichen. Dabei werden einheimische Pflanzen verwendet, was die Artenvielfalt stärkt. Das Vorgehen ist mit der Abteilung Umwelt und Landschaft der Gemeinde abgesprochen.

Die Linienführung des neuen Weges ist dem bestehenden Gelände so weit angepasst, dass nur minimale Erdbewegungen notwendig sind und sich ein möglichst einheitliches Längsgefälle ergibt. Durch die neue Linienführung kann die weiter bestehende Fusswegverbindung, die unterhalb des Friedhofbereiches eine Treppe aufweist, umgangen werden. Damit wird zwischen der Muhlern- und der Stapfenstrasse neu eine fahrbare Verbindung bestehen.

Das Profil weist mehrheitlich eine Wegbreite von 3.50 m aus. In flachem Gelände beträgt die Wegbreite 3.0 m. Das Profil und der Strassenaufbau sind normgemäss und entsprechen den Standards sowie der Arbeitshilfe des Kantons.

Die Einfahrt Muhlernstrasse wird bewusst eng gestaltet, damit die Geschwindigkeit der talwärts einfahrenden Velofahrer gedrosselt wird und die notwendigen Sichtweiten erreicht werden. Entlang des neuen Weges sind in einem Abstand von 30 m Kandelaber vorgesehen, mit denen der Weg beleuchtet werden kann.

Das Projekt befindet sich auf den Parzellen 6 und 20 der Einwohnergemeinde Köniz. Es ist deshalb kein Landerwerb erforderlich.

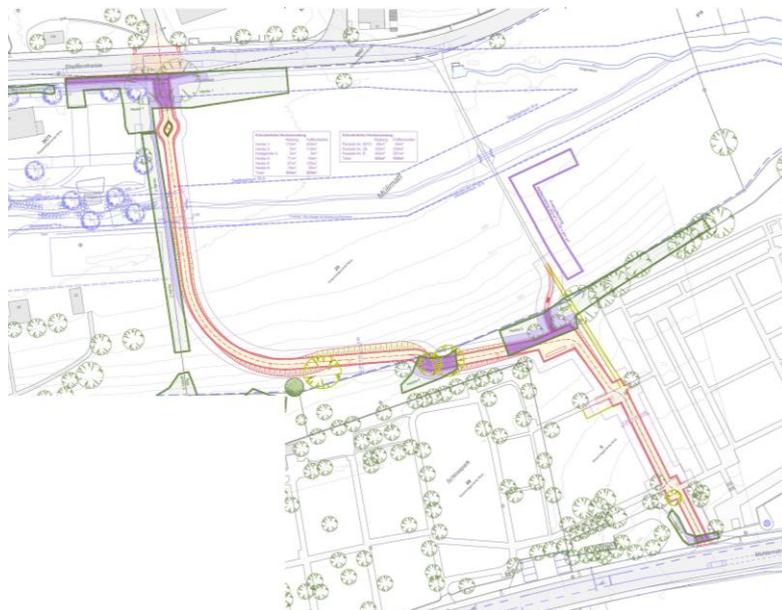


Abb. 1

Situationsplan der geplanten Fuss-/Veloverbindung zwischen Muhlernstrasse und Stapfenstrasse. Sichtbar sind insbesondere auch die Hecken ausgleichsflächen.

3. Weitere Projekte im Umfeld des neuen Fuss- und Velowegs

Im Projektperimeter sind zahlreiche weitere Projekte angedacht, in Planung oder kurz vor Ausführung. Die Projektverantwortlichen des Fuss- und Velowegs zwischen der Muhlern- und der Stapfenstrasse sind mit den entsprechenden Verantwortlichen im Austausch. Wo dies nötig ist, ist das Vorgehen koordiniert.

3.1 Anpassung UeO (Überbauungsordnung), öffentliche Auflage/Baugesuch

Dieser Prozess wird von der Planungsabteilung Köniz (PLAK) parallel durchgeführt. Die UeO aus dem Jahr 1988 muss mit einer «geringfügigen Anpassung» angepasst werden. Gemeinsam mit dem Baugesuch wird ein kombiniertes Verfahren mit dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) als Leitbehörde durchgeführt. Das Vorgehen ist abgestimmt auf das vorliegende Projekt.

3.2 Umbau Haltestelle Sandwürfi im Projekt Linie 10 des Kantons

Die Bushaltestelle Sandwürfi wird im Rahmen des Projekts Linie 10 des Kantons umgebaut. Der geplante Fuss- und Veloweg mündet nahe an diesem Projekt in die Muhlernstrasse. Die beiden Projekte sind so aufeinander abgestimmt, dass die sichere Führung der Velofahrenden gewährleistet ist.

3.3 Überbauungsordnung Rappentöri

Nordwestlich an den Projektperimeter anschliessend soll die neue Überbauung Rappentöri realisiert werden. Bereits einbezogen wurde die damit beabsichtigte Umgestaltung der Stapfenstrasse. Die Verantwortlichen tauschen sich über weitere Schnittstellen aus, wie dies bereits bei der geplanten Offenlegung des Sulgenbachs der Fall ist (siehe Abschnitt 3.4).

3.4 Offenlegung Sulgenbach

Auf dem Situationsplan der Überbauungsordnung Rappentöri ist der heute entlang der Stapfenstrasse in einem Betonrohr verlaufende Sulgenbach offengelegt und mit einer neuen Linienführung im Perimeter der UeO eingezeichnet. Die entsprechende Querung der neuen Fuss-/ Veloverbindung ist in den vorliegenden Projektplänen eingezeichnet und die Machbarkeit ist sichergestellt, die dafür notwendigen Realisierungskredite werden über das Projekt Offenlegung Sulgenbach beantragt. Je nach Fortschritt des Bauvorhabens Offenlegung Sulgenbach können allenfalls bereits Massnahmen beim Bau der Fuss-/Veloverbindung umgesetzt werden.

3.5 Reaktivierung Mühlekanal

Bei der Erarbeitung der Linienführung der Fuss-/Veloverbindung wurde auf eine allfällige spätere Öffnung des Mühlekanals Rücksicht genommen.

4. Finanzen

Anlässlich der Wiederaufnahme des Projektes hat der Gemeinderat einen Planungskredit zur Überarbeitung (2019) sowie zur Anpassung an neue Standards und Anforderungen (2021) gesprochen (siehe Abschnitt 4.1). Für die Realisierung wird dem Parlament nun ein Bruttokredit in der Höhe von CHF 802'000 (inkl. MWST¹) beantragt. Damit ergeben sich folgende Projektkosten:

Baukosten	CHF	602'000
Planungskosten	CHF	125'000
Weitere Kostenelemente	CHF	75'000
Total beantragter Bruttokredit inkl. 8.1 % MWST¹, gerundet	CHF	802'000
Bereits bewilligter Kredit Gemeinderat Vorprojekt	CHF	89'000
Gesamte Kreditsumme Fuss- und Veloweg Muhlern-/ Stapfenstrasse	CHF	891'000

Mit einem positiven Kreditbeschluss können bei Bund und Kanton namhafte Fördergelder beantragt werden (siehe Abschnitt 4.2). Weiter hat der Gemeinderat beschlossen, einen Teil der Kosten aus der Spezialfinanzierung Ausgleich von Planungsvorteilen zu begleichen (siehe Abschnitt 4.3). Damit verbleibt ein steuerfinanzierter Betrag von rund CHF 111'000:

Bruttokredit	CHF	802'000
Erwartbare Subventionen Bund und Kanton (Annahme 45 Prozent)	CHF	- 361'000
Anteil spezialfinanziert	CHF	- 330'000
Total Investitionskosten (voraussichtlich steuerfinanzierter Betrag)	CHF	111'000

Im IAFP sind ab dem Jahr 2023 für dieses Projekt im Konto 2440.5010.0215 insgesamt CHF 1'100'000 eingestellt:

	2023	2024	2025	Total
IAFP	100'000	800'000	-	900'000

Nachfolgend sind die einzelnen Finanzierungselemente dargestellt. Details zu den Positionen finden sich in der Beilage 2.

4.1 Erarbeitung Vor- und Bauprojekt bis auf Stufe Bewilligungsverfahren

Der Gemeinderat hat für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes im Jahr 2019 einen Betrag von CHF 69'000 und im Jahr 2021 einen Nachkredit von CHF 20'000 bewilligt. Auf Basis dieser

¹ Der MWST Satz wird per 1.1.2024 von 7.7% auf 8.1% steigen. Die Auswirkungen sind in den Zahlen in den Beilagen entsprechend berücksichtigt. Der zeitliche Schnitt erfolgt während der Ausführungsplanung.

Grundlagen konnten die Baugesuchsunterlagen auf Stand Bauprojekt erarbeitet und die Kosten auf +/-10% für den vorliegenden Antrag errechnet werden.

4.2 Beiträge von Bund und Kanton

Aus dem Agglomerationsfond kann mit einem Beitrag an den Neubau der Fuss- und Veloverbindung gerechnet werden. Die Fuss-/Veloverbindung «Köniz: Muhlernstrasse-Stapfenstrasse: Neuer LV-Weg» ist als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 1. Generation des Kantons Bern enthalten. Dem Projekt werden ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ein hoher Reifegrad attestiert. Es bestehen deshalb gute Chancen, Bundes- und Kantongelder zu erhalten. In der Annahme kann von einer Grössenordnung von 40-50 Prozent des Gesamtkredits ausgegangen werden. Die Auszahlung erfolgt nach der Realisierung und Fertigstellung der Projektabrechnung, voraussichtlich 2026. Diese Unterstützungsgelder sind noch nicht verbindlich zugesichert. Dem Parlament wird daher der Bruttokredit beantragt.

Ein beschlossener Bruttokredit und damit eine gesicherte Finanzierung sind wiederum die Voraussetzung dafür, dass die Bundes- und Kantongelder verbindlich gesprochen werden. Sollten die Bundes- und Kantongelder deutlich unter der erwarteten Grössenordnung liegen, würde sich der Gemeinderat noch einmal mit dem Geschäft befassen.

4.3 Beitrag aus Spezialfinanzierung Ausgleich von Planungsvorteilen

Der Gemeinderat hat beschlossen, einen Teil der Kosten aus der Spezialfinanzierung Ausgleich von Planungsvorteilen zu finanzieren. Er hat dafür einen Beitrag in Höhe von CHF 330'000 bewilligt.

5. Folgen bei Ablehnung

Bei einer Ablehnung des Kreditantrags könnte das Projekt nicht realisiert werden. Der aktuelle Zustand würde bestehen bleiben. Die Lücke in der Schulwegroute zwischen Schliern, Köniz und dem Liebefeld/der Lerbermatt sowie in der Velo-Alternativroute Bern–Köniz bis nach Schliern könnte nicht geschlossen werden. Wer diese Strecke mit dem Velo oder einer Gehhilfe zurücklegt, müsste weiterhin über den Schlossplatz verkehren, eine vielbefahrene Strecke mit einer insbesondere für VelofahrerInnen anspruchsvollen Verkehrssituation. Zudem ist ungewiss, ob es für ein allfälliges späteres Projekt wiederum Beiträge aus einem Programm des Bundes oder des Kantons geben würde. Wird das Projekt nicht umgesetzt, würden zudem die Kosten für die Vorstudie ohne Beiträge aus den Förderprogrammen vollständig zu Lasten der Gemeinde Köniz gehen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für die Realisierung der Fuss-/Veloverbindung zwischen der Muhlern- und der Stapfenstrasse wird ein Bruttokredit von CHF 802'000 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 2440.5010.0215 "Köniz, Muhlern- Stapfenstrasse Fuss- und Radweg" bewilligt.

Köniz, 25. Oktober 2023

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Fuss- und Radweg Muhlernstrasse Stapfenstrasse, technischer Bericht (online auf Parlamentswebsite)
- 2) Detailkostenzusammenstellung

3) Folgekostentabelle

Fuss- und Radweg Muhlernstrasse / Stapfenstrasse, Köniz

Bauprojekt

Datum/Zeit

19. September 2023

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Köniz

vertreten durch

Direktion Planung und Verkehr

Abteilung Verkehr und Unterhalt, Dienstzweig Verkehr



Impressum

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Köniz

vertreten durch Direktion Planung und Verkehr
 Abteilung Verkehr und Unterhalt, Dienstzweig Verkehr

Bearbeitung

Gruner AG

Denise Roth-Zeltner, Raumplanerin fsu

Gregor Schlecht, Bauingenieur fh

Anne Claude, Geologin ETH

Bezugsquelle

Gruner AG

Industriestrasse 1

CH-3052 Zollikofen

T +41 31 544 24 24

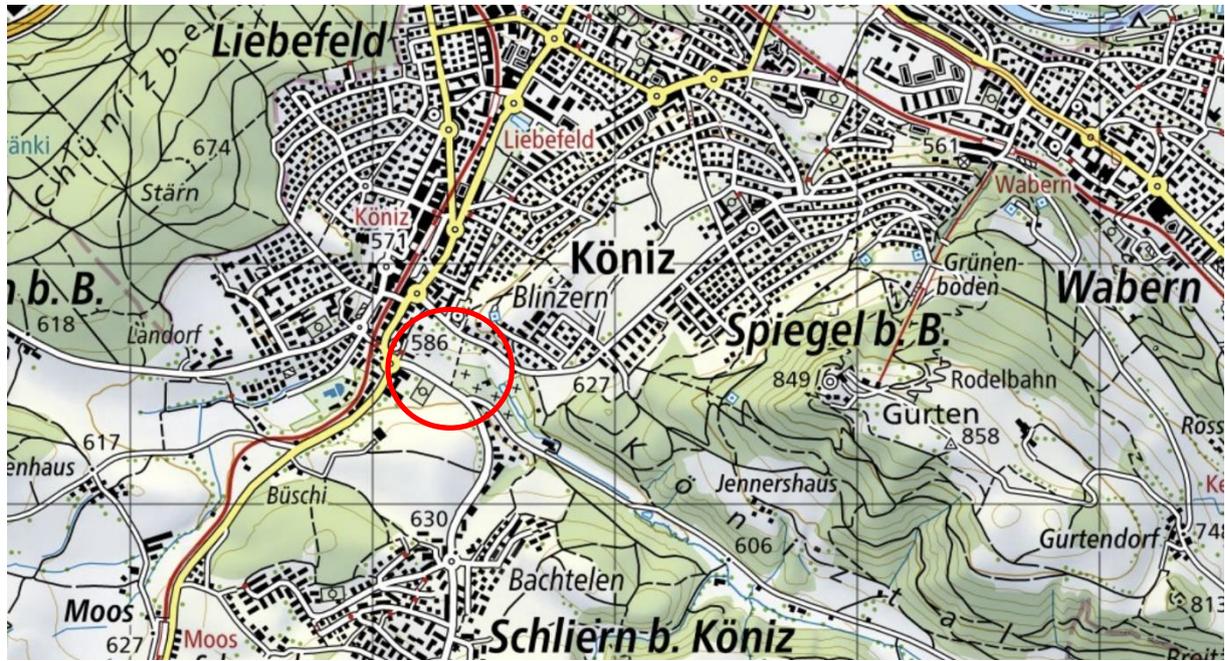
www.gruner.ch

INHALTSVERZEICHNIS

Standort	5
Zusammenfassung	6
1. Auftrag	8
2. Grundlagen	8
2.1. Vorgeschichte	8
2.2. Normen	8
2.3. Bestehende Planungen und Projekte	8
2.4. Richtplan Velo	9
2.5. Richtplan Fussverkehr	9
2.6. Gewässerschutz	10
2.7. Gewässer	10
2.8. Altlasten	11
2.9. Nutzungsplan	11
2.10. Schutzplan Bauten	12
2.11. Schutzplan Naturobjekte	12
2.12. Gefahrenkarte	13
2.13. Gefährdung Oberflächenabfluss	13
3. Ausgangslage	14
3.1. Verbindung Muhlernstrasse - Stapfenstrasse	14
4. Vorprojekt	15
4.1. Variantenstudie	15
5. Verfahren	16
6. Projektziele	17
7. Projektbeschrieb	18
7.1. Landschaftliche Aspekte	18
7.2. Gestaltung	19
7.3. Trassierungselemente	19
7.4. Anschluss Stapfenstrasse	20
7.5. Anschluss Muhlernstrasse	20
7.6. Entwässerung	21
7.7. Beleuchtung	21
7.8. Signalisation	21
7.9. Werkleitungen	21
7.10. Landerwerb	21
7.11. Baustelleninstallation	21
7.12. Drittprojekte	22
8. Kosten	23
8.1. Zusammenstellung Baukosten	23
8.2. Zusammenstellung Planungskosten	23
8.3. Zusammenstellung weitere Kostenelemente	24
8.4. Zusammenstellung Risiken und Risikokosten	24
9. Weiteres Vorgehen/ Termine	25

10. Anhang	26
Anhang 1: Bewilligte Überbauungsordnung	26
Anhang 2: Fotos bestehende Situation	28
Anhang 3: Variantenvergleich Linienführung	31
Anhang 4: Variantenstudium Anschluss Stapfenstrasse	32
Anhang 5: Variantenstudium Anschluss Muhlernstrasse	33

Standort



Zusammenfassung

Ausgangslage

Seit Jahrzehnten ist die im Richtplan der Gemeinde enthaltene Langsamverkehrsverbindung zwischen der Muhlern- und der Stapfenstrasse ein Thema. 1988 wurde eine Überbauungsordnung erarbeitet und von den Stimmberechtigten gutgeheissen, bis heute ist das Projekt aber nicht umgesetzt worden.

Die bestehende Wegverbindung Muhlernstrasse – Stapfenstrasse ist als Fussweg signalisiert und für Radfahrer nicht geeignet. Im sehr steilen mittleren Abschnitt ist eine Treppe eingebaut und der Weg damit nicht behindertengerecht. Währenddem der Bereich entlang des Friedhofs einen Schwarzbelag aufweist, ist der untere Teil ein unbeleuchteter Naturweg.

Projektziele

Recht

- Realisierung der fehlenden Wegverbindung aus dem Richtplan Velo der Gemeinde
- Umsetzung der bewilligten Überbauungsordnung Radweg Muhlern-/ Stapfenstrasse
- Aufwärtskompatibilität zu den laufenden Planungen UeO Rappentöri, Umgestaltung Stapfenstrasse, Bushaltestelle Sandwürfi

Qualität

- Verbindung mit befestigter Oberfläche (Schwarzbelag)
- Sicherer Betrieb auch im Winter möglich (Schneeräumung)
- Sichere Wegverbindung durch öffentliche Beleuchtung

Radfahrer

- Schliessung der Radweglücke auf der Schulwegroute zwischen Schliern und Liebefeld/ Lerbermatte.

Fussgänger

- Behindertengerechte Wegverbindung
- Erhöhung Komfort durch befestigten Weg

Projektbeschreibung

Im einem Vorprojekt wurden aufgrund der vorhandenen Projektgrundlagen und der topographischen Verhältnisse mögliche Linienführungen untersucht und drei Varianten einander gegenübergestellt. Anhand dieses Variantenvergleiches mit der Bauherrschaft wurde entschieden, die der genehmigten Überbauungsordnung entsprechende Variante weiterzuverfolgen und auf Stufe Bauprojekt auszuarbeiten.

Die horizontale Linienführung des neuen Weges ist dem bestehenden Gelände angepasst, damit nur minimale Erdbewegungen notwendig sind und sich ein möglichst einheitliches Längsgefälle ergibt. Die dem Gelände angepasste, vertikale Linienführung ergibt ein Maximalgefälle von 7.6%. Durch die neue Linienführung kann die bestehende Fusswegverbindung, welche unterhalb des Friedhofbereiches eine Treppe aufweist, umgangen werden und ist damit neu behindertengerecht.

Das Normalprofil ist über die gesamte Strecke zwischen der Stapfenstrasse und der Muhlernstrasse identisch und weist eine Wegbreite von 3.50 m auf.

Auf der freien Strecke in der Grünzone wird auf die natürliche Einbettung des Weges geachtet, im Bereich des Schlossparks soll der neue Weg harmonisch ins bestehende Wegnetz mit den Plätzen bei den Friedhofseingängen eingebunden werden. Die im Projekt erforderlichen Rodungen von Hecken und Einzelbäumen soll mittels Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden.

Kosten

Die Gesamtkosten (Baumeister, Planungskosten, weitere Kostenelemente und Risikokosten) betragen gemäss Kostenvoranschlag CHF 804'000.

1. Auftrag

Die Einwohnergemeinde Köniz, vertreten durch die Direktion für Planung und Verkehr, hat uns den Auftrag erteilt, für die Langsamverkehrsverbindung Muhlernstrasse – Stapfenstrasse die geltenden Randbedingungen und unter Berücksichtigung der bestehenden Sach- und Richtpläne, respektive der genehmigten Überbauungsordnung eine Linienführung festzulegen und darauf ein Bauprojekt auszuarbeiten. Die Linienführung der bestehenden UeO soll, wenn möglich übernommen werden.

2. Grundlagen

2.1. Vorgeschichte

Seit Jahrzehnten ist die im Richtplan der Gemeinde enthaltene Langsamverkehrsverbindung zwischen der Muhlern- und der Stapfenstrasse ein Thema. 1988 wurde eine Überbauungsordnung erarbeitet und von den Stimmberechtigten gutgeheissen (UeO 5/11), bis heute ist das Projekt aber nicht umgesetzt worden. Der entsprechende Plan liegt im Anhang 1 diesem Bericht bei. Im Richtplan der Gemeinde Köniz ist die Verbindung in der Massnahme V8-00-01/21 enthalten und basiert auf dem Langsamverkehrskonzept der Gemeinde Köniz von 2010.

Zur Langsamverkehrsverbindung wurde 2011 ein Vorprojekt mit einer leicht angepassten Linienführung in Vorprojekt ausgearbeitet. Das heisst der Anschluss an die Stapfenstrasse wurde gegenüber der UeO in Richtung Köniz verschoben. Aufgrund der zwischenzeitlichen Erarbeitung der UeO Rappentöri hat sich nun aber gezeigt, dass der Anschluss an die Stapfenstrasse gegenüber dem Vorprojekt wieder an die ursprüngliche Lage gemäss der genehmigten UeO verschoben werden muss und damit die Linienführung gegenüber dem bestehenden Vorprojekt überarbeitet werden muss.

2.2. Normen

- Normen und Vorschriften gemäss VSS
- Normalien Strassenbau, öffentliche Beleuchtung der Gemeinde Köniz
- Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr, Tiefbauamt des Kantons Bern 2018
- Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen, Pro Velo/ Fussverkehr Schweiz 2007

2.3. Bestehende Planungen und Projekte

Folgende Projektunterlagen standen uns zur Verfügung:

- Überbauungsordnung Radweg Muhlernstrasse – Stapfenstrasse in Köniz (UeO 5/11), Planungsamt Gemeinde Köniz vom Februar 1987
- Überbauungsordnung «ZPP 5/9 Rappentöri», Gemeinde Köniz vom Dezember 2016
- Vorprojekt Sanierung untere Stapfenstrasse, Köniz, Markwalder + Partner AG vom November 2016
- Vorprojekt Langsamverkehrsverbindung Stapfenstrasse – Muhlernstrasse, Roduner BSB + Partner vom Dezember 2011

- Reaktivierung Mühlekanal Köniz, Weber + Brönnimann/ Roduner BSB + Partner Dezember 2011
- Variantenstudium Bushaltestelle Sandwürfi Rudolf Keller + Partner vom Februar 2020
- Vorprojekt Rappentöri, Revitalisierung Sulgenbach, IUB Engineering AG, August 2023

2.4. Richtplan Velo

Im Richtplan Velo der Gemeinde (RP REGG TP Velo) ist die Verbindung Muhlenstrasse – Stapfenstrasse als Hauptverbindung geplant eingetragen.

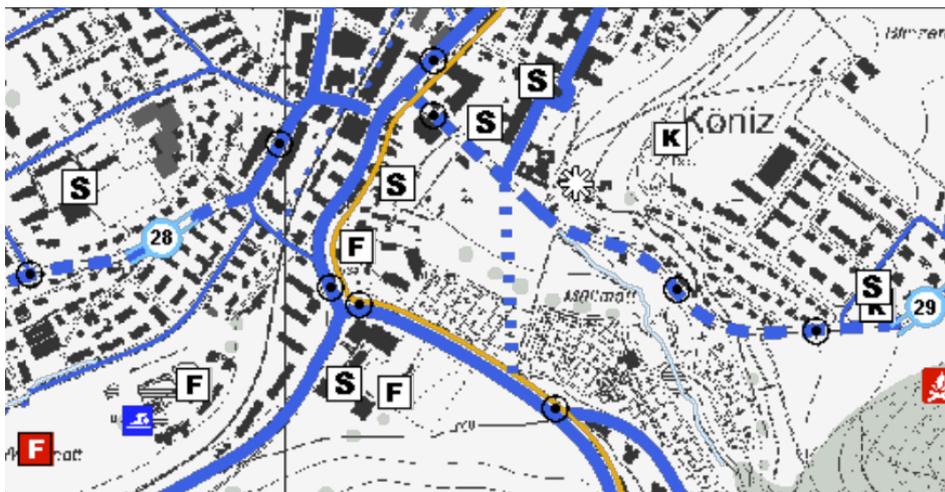


Abbildung 1: Auszug geoportal des Kantons Bern, Richtplan Velo, im September 2021

2.5. Richtplan Fussverkehr

Im Richtplan Fussverkehr der Gemeinde (RP REGG TP Fussverkehr) ist die bestehende Fusswegverbindung Muhlenstrasse – Stapfenstrasse eingetragen.

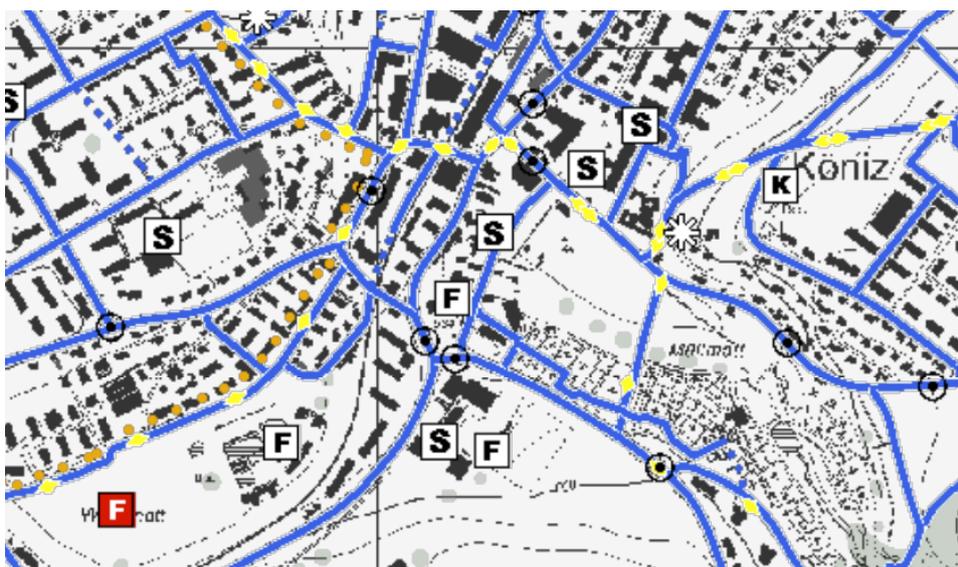


Abbildung 2: Auszug geoportal des Kantons Bern, Richtplan Fussverkehr, im September 2021

2.6. Gewässerschutz

Gemäss Gewässerschutzkarte des Kantons Bern befindet sich der Projektperimeter in der Grundwasserschutzzone Au respektive teilweise im übrigen Bereich ÜB.

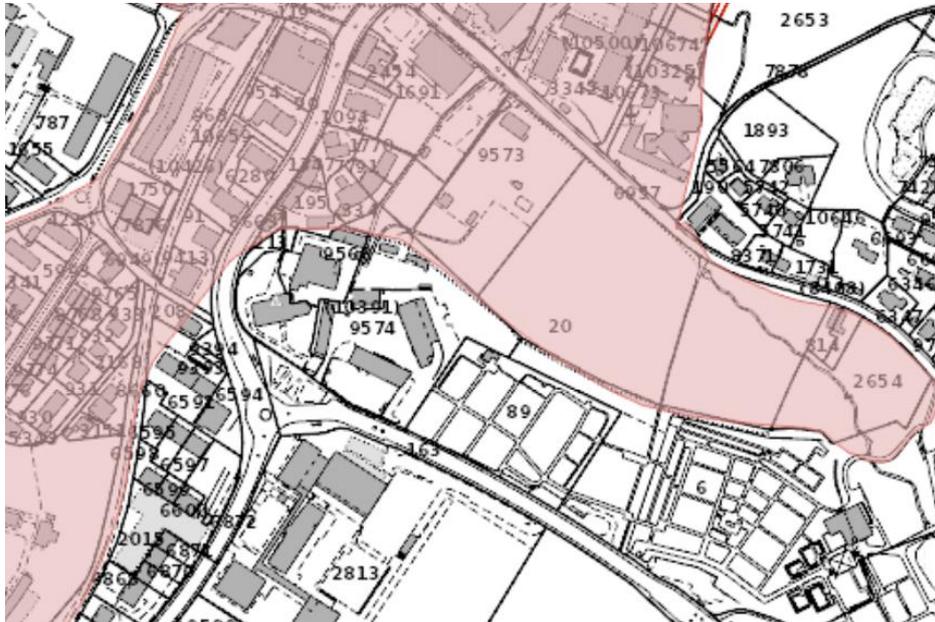


Abbildung 3: Auszug geoportal des Kantons Bern, Gewässerschutzkarte, im September 2021

2.7. Gewässer

Im Projektperimeter befindet sich der teilweise eingedolte Sulgenbach, welcher im Zusammenhang mit dem Projekt Rappentöri offengelegt werden soll.

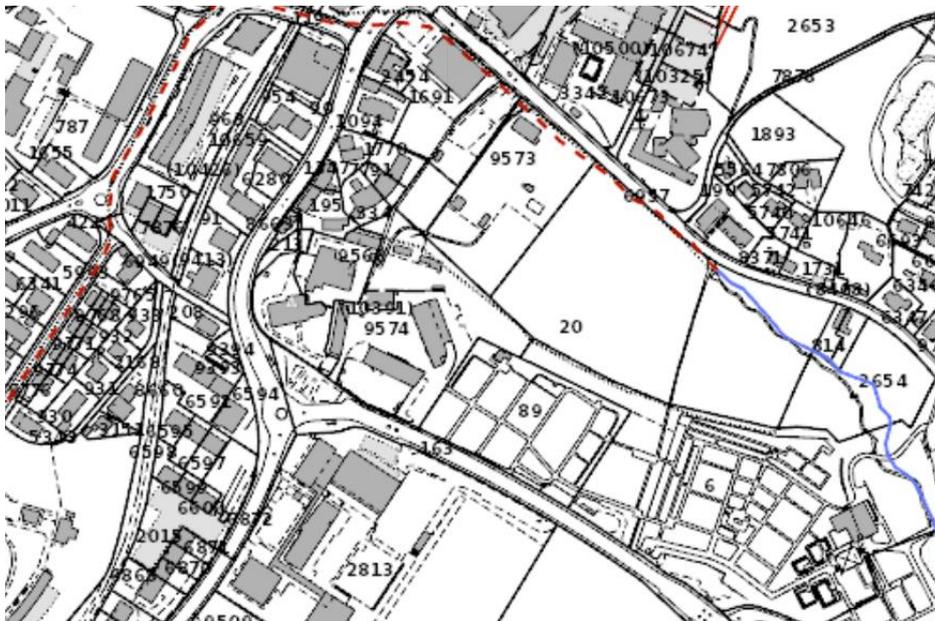


Abbildung 4: Auszug geoportal des Kantons Bern, Gewässer, im September 2021

2.8. Altlasten

Im Projektperimeter befindet sich kein im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Bern eingetragener Standort.

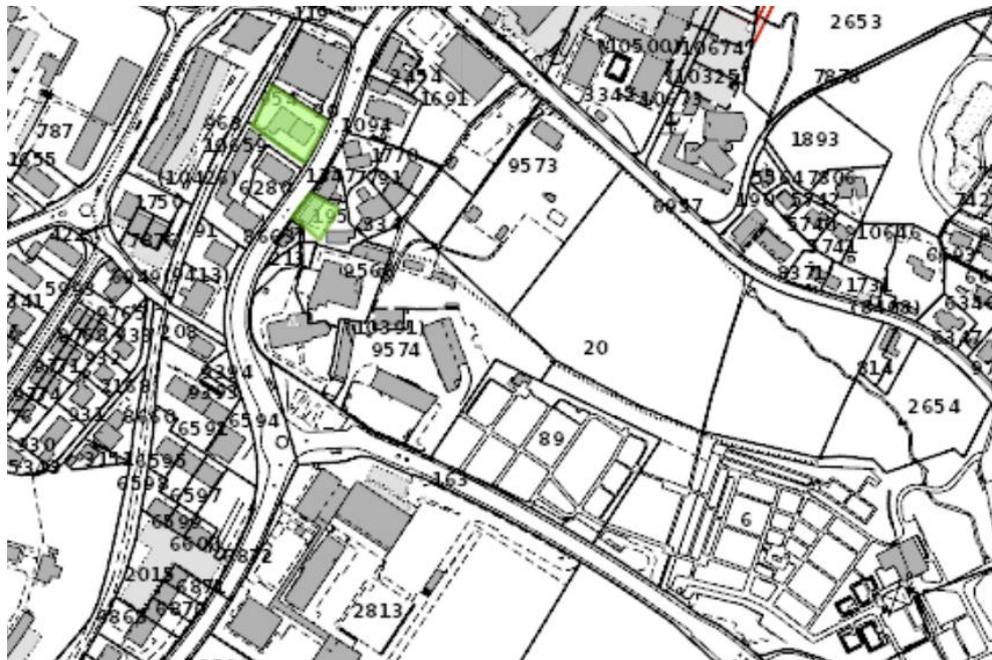


Abbildung 5: Auszug geoportal des Kantons Bern, Altlasten, im September 2021

2.9. Nutzungsplan

Das Projekt befindet sich in der Grün- und der Schlosszone

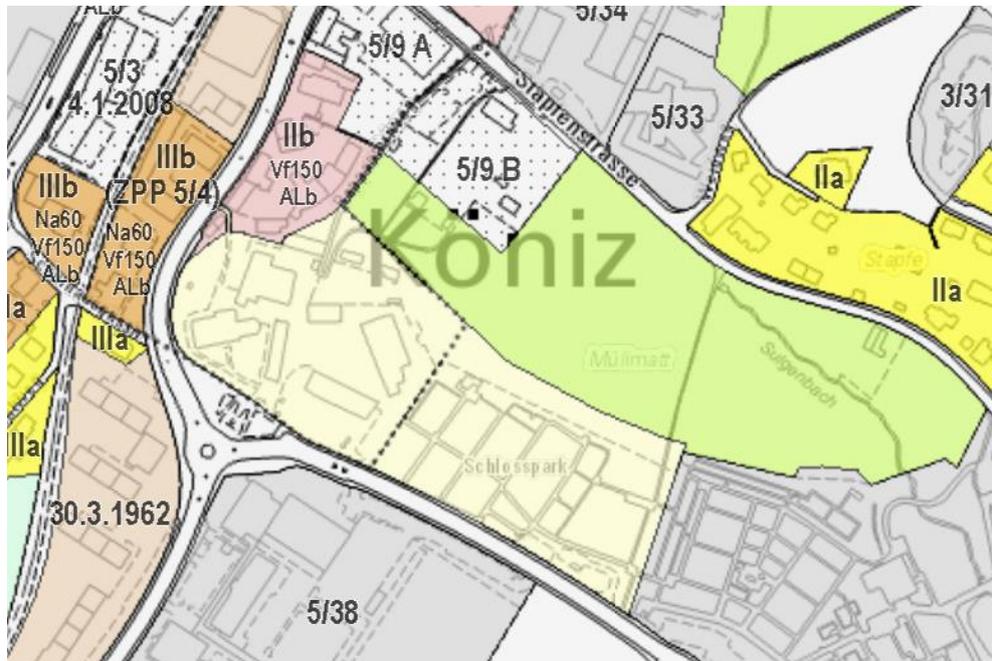


Abbildung 6: Auszug geoportal des Kantons Bern, Nutzungsplan, im September 2021

2.10. Schutzplan Bauten

Im Perimeter befinden sich keine geschützten Bauten.

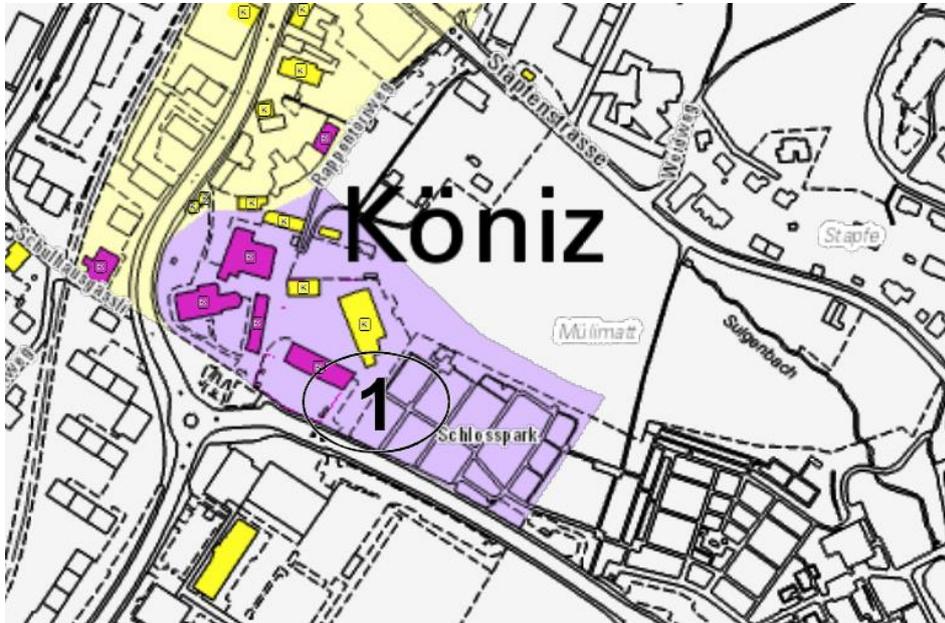


Abbildung 7: Auszug geoportal des Kantons Bern, Schutzplan Bauten, im September 2021

2.11. Schutzplan Naturobjekte

Durch das Projekt werden einzelne Hecken und Bäume aus dem Schutzplan Naturobjekte tangiert. Siehe dazu Kapitel 7.1.

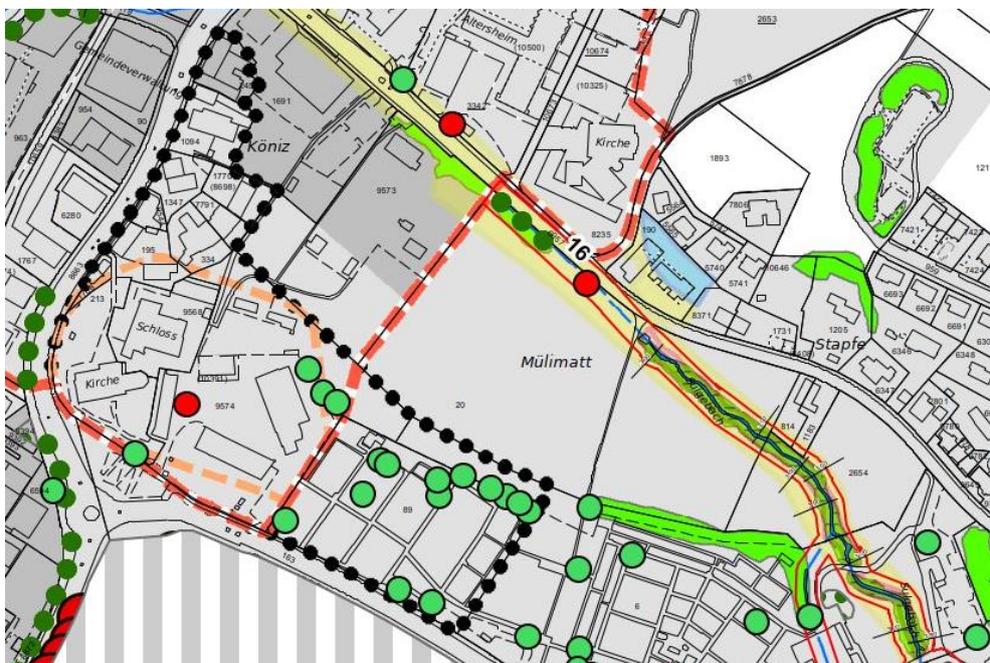


Abbildung 8: Auszug Schutzplan Ortsplanrevision 2018, Schutzplan Naturobjekte

2.12. Gefahrenkarte

Im entsprechenden Auszug der Gefahrenkarte aus dem Geoportal der Gemeinde Köniz ist ein Bereich des Projektperimeters als Zone mit geringer Gefährdung (Wassergefahr) eingetragen. Mit dem vorliegenden Projekt können keine Verbesserungen diesbezüglich erreicht werden.

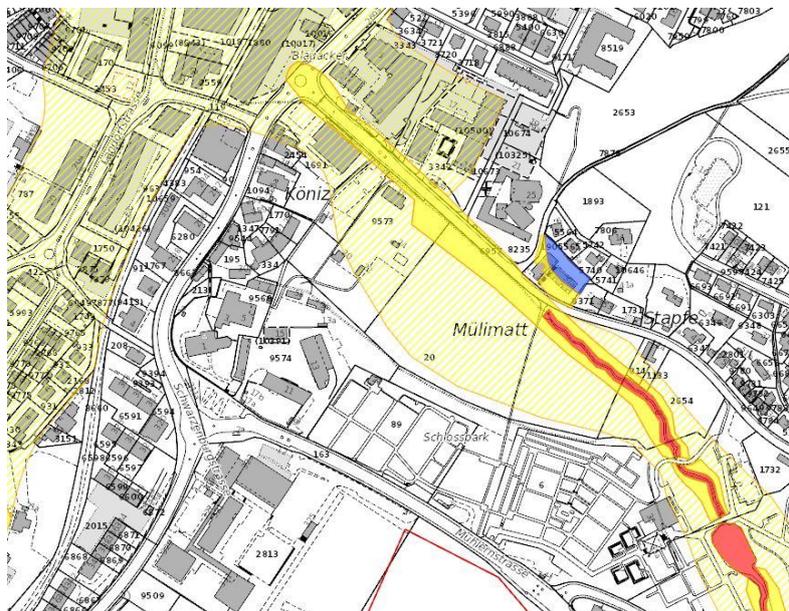


Abbildung 9: Auszug geoportal des Kantons Bern, Gefahrenkarte, im September 2021

2.13. Gefährdung Oberflächenabfluss

Der Projektperimeter ist lokal von Gefährdung durch Oberflächenabfluss betroffen. Die Fliesstiefe variiert zwischen < 0.1 m (pink) bis zu Werten zwischen 0.1 und 0.25 m (hell-lila).

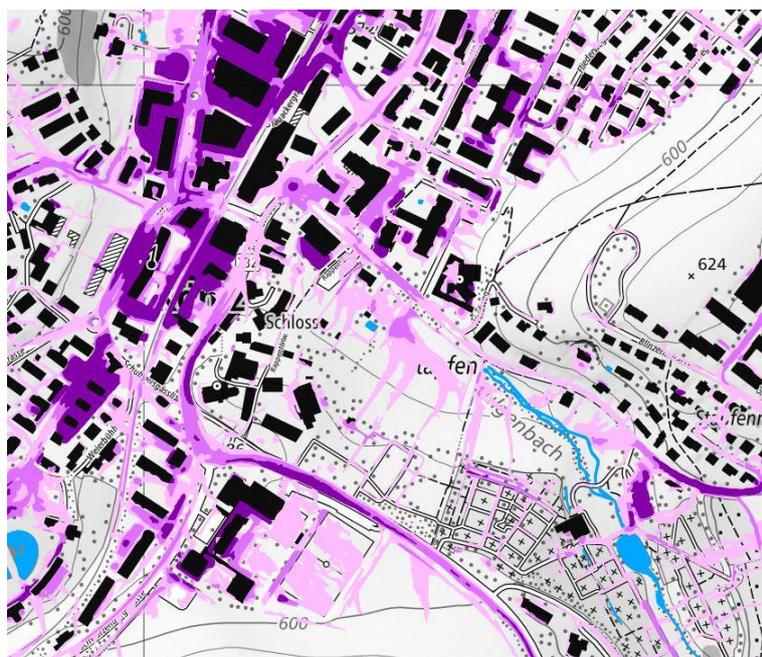


Abbildung 10: Auszug Gefährdungskarte Oberflächenabfluss vom BAFU, im September 2023

3. Ausgangslage

3.1. Verbindung Muhlernstrasse - Stapfenstrasse

Die bestehende Wegverbindung Muhlernstrasse – Stapfenstrasse ist als Fussweg signalisiert und für Radfahrer nicht geeignet. Im sehr steilen mittleren Abschnitt ist eine Treppe eingebaut und damit nicht behindertengerecht. Währenddem der Bereich entlang des Friedhofs einen Schwarzbelag aufweist, ist der untere Teil heute ein unbeleuchteter Naturweg.

Velofahrer von Schliern nach Blinzern oder in Richtung Liebefeld/ Stadt Bern müssen den Umweg über den Schlosskreisel – Schwarzenburgstrasse – Bläuackerkreisel, das heisst über die Kantonsstrasse fahren.

4. Vorprojekt

4.1. Variantenstudie

Im Zuge des Vorprojektes wurden aufgrund der vorhandenen Projektgrundlagen und der topographischen Verhältnisse mögliche Linienführungen untersucht. Schlussendlich wurden drei Varianten skizziert und einander gegenübergestellt.

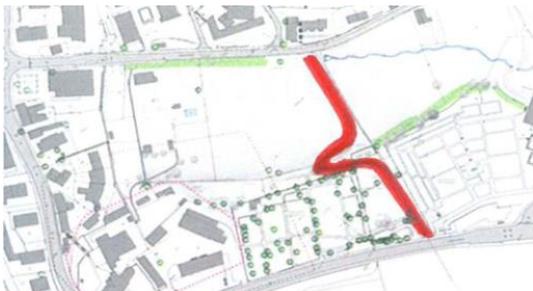


Abbildung 10: Variante 1: Bestehende Fussgänger Verbindung ausbauen / Länge 305 m



Abbildung 11: Variante 2: Linienführung gemäss bestehender UeO / Länge 350 m



Abbildung 12: Variante 3: Radweg mit möglichst konstantem Gefälle / Länge 395 m

Anhand von verschiedenen Kriterien wurden die Varianten einander gegenübergestellt und die Vor- und Nachteile pro Variante aufgezeigt. Anhand dieses Variantenvergleiches (Anhang 3) und aufgrund einer Besprechung mit der Planungsabteilung der Gemeinde Köniz am 12. Mai 2020 wurde entschieden, die Variante 2 auf Stufe Bauprojekt auszuarbeiten.

Das Bauprojekt lag am 17.9.2020 vor und wurde in die gemeindeinterne Vernehmlassung geschickt.

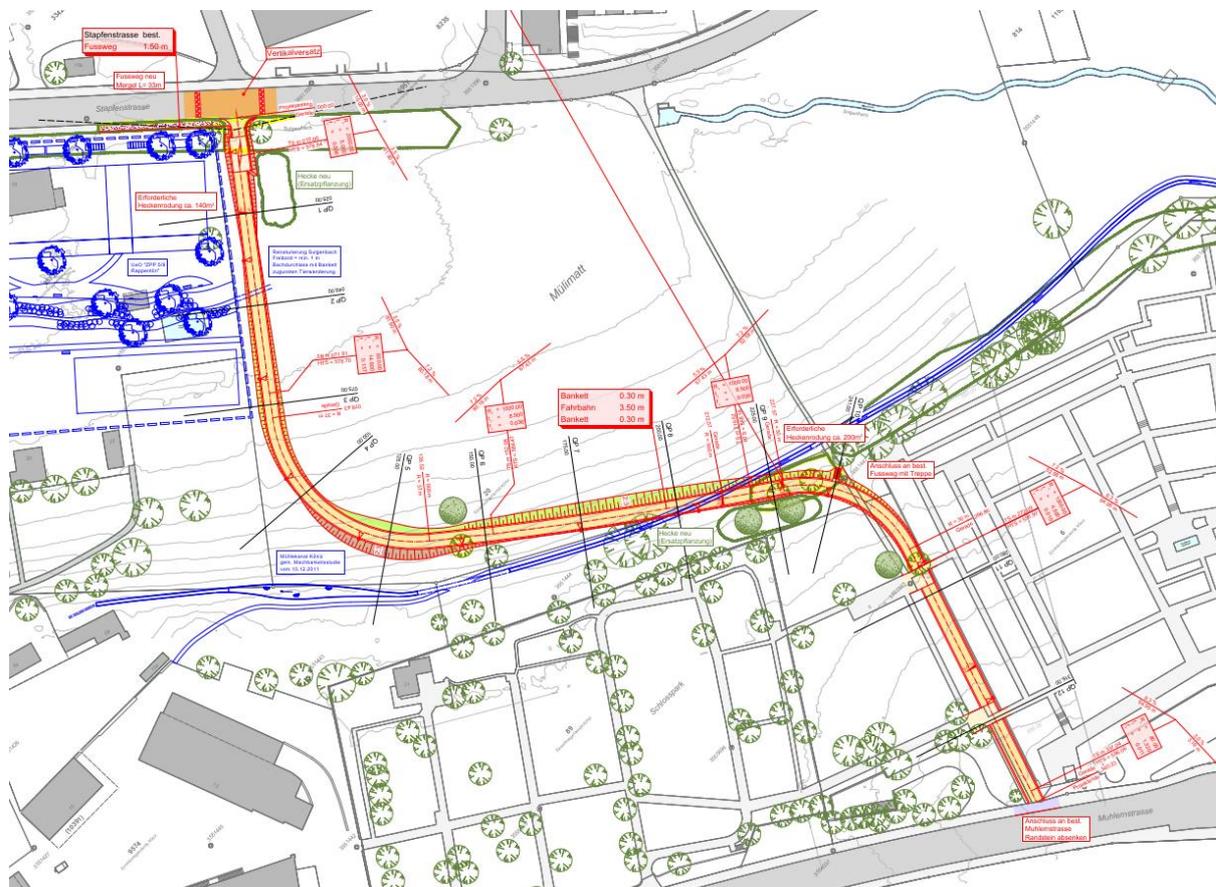


Abbildung 13, Auszug Situation Bauprojekt Stand 17.9.2020

Die Rückmeldung aus der Abteilung Umwelt und Landschaft der Gemeinde Köniz betraf die Linienführung im Bereich des Friedhofs und der geschützten Eiche an der Hangkante und der heutigen Treppe. Der Zustand der Eiche wird so eingestuft, dass auch mit baumpflegerischen Massnahmen stetig die Gefahr vom Abbruch von Ästen zu rechnen ist und der Weg aus diesem Grund nicht mehr in seinem Kronenbereich durchgeführt werden darf. Weiter wurde die Linienführung der Überbauungsordnung direkt vor den Friedhofsausgängen als sicherheitskritisch beurteilt. Es soll ein Vorschlag mit verbesserten Sichtweiten Fussgänger aus dem Friedhof und Velofahrer auf dem neuen Weg ausgearbeitet werden. Es wird in Kauf genommen, dass die Linienführung von der genehmigten Überbauungsordnung abweicht.

5. Verfahren

Nach der gemeindeinternen Vernehmlassung wurde das Bauprojekt vom 17.9.2020 überarbeitet und anschliessend in einem geringfügigen Änderungsverfahren angepasst und parallel dazu wird das Baubewilligungsverfahren durchgeführt.

6. Projektziele

Aufgrund der bisherigen Planungen sollen mit der Realisierung der Langsamverkehrsverbindung folgende Ziele erreicht werden:

Recht

- Realisierung der fehlenden Wegverbindung aus dem Richtplan Velo der Gemeinde
- Umsetzung der bewilligten Überbauungsordnung Radweg Muhlern-/ Stapfenstrasse
- Aufwärtskompatibilität zu den laufenden Planungen UeO Rappentöri, Umgestaltung Stapfenstrasse, Bushaltestelle Sandwürfi

Qualität

- Verbindung mit befestigter Oberfläche (Schwarzbelag)
- Sicherer Betrieb auch im Winter möglich (Schneeräumung)
- Sichere Wegverbindung durch öffentliche Beleuchtung

Radfahrer

- Schliessung der Radweglücke auf der Schulwegroute zwischen Schliern und Liebefeld/ Lerbermatte.

Fussgänger

- Behindertengerechte Wegverbindung
- Erhöhung Komfort durch befestigten Weg

7. Projektbeschreibung

7.1. Landschaftliche Aspekte

Die neue Langsamverkehrsverbindung führt durch die Schlosszone und eine Grünzone. Mittels begrünten und wo möglich flachen Böschungen, wird der neue Weg natürlich in das Landschaftsbild eingefügt.

Im Bereich des Anschlusses Stapfenstrasse befindet sich eine im Schutzplan Naturobjekte eingetragene Hecke, welche zwecks Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten und zur Schaffung einer Fusswegverbindung zum bestehenden Trottoir an der Stapfenstrasse teilweise gerodet werden muss. Die erforderliche Rodungsfläche soll mittels einheimischen Ersatzpflanzungen (z.B. Heckenrosen, Kreuzdorn, Schwarzdorn, Rote Heckenkirsche, Weissdorn und Holunder) ersetzt, respektive bezüglich Artenvielfalt aufgewertet werden. Detaillierte Informationen sind dem separaten Bericht der Impuls AG zu entnehmen.

Der Standort der Ersatzpflanzung ist mit dem Ingenieurbüro Impuls AG sowie der Abteilung Umwelt und Landschaft der Gemeinde Köniz abgesprochen und im Projekt eingeflossen.

Im Bereich der Parzelle 20 müssen die Linde und auf der Parzelle 6 drei Einzelbäume gefällt werden, welche im Schutzplan Naturobjekte eingetragen sind.

Die Linde hat sehr tief reichenden Äste, welche über die gesamte Breite des neuen Radwegs reichen. Ein Zurückschneiden ist zwecklos da der Baum mit der Zeit dann wieder genau so weit in den Radweg austreiben würde. Ohne eine Anpassung der Linienführung kann die Linde daher nicht beibehalten werden.

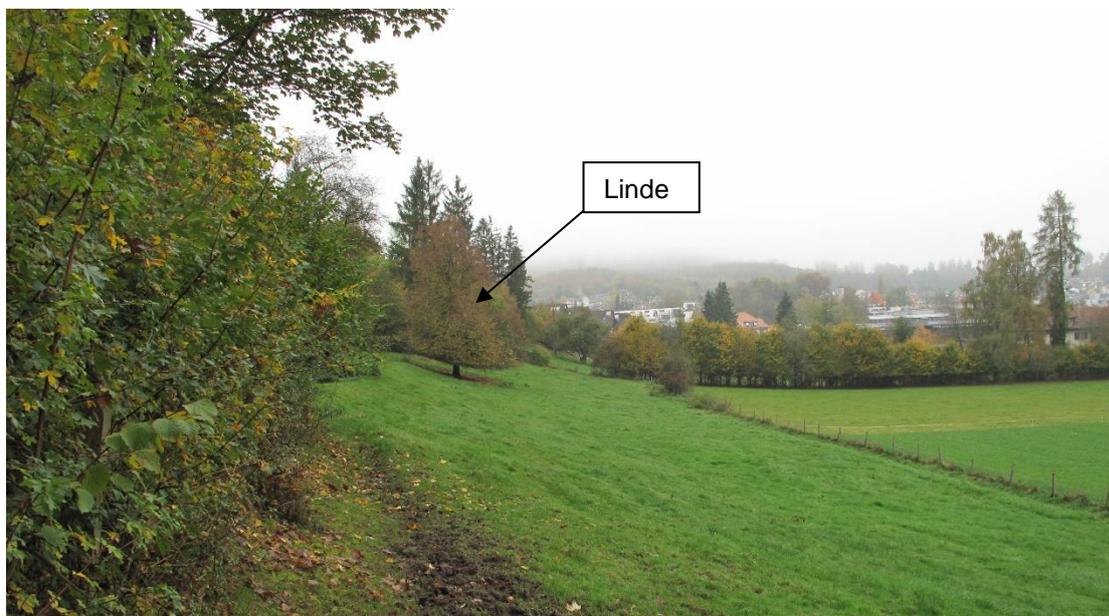


Abbildung 14: Linde auf der Parzelle 20, welche gefällt werden muss.

Zusätzlich muss im Bereich am nordöstlichen Ende des Schlossareals ein Teil der neu gepflanzten Hecke (Hecke 5) gerodet werden, welche aber nicht im rechtsgültigen Schutzplan eingezeichnet sind. Dies ist bedingt durch die Verlegung des Fusswegs, um der alten Stileiche Raum zu geben. Durch das Alter und den Pilzbefall besteht zunehmend die Gefahr von Abbruch der Äste. Der Bereich unmittelbar unter der Eiche soll daher wegfrei sein.

In diesem Bereich sind in Absprache mit dem Ingenieurbüro Impuls AG dem Dienstzweig Landschaft der Gemeinde Köniz ebenfalls Ersatzpflanzungen vorgesehen.

Im Bereich Einmündung aus der Muhlernstrasse stockt eine kleine lichte Hecke, welche aufgrund der Verbreiterung des Weges von 0.50 m auf 3.50 m teilweise gerodet werden muss. Auch hier wird die betroffene Heckenfläche durch einen Ersatz kompensiert.

Insgesamt werden 347 m² Heckenfläche gerodet, welche durch eine zusätzliche Fläche von 434 m² ersetzt werden. Detaillierte Informationen zur Berechnung der Fläche für die Ersatzpflanzung dem separaten Bericht der Impuls AG zu entnehmen.

7.2. Gestaltung

Auf der freien Strecke in der Grünzone wird auf die natürliche Einbettung des Weges geachtet.

Im Bereich des Schlossparks wird der neue Weg harmonisch ins bestehende Wegnetz mit den Plätzen bei den Friedhofseingängen eingebunden. Dazu wird die bestehende Linienführung zwischen Schlosspark und Friedhof übernommen und wo erforderlich, die Plätze ergänzt. An der Hangkante bei den zwei neugepflanzten Eichen wird ein neuer Platz geschaffen. Dieser ist zur Hangkante mit einer Blocksteinmauer abgeschlossen und wird mit einer Sitzgelegenheit ausgestattet. Der Radverbindung verläuft diagonal über den Platz und die Anbindung an den Fussweg erfolgt über eine Wegverbindung durch die Blocksteinmauer und Hecke.

7.3. Trassierungselemente

7.3.1. Geometrisches Normalprofil

Das Normalprofil ist über die gesamte Strecke Stapfenstrasse bis zur Muhlernstrasse identisch, und weist eine symmetrische Wegbreite von 3.50 m auf. Diese Wegbreite entspricht der Arbeitshilfe des Kantons, wonach für Velowege mit Zweirichtungsverkehr eine Normalbreite von 3.00 m angegeben wird, welche bei Längsneigungen > 4% mit einem Zuschlag von mind. 50 cm ergänzt werden muss. Hinzu kommt, dass im oberen Bereich des Friedhofs mit einem hohen Velo- & Fussverkehrspotential zu rechnen ist wodurch ebenfalls ein Zuschlag von mind. 0.50 m ergänzt werden muss.

Der Strassenaufbau entspricht den Normalien der Gemeinde für Geh- und Radwege. Auf dem offenen Abschnitt wurde auf eine Randversteinung in Absprache mit der Bauherrschaft verzichtet. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist festzulegen, ob allenfalls im Bereich Schlosspark ein einreihiger Randabschluss versetzt werden soll, da dies auch beim bestehenden Wegnetz der Fall ist.

7.3.2. Horizontale Linienführung

Die horizontale Linienführung entspricht grundsätzlich der genehmigten Überbauungsordnung, das heisst, die Anschlusspunkte an die Stapfen- und die Muhlernstrasse sind vorgegeben. Die Linienführung ist dem bestehenden Gelände so weit angepasst, damit nur minimale Erdbewegungen notwendig sind und sich ein möglichst einheitliches Längsgefälle ergibt. Im Bereich des Schlossparks wird der neue Weg auf das bestehende Wegnetz gelegt, so dass möglichst geringe Anpassungen am Bestand notwendig sind. Ein weiterer Grundsatz in der Trassierung zwischen Schlosspark und Friedhof stellen die Plätze (horizontale Versätze in der Linienführung) dar, welche die Fahrdynamik brechen, um die Koexistenz mit den Fussgängern zu stützen. In diesem Bereich weicht die Linienführung von der Überbauungsordnung ab.

7.3.3. Vertikale Linienführung

Die dem Gelände angepasste vertikale Linienführung ergibt ein Maximalgefälle von 7.6%. In der Höhenlage des Radweges ist berücksichtigt, dass der Sulgenbach freigelegt wird. Für das Wasserbauprojekt wurde ein Gewässerraum koordinatenmässig mit der Linienführung Sulgenbach festgesetzt.

Die Längsneigung entspricht aufgrund der topographischen Verhältnisse den in der Arbeitshilfe des Kantons als komfortabel eingestuften Steigungen (100 m mit 5 – 10% Längsneigung) nicht.

Durch die neue Linienführung kann die bestehende Fusswegverbindung, welche unterhalb des Friedhofbereiches eine Treppe aufweist, umgangen werden und ist damit neu behindertengerecht.

7.4. Anschluss Stapfenstrasse

Für die Gestaltung der Ausfahrt auf die Stapfenstrasse wurden verschiedene Varianten untersucht, welche einerseits mit der geplanten Umgestaltung der Stapfenstrasse kompatibel sind, andererseits mit dem Projekt Langsam Verkehrsverbindung umgesetzt werden können. Die Rodung der bestehenden Hecke ist so weit vorgesehen, dass die Sichtweiten von 50 m auf die Stapfenstrasse sichergestellt werden können. Im Sichtfeld ist eine Begrünung kleiner als 60 cm vorgesehen.

Der Kreuzungsbereich wird mit einem Vertikalversatz versehen und auf dem neuen Weg wird vor der Einmündung eine Platzsituation mit einem Horizontalversatz geschaffen. Dieser weist in seiner Mitte einen geschnittenen Heckenkörper in einer Höhe von max. 60 cm auf.

In der vertikalen Linienführung des Radweges wird zusätzlich noch ein Versatz ausgebildet, welcher eine temporeduzierende Massnahme für das Velo hat. Der vertikale Anschlag beträgt 4 cm.

Im Anhang 4 liegt eine Skizze des vorgesehenen Anschlusses bei.

7.5. Anschluss Muhlernstrasse

Die Einfahrt Muhlernstrasse wird bewusst eng gestaltet, damit die Geschwindigkeit der talwärts einfahrenden Radfahrer gedrosselt wird und die notwendigen Sichtweiten erreicht werden. Der Anschluss wurde gemäss dem Drittprojekt Muhlernstrasse, Kreisel Schloss bis Haltestelle Sandwürfi übernommen. Da sich das Drittprojekt erst in der Phase Machbarkeitsstudie befindet, ist der Anschluss als provisorisch einzuplanen, mit einem abgesenkten Randabschluss im Bereich der Einmündung.

Im Bereich der Einfahrt ist eine Aufhebung der Bepflanzung welche höher als 60 cm ist vorgesehen. Der Zugang zur Langsamverkehrsverbindung in den Bereich zwischen Schlosspark und Friedhof zur Muhlernstrasse ist übersichtlich mit allseitig sichergestellten Sichtweiten geplant.

Im Anhang 5 liegt eine Skizze des vorgesehenen Anschlusses gemäss Bestvariante RK+P bei.

7.6. Entwässerung

Die Entwässerung des Radweges erfolgt über die Schulter, wozu ein konstantes Quergefälle von 3% vorgesehen ist.

7.7. Beleuchtung

Entlang des neuen Weges sind in einem Abstand von 30 m Kandelaber vorgesehen. Wir gehen von einer Lichtpunkthöhe von 5 m aus, wobei der genaue Leuchtentyp im Zuge der Ausführungsplanung noch definiert werden muss.

Der Anschluss an das bestehende Leitungsnetz soll zukünftig über die neue Trafostation Rappentöri erfolgen. Bis diese realisiert ist erfolgt der Anschluss über einen bestehenden Kandelaber an der Stapfenstrasse respektive eventuell zusätzlich an der Muhlernstrasse (erforderliche Redundanz).

7.8. Signalisation

Der neue Weg soll als Rad- und Fussweg (Signal 2.63.1) signalisiert werden.

7.9. Werkleitungen

Bei den betroffenen Werken wurden die Katasterpläne der bestehenden Leitungen im Projektperimeter angefragt und in die Projektpläne übertragen. Im Projektperimeter verlaufen neben diversen Entwässerungs- und Quellleitungen der Gemeinde ebenfalls die Werkleitungen der Swisscom AG, von Energie Wasser Bern und der BKW AEK Contracting AG.

Im Zuge der Projektierung wurden bei sämtlichen Werken allfällige, zusätzliche Projektbedürfnisse nachgefragt, was aber verneint wurde. Die Höhenlage der bestehenden Leitungen im Bereich von Querungen wurde soweit möglich aufgenommen und es wurde festgestellt, dass mit Ausnahme von einem Swisscomschacht und einem Entwässerungsschacht keine Anpassungen am bestehenden Leitungsnetz erforderlich sind.

Die Höhenlage der Nahwärmeleitung ist noch unbekannt und muss in der nächsten Projektphase sondiert werden. Eine Mindestüberdeckung von 80cm ist nach Angabe der Leitungseigentümerin einzuhalten.

7.10. Landerwerb

Das Projekt befindet sich auf den Parzellen 6 und 20 der Einwohnergemeinde Köniz. Es ist deshalb kein Landerwerb erforderlich. In den Plänen ist die vorübergehend beanspruchte Fläche während den Bauarbeiten farblich markiert.

7.11. Baustelleninstallation

In den Plänen ist ersichtlich wie der Installationsplatz sowie das Depot für Ober- und Unterboden angedacht sind.

Die Bauarbeiten erfolgen von der Einmündung in die Stapfenstrasse hoch in Richtung Friedhof. Es wird davon ausgegangen, dass alle notwendigen Maschinen auf dem neu erstellten Weg fahren und somit keine separate Baupiste notwendig ist.

7.12. Drittprojekte

Reaktivierung Mühlekanal

Das Projekt Mühlekanal wurde sistiert und es ist daher keine Koordination notwendig. Die bestehende Aufweitung des Radwegs bleibt weiterhin in einer fahrdynamischen Ausformulierung bestehen.

Offenlegung Sulgenbach

Auf dem Situationsplan der Überbauungsordnung Rappentöri ist der heute entlang der Stapfenstrasse in einem Betonrohr verlaufende Sulgenbach offengelegt und mit einer neuen Linienführung im Perimeter der UeO eingezeichnet. Die entsprechende Querung der neuen Langsamverkehrsverbindung ist in den vorliegenden Projektplänen eingezeichnet und es ist ersichtlich, dass die Machbarkeit sichergestellt ist. Die Linienführung des offengelegten Baches vom heutigen Gerinne im Bereich des Fussweges bis zum Rand der UeO ist festgesetzt. Die Querungen wurden im Vorprojekt Revitalisierung Sulgenbach projektiert und auf das Projekt Langsamverkehrsverbindung Muhlenstrasse – Stapfenstrasse abgestimmt.

Im Zuge der weiteren Projektplanung muss unter Berücksichtigung der Ausführungstermine des Bauvorhabens Offenlegung Sulgenbach definiert werden, welche Massnahmen allenfalls im Zusammenhang mit dem Bau der Langsamverkehrsverbindung bereits umgesetzt werden sollen.

Überbauungsordnung Rappentöri

Nordwestlich an den Projektperimeter anschliessend, soll die neue Überbauung Rappentöri realisiert werden.

8. Kosten

Grundlage für die Berechnung des Kostenvoranschlages mit einer Genauigkeit von +/- 10% ist das Bauprojekt vom 17. November 2021 mit den Änderungen gemäss der Offerte vom 6. Februar 2023 sowie dem Mail der Bauherrschaft vom 6. September 2023.

In den Kosten nicht enthalten sind:

- allfällige Massnahmen aus dem Wasserbauprojekt Offenlegung Sulgenbach
- Landerwerb
- Öffentlichkeitsarbeit
- Bauherrenleistungen

Die Kosten sind aufgeteilt in Baukosten, Planungskosten, weitere Kostenelemente sowie Risikokosten.

8.1. Zusammenstellung Baukosten

Pos.	Text	Einheit	Menge	Betrag
Approximatives Devis Baumeister				410'000.-
101	Markierung und Signalisation	p		10'000.-
102	Vermarchung + Vermessung	p		15'000.-
103	Öffentliche Beleuchtung (Kandelaber, Leuchten)	p		14'000.-
104	Gärtnerarbeiten (Hecken und Ansaaten)	p		30'000.-
105	Ökologische Aufwertung (Erstellung Kleinstrukturen)	p		10'000.-
106	Möblierung (Sitzbank, Zäune, Geländer etc.)	%		15'000.-
107	Mehrwertsteuer	%	8.1	40'824.-
108	Rundung			176.-
Total Kostenvoranschlag inkl. MwSt.				545'000.-

8.2. Zusammenstellung Planungskosten

Die Angaben der Kosten für den Bodenschutz und die bodenkundliche Baubegleitung sowie für die Kommunikation sind Vorgaben der Gemeinde Köniz.

Pos.	Text	Einheit	Menge	Betrag
Planungskosten				
109	Honorar Ingenieurleistungen Projekt (SIA Phasen 41 - 53)	p		90'000.-
110	Honorar Bodenschutz und bodenkundliche Baubegleitung (während Ausführung, UBB und BBB)	p		12'000.-
111	Kommunikation (Kommunikationsanlässe, Anwohnerinformationen, Plakate)	p		8'000.-
112	Mehrwertsteuer	%	8.1	8'910.-
113	Rundung			90.-
Total inkl. MwSt.				119'000.-

8.3. Zusammenstellung weitere Kostenelemente

Die Angaben der nachfolgenden Kosten sind Vorgaben der Gemeinde Köniz.

Pos.	Text	Einheit	Menge	Betrag
Weitere Kostenelemente				
114	Rechtsberatung Einsprachen	p		20'000.-
115	Bewilligungsverfahren	p		10'000.-
116	Landhandel und Dienstbarkeiten	p		20'000.-
117	Entschädigungen (Ertragsausfälle, Installationsplatz, / Inkonvenienz- & Umbetriebsentschädigungen)	p		15'000.-
118	Mehrwertsteuer	%	8.1	5'265.-
119	Rundung			735.-
Total inkl. MwSt.				71'000.-

8.4. Zusammenstellung Risiken und Risikokosten

Die Angaben zur den Risikokosten stammen vom Projektverfasser sowie der Gemeinde Köniz.

Risiko	Risikokosten in Fr.
Risiken Baukosten	
1 Konjunkturelle Entwicklung	17'000
2 Bauablaufstörung	2'000
3 Verlängerte Bauzeit	10'000
4 Bauarbeiten (Regie)	25'000
Total Risikokosten Baukosten	54'000
Risiken Planungskosten	
5 Projektänderungen	6'000
Total Risikokosten Planungskosten	6'000
Risiken Weitere Kostenelemente	
6 Landhandel und Dienstbarkeiten	2'000
7 Einsprachen	2'000
Total Risikokosten Weitere Kostenelemente	4'000
Total Risikokosten	64'000
Mehrwertsteuer 8.1%	5'184
Rundung	-184
Total Risikokosten inkl. MwSt.	69'000

9. Weiteres Vorgehen/ Termine

Die im Jahr 1981 von der Bevölkerung bewilligte Überbauungsordnung soll mit einem geringfügigen Änderungsverfahren auf das vorliegende Bauprojekt angepasst werden. Das heisst die Bewilligungskompetenz liegt beim Gemeinderat von Köniz, wobei die Änderung öffentlich aufgelegt werden muss. Gemäss der Planungsabteilung der Gemeinde ist von einer Verfahrensdauer von 6 – 12 Monaten auszugehen.

Parallel dazu soll ein Baugesuchsverfahren durchgeführt werden, womit bei einem Bewilligungsverfahren ohne Einsprachen zirka ab Herbst 2024 mit der Realisierung gestartet werden könnte.

Projektverfasser
Gruner AG

10. Anhang

Anhang 1: Bewilligte Überbauungsordnung

GEMEINDE KÖNIZ		PLANUNGSAMT
		GEMEINDE
ÜBERBAUUNGSORDNUNG RADWEG MUHLERNSTRASSE - STAPFENSTRASSE 5/11 IN KÖNIZ		
Masstab: 1:500	Format: 40 x 105	Der Gemeindeplaner
Datum: MAI. 1985/FEBR.87	Nummer: 5 D. 8. 1	<i>L. Kästli</i>

LEGENDE

 RADWEG

GENEHMIGUNGSVERMERKE:

VORPRÜFUNG VOM 12.4.85
PUBLIKATION IM AMTSBLATT VOM 29.5.+1.6.85 IM LANDANZEIGER VOM 29.5.+1.6.85
ÖFFENTLICHE AUFLAGE DER PLANE VOM 29.5.
BIS 28.6.85

EINSPRACHEVERHANDLUNGEN AM 17. 9. 85
ERLEDIGTE EINSPRACHEN : 1
UNERLEDIGTE EINSPRACHEN : -1
RECHTSVERWAHRUNGEN : 1

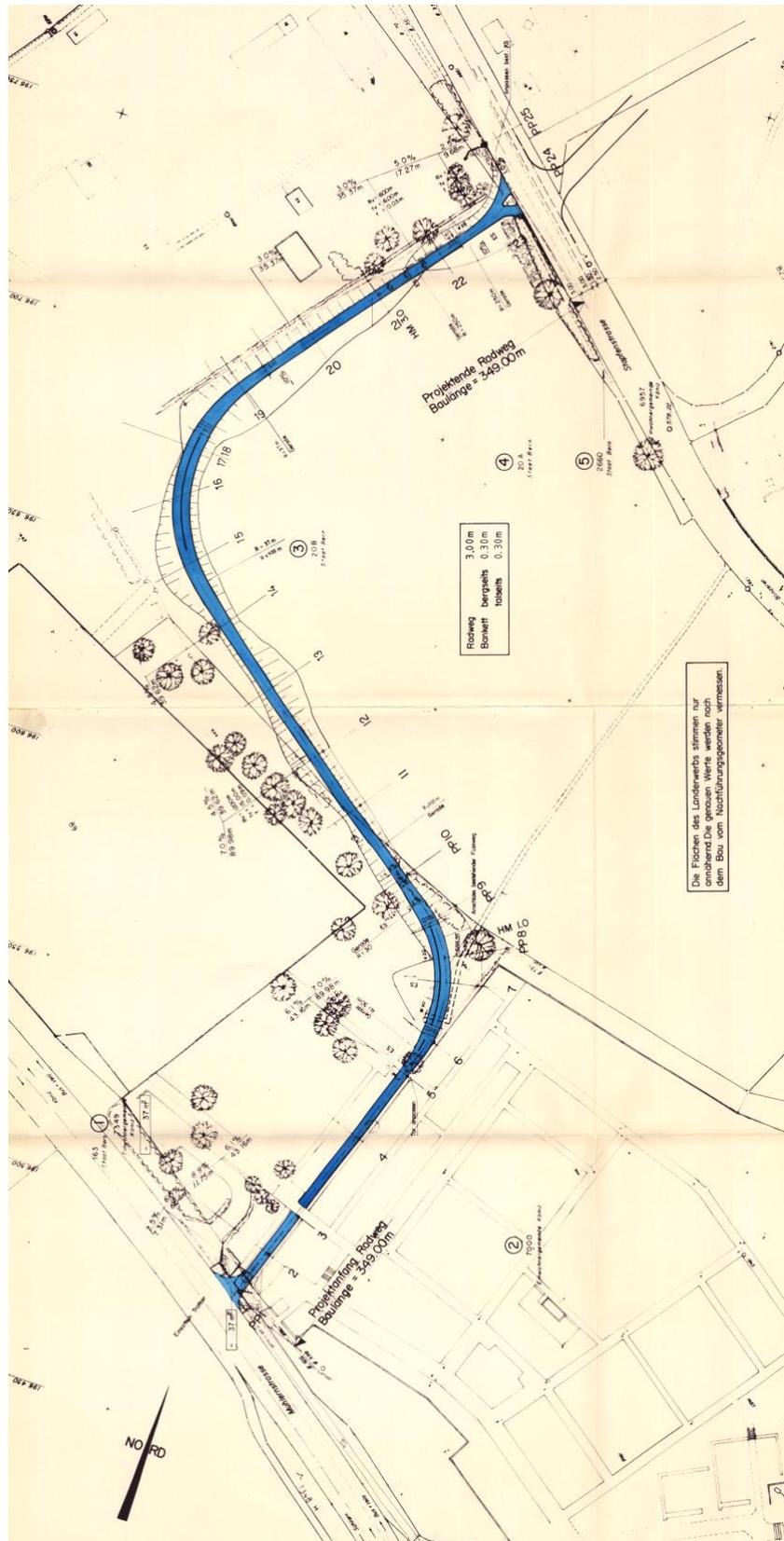
BESCHLOSSEN DURCH DEN GEMEINDERAT AM 23.1.85
BESCHLOSSEN DURCH DEN GROSSEN GEMEINDERAT AM 23.10.87

BESCHLOSSEN DURCH DIE EINWOHNERGEMEINDE
AM 6.12.87 MIT 9'574 JA
2'363 NEIN

NAMENS DER EINWOHNERGEMEINDE
PRÄSIDENT *Kuderschick* SEKRETÄR *Camp*

DIE RICHTIGKEIT DIESER ANGABEN BESCHEINIGT
KÖNIZ, DEN 12. JAN. 1988 DER GEMEINDESCHREIBER *Camp*

GENEHMIGT DURCH DIE KANT. BAUDIREKTION
GENEHMIGT gemäss
Beschluss vom 10. FEB. 1988
BAUDIREKTION DES KANTONS BERN
Der Direktor: *J. Huber*



Anhang 2: Fotos bestehende Situation



Einfahrt ab Muhlernstrasse



Bereich Schlosspark



Böschungsbereich unterhalb Schlosspark



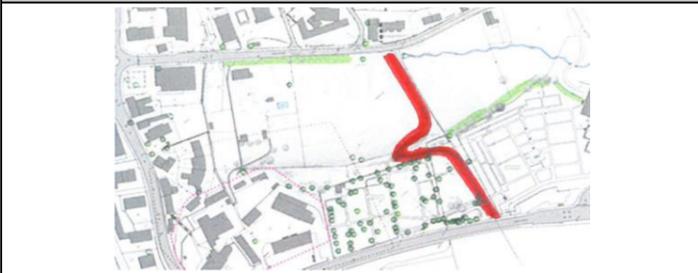
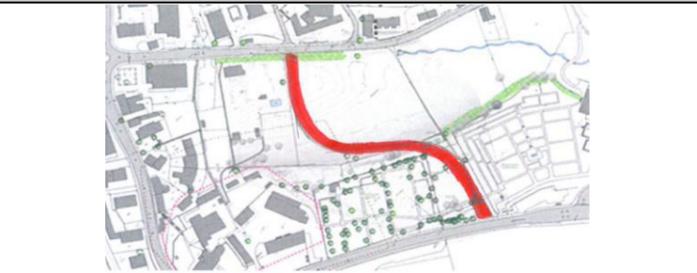
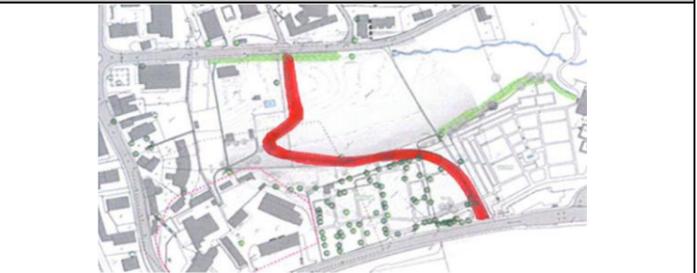
Bestehender Fussweg



Einmündungsbereich Stapfenstrasse

Anhang 3: Variantenvergleich Linienführung

Variantenvergleich Linienführung

	Variante 1 bestehende Fussgänger-Verbindung ausbauen (L = 305 m)		Variante 2 Linienführung gemäss genehmigter UeO (L = 350m)		Variante 3 Radweg möglichst auf Grundstück Schlosspark (L = 395m)	
						
Argumentarium	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
1 Raumplanung <ul style="list-style-type: none"> Einfügung ins Gelände (Schloss, Friedhof) Beeinträchtigung Grünfläche Geschützte Bäume/ Hecken Renaturierung Sulgenbach und Mühlekanal (Drittprojekte Gemeinde) 	Minimaler Eingriff ins Landschaftsbild. Bestehende Wegverbindung kann ausgebaut und teilweise belassen werden (Treppe). Wasserbauprojekte können in der weiteren Projektierung integriert werden, müssen aber eventuell leicht angepasst werden. (Linienführung und Bereich Eindolung)	Grosse Einschnitte im Bereich der Wendekurve, Böschungen müssen gesichert und begrünt werden.	Wasserbauprojekte können in der weiteren Projektierung integriert werden, müssen aber eventuell leicht angepasst werden. (Linienführung und Bereich Eindolung)	Relativ grosser Eingriff ins Landschaftsbild durch Verschnitt der Grünfläche. Teilweise müssen geschützte Hecken/ Bäume gerodet und ersetzt werden.	Wasserbauprojekte können in der weiteren Projektierung integriert werden, müssen aber eventuell leicht angepasst werden. (Linienführung und Bereich Eindolung)	Grosser Eingriff ins Landschaftsbild durch Verschnitt der Grünfläche. Teilweise müssen geschützte Hecken/ Bäume gerodet und ersetzt werden.
2 Attraktivität für Velofahrer <ul style="list-style-type: none"> Horizontale Linienführung Vertikale Linienführung 	Linienführung mit engen Kurven, was für gefahrenes Tempo positiv ist. Der verschobene Anschluss an die Stapfenstrasse ergibt ca. 3.50 m weniger Höhendifferenz.	Konstante Steigung um 6% entspricht nicht den Komfortanforderungen der Kantonsrichtlinien (≤ 5% bis 100m)	Grosszügige horizontale Linienführung	Konstante Steigung um 7% entspricht nicht ganz den Komfortanforderungen der Kantonsrichtlinien (≤ 5% bis 100m)	Linienführung übersichtlich mit einigen engen Kurven zur Temporeduktion.	Konstante Steigung von 6% entspricht nicht ganz den Komfortanforderungen der Kantonsrichtlinien (≤ 5% bis 100m)
3 Geschwindigkeitsniveau <ul style="list-style-type: none"> Bergwärts (Fahren für Schüler möglich) Talwärts (Unfallgefahr: Nacht, Nebel, Winter) 	Durch die Kurven wird der Talwärtsfahrende gebremst.	Unfallrisiko mit Fussgängern im Bereich Schlosspark/Friedhof.		Es sind talwärts relativ hohe Geschwindigkeiten zu erwarten, Unfallrisiko mit Fussgängern im Bereich Schlosspark/Friedhof.	Durch die Kurven wird der Talwärtsfahrende gebremst.	Es sind talwärts abschnittsweise relativ hohe Geschwindigkeiten zu erwarten, Unfallrisiko mit Fussgängern im Bereich Schlosspark/Friedhof.
4 Anschluss an übergeordnetes Strassennetz <ul style="list-style-type: none"> Muhlernstrasse Stapfenstrasse Weiterführung Radwegnetz 	Anschluss Muhlernstrasse noch offen. Anschluss an Stapfenstrasse auf der Kurvenaußenseite, gute Sichtverhältnisse.	Weiterführung Radwegverbindung ca 100m Richtung Köniz versetzt.	Anschluss Muhlernstrasse noch offen. Weiterführung Radwegverbindung auf gegenüberliegender Seite der Stapfenstrasse	Für den Anschluss Stapfenstrasse muss die best. Hecke gerodet werden, daSichtverhältnisse ungenügend.	Anschluss Muhlernstrasse noch offen. Weiterführung Radwegverbindung auf gegenüberliegender Seite der Stapfenstrasse	Für den Anschluss Stapfenstrasse muss die best. Hecke gerodet werden, da Sichtverhältnisse ungenügend.
5 Flächenbedarf <ul style="list-style-type: none"> Neue befestigte Fläche Radweg Böschungflächen (Unterhaltsaufwand) 	Die neu befestigte Fläche und die Böschungflächen sind minimal, da teilweise der bestehende Weg genutzt werden kann.			Grosser Landbedarf für neu befestigte Flächen und Böschungen, welche aber grösstenteils relativ flach ausgeführt werden können.		Grosser Landbedarf für neu befestigte Fläche und Böschungen. Die kurvige Linienführung ergibt zudem Restflächen.
6 Kosten <ul style="list-style-type: none"> Erstellungskosten 	Kostenschätzung = 525'000.00 Fr.		Kostenschätzung = 535'000.00 Fr.		Kostenschätzung = 650'000.00 Fr.	
7 Rechtliche Aspekte <ul style="list-style-type: none"> Genehmigte UeO liegt vor 		Linienführung entspricht nicht der rechtsgültigen Ueberbauungsordnung. Aufhebung der bestehenden UeO durch eine Volksabstimmung erforderlich und die Baubewilligung ist mittels eines ordentlichen Baugesuchsverfahrens zu erlangen.	Entspricht der rechtgültigen Überbauungsordnung vom Februar 1987, erforderliche Anpassung der Wegbreite von 3.00 auf 3.50 sollte in einem geringfügigen Verfahren aufgelegt und bewilligt werden können.			Linienführung entspricht nicht der rechtsgültigen Ueberbauungsordnung. Aufhebung der bestehenden UeO durch eine Volksabstimmung erforderlich und die Baubewilligung ist mittels eines ordentlichen Baugesuchsverfahrens zu erlangen.
Gesamtbeurteilung	Die horizontale Linienführung wird wo möglich der bestehenden Wegverbindung angepasst. Durch die enge Kurve wird das Geschwindigkeitsniveau und damit die Unfallgefahr gesenkt. Der Anschluss an die Weiterführung der Radwegverbindung ist um rund 100m verschoben Es müssen keine geschützten Hecken/ Bäume gerodet werden und aufgrund der Streckenlänge ist dies die kostengünstigste Variante. Die Linienführung entspricht aber nicht der genehmigten Überbauungsordnung, welche demnach für diese Variante keine Gültigkeit hat.		Die Linienführung entspricht der genehmigten Überbauungsordnung und ist rechtlich mit einer geringfügigen Änderung umsetzbar. Die Linienführung wird hohe Geschwindigkeiten erlauben, wodurch das Unfallrisiko vor allem mit Fussgängern, ansteigt. Verschiedene Hecken und Bäume müssen gerodet und durch Ersatzmassnahmen ausgeglichen werden, und es entstehen relativ viele, aber in der Grünfläche gut zu integrierende Böschungen (Einschnitte und Aufschüttungen).		Die relativ kurvige Linienführung ist zwar übersichtlich, bringt aber doch eine Temporeduktion zugunsten der Verringerung der Unfallgefahr. Der Anschluss an die Stapfenstrasse bedingt die Rodung einer Hecke, welche ersetzt werden muss. Aufgrund der Streckenlänge ist dies die teuerste Variante. Die Linienführung entspricht aber nicht der genehmigten Überbauungsordnung, welche demnach für diese Variante keine Gültigkeit hat.	

Anhang 4: Variantenstudium Anschluss Stapfenstrasse

Gemeinde Köniz

Abteilung Verkehr und Unterhalt

Langsamverkehrsverbindung Stapfenstrasse - Muhlernstrasse

Anschluss Stapfenstrasse

Variante

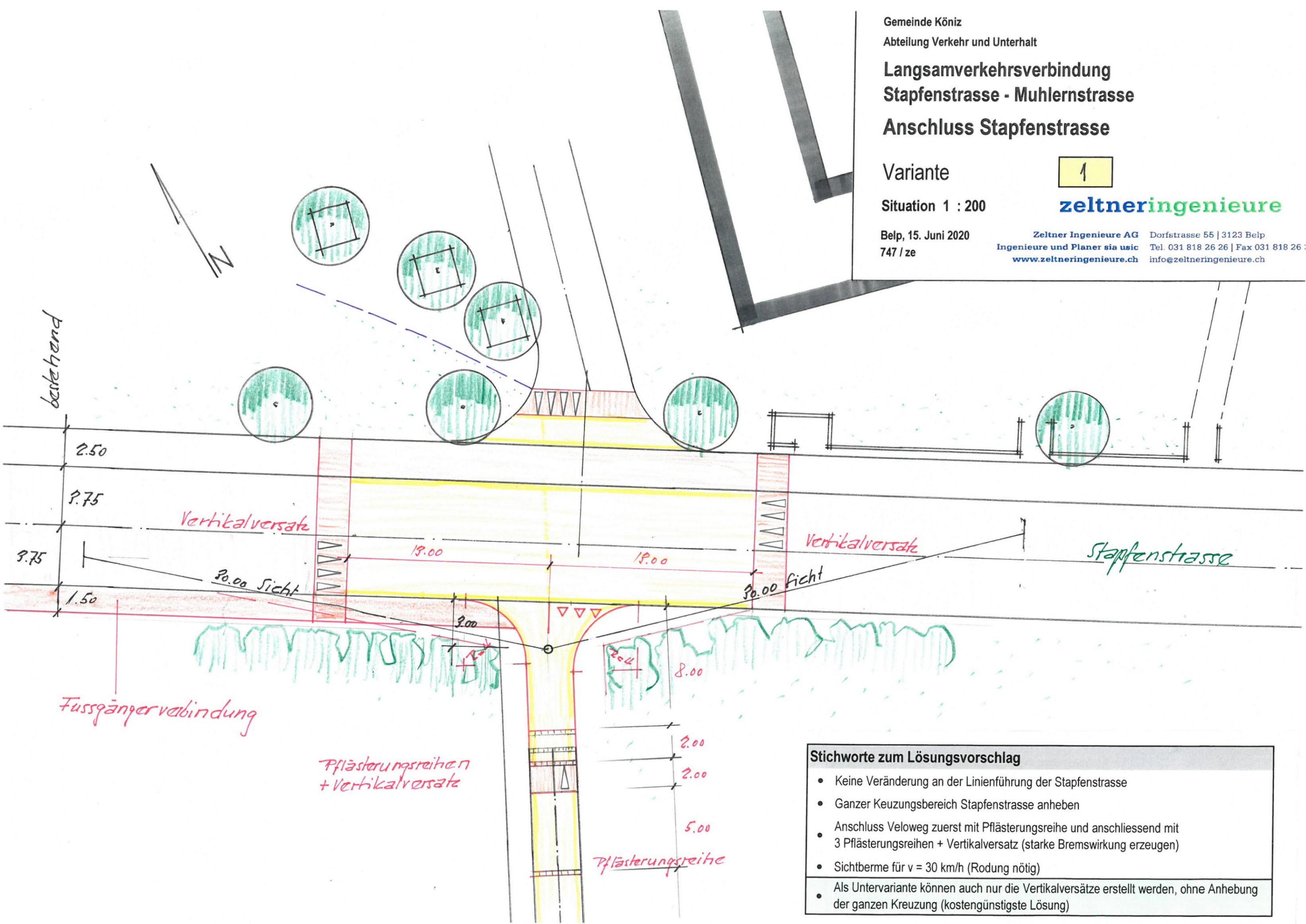
1

Situation 1 : 200

zeltneringenieure

Belp, 15. Juni 2020
747 / ze

Zeltner Ingenieure AG Dorfstrasse 55 | 3123 Belp
Ingenieure und Planer sia usic Tel. 031 818 26 26 | Fax 031 818 26 26
www.zeltneringenieure.ch info@zeltneringenieure.ch



Stichworte zum Lösungsvorschlag

- Keine Veränderung an der Linienführung der Stapfenstrasse
- Ganzer Kreuzungsbereich Stapfenstrasse anheben
- Anschluss Veloweg zuerst mit Pflasterungsreihe und anschliessend mit 3 Pflasterungsreihen + Vertikalversatz (starke Bremswirkung erzeugen)
- Sichtberme für $v = 30$ km/h (Rodung nötig)
- Als Untervariante können auch nur die Vertikalversätze erstellt werden, ohne Anhebung der ganzen Kreuzung (kostengünstigste Lösung)

Langsamverkehrsverbindung Stapfenstrasse - Muhlernstrasse Anschluss Stapfenstrasse

Variante

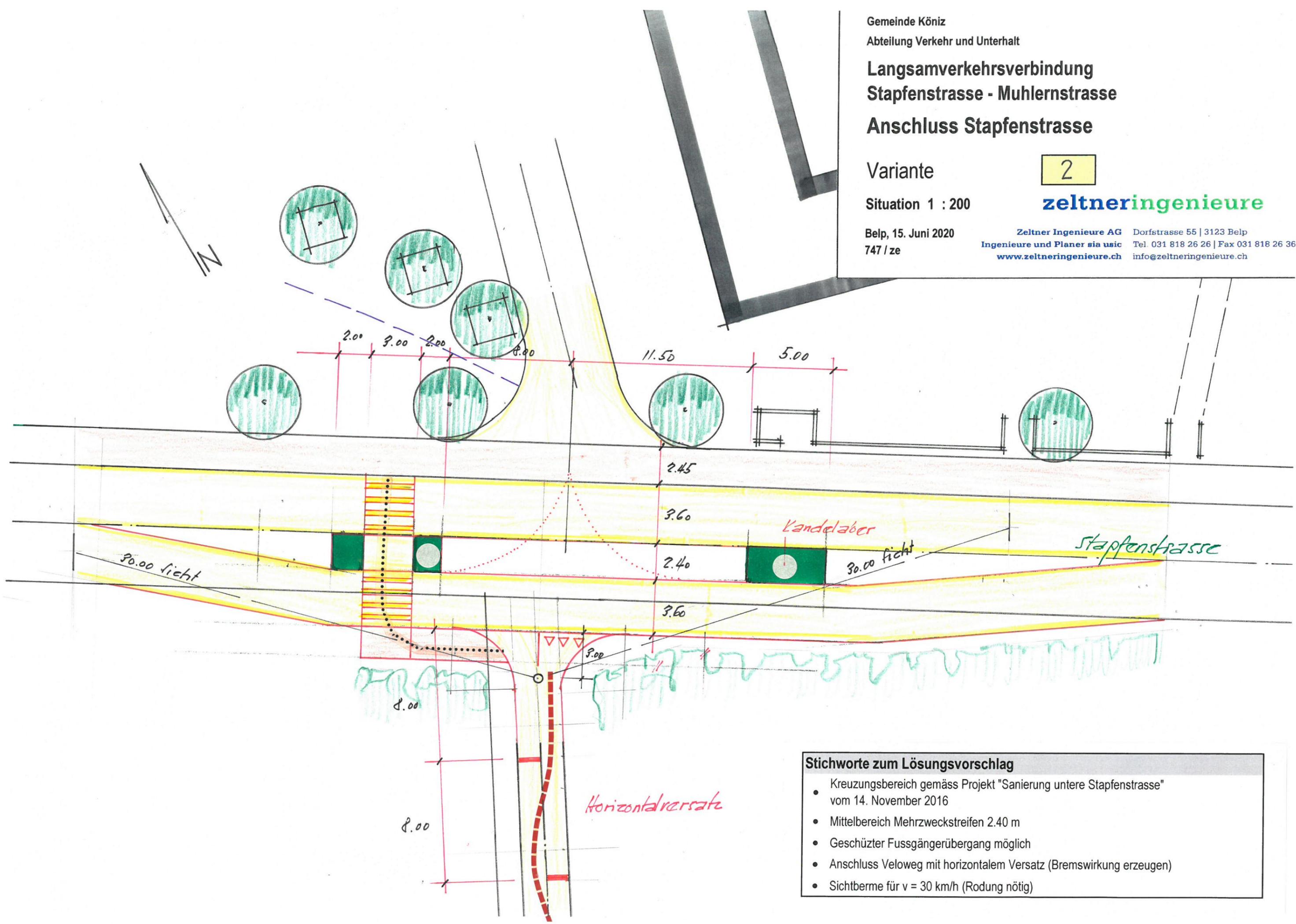
2

Situation 1 : 200

zeltneringenieure

Belp, 15. Juni 2020
747 / ze

Zeltner Ingenieure AG Dorfstrasse 55 | 3123 Belp
Ingenieure und Planer sia usic Tel. 031 818 26 26 | Fax 031 818 26 36
www.zeltneringenieure.ch info@zeltneringenieure.ch



Stichworte zum Lösungsvorschlag

- Kreuzungsbereich gemäss Projekt "Sanierung untere Stapfenstrasse" vom 14. November 2016
- Mittelbereich Mehrzweckstreifen 2.40 m
- Geschützter Fussgängerübergang möglich
- Anschluss Veloweg mit horizontalem Versatz (Bremswirkung erzeugen)
- Sichtberme für $v = 30 \text{ km/h}$ (Rodung nötig)

Langsamverkehrsverbindung Stapfenstrasse - Muhlernstrasse Anschluss Stapfenstrasse

Variante

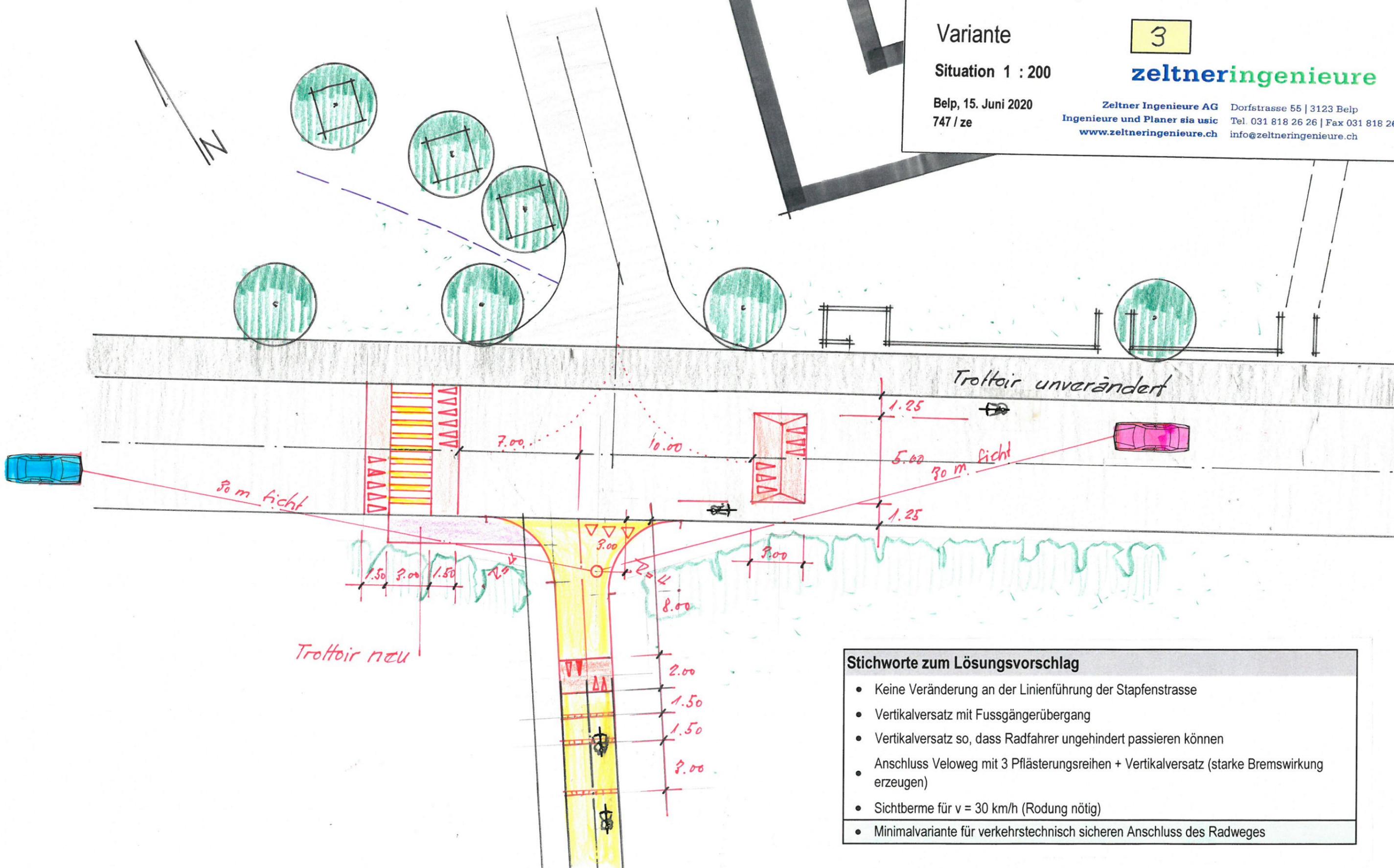
3

Situation 1 : 200

zeltneringenieure

Belp, 15. Juni 2020
747 / ze

Zeltner Ingenieure AG Dorfstrasse 55 | 3123 Belp
Ingenieure und Planer sia usic Tel. 031 818 26 26 | Fax 031 818 26 26
www.zeltneringenieure.ch info@zeltneringenieure.ch



- Stichworte zum Lösungsvorschlag**
- Keine Veränderung an der Linienführung der Stapfenstrasse
 - Vertikalversatz mit Fussgängerübergang
 - Vertikalversatz so, dass Radfahrer ungehindert passieren können
 - Anschluss Veloweg mit 3 Pflasterungsreihen + Vertikalversatz (starke Bremswirkung erzeugen)
 - Sichtberme für v = 30 km/h (Rodung nötig)
 - Minimalvariante für verkehrstechnisch sicheren Anschluss des Radweges

- Stichworte zum Lösungsvorschlag**
- Keine Veränderung an der Linienführung der Stapfenstrasse
 - Andersfarbiger Belag über 16 m
 - Horizontalversatz bei der Radwegeinfahrt
 - Anschluss Veloweg mit Platzgestaltung und 2 Hindernissen (starke Bremswirkung erzeugen)
 - Sichtberme für $v = 30 \text{ km/h}$ (Rodung nötig)
 - Minimalvariante für verkehrstechnisch sicheren Anschluss des Radweges

Gemeinde Köniz
Abteilung Verkehr und Unterhalt

**Langsamverkehrsverbindung
Stapfenstrasse - Muhlernstrasse
Anschluss Stapfenstrasse**

Variante

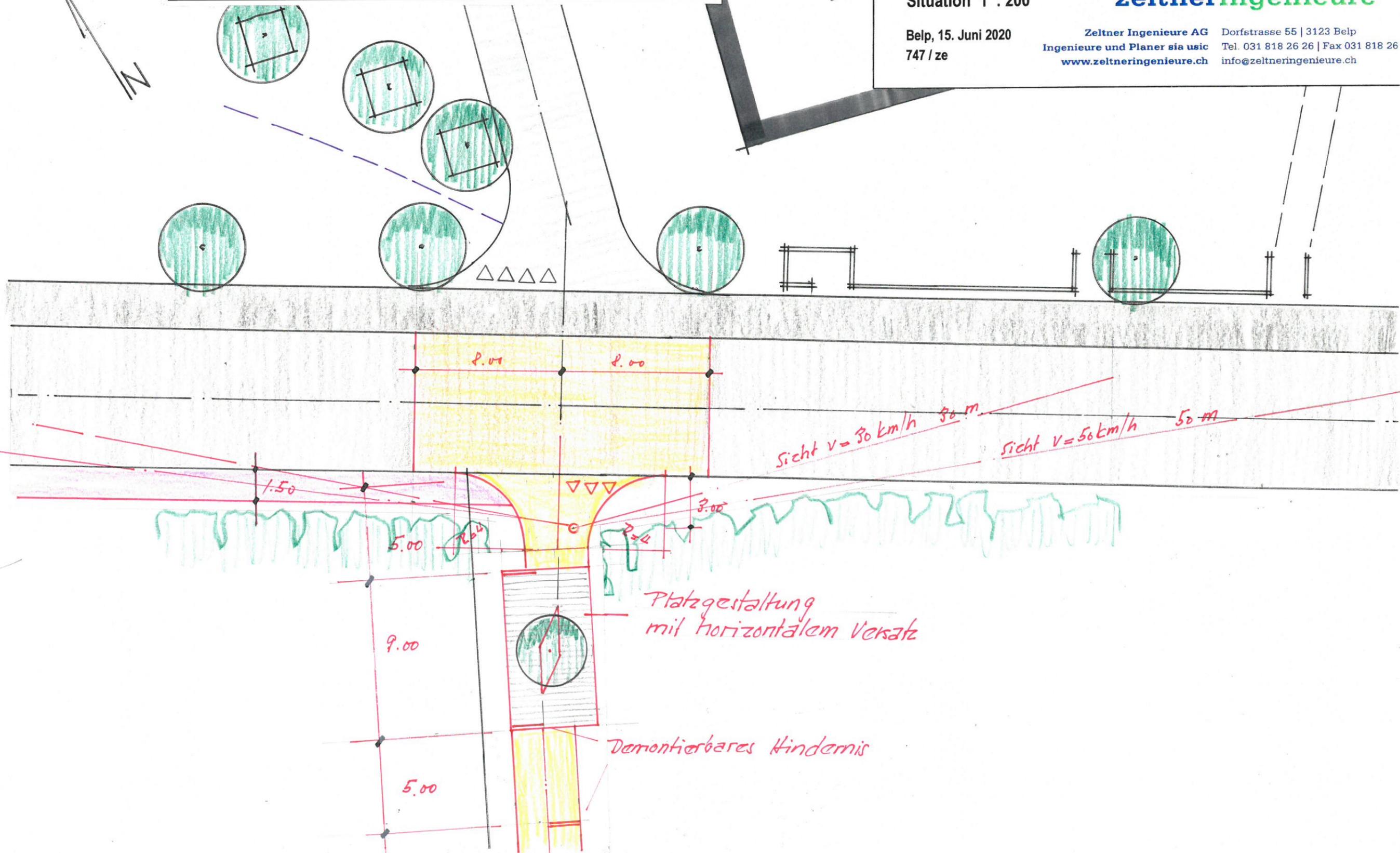
4

Situation 1 : 200

zeltneringenieure

Belp, 15. Juni 2020
747 / ze

Zeltner Ingenieure AG Dorfstrasse 55 | 3123 Belp
Ingenieure und Planer sia usic Tel. 031 818 26 26 | Fax 031 818 26
www.zeltneringenieure.ch info@zeltneringenieure.ch



Anhang 5: Variantenstudium Anschluss Muhlernstrasse

Gemeinde Köniz
Abteilung Verkehr und Unterhalt

Langsamverkehrsverbindung Stapfenstrasse - Muhlernstrasse Anschluss Muhlernstrasse

Variante

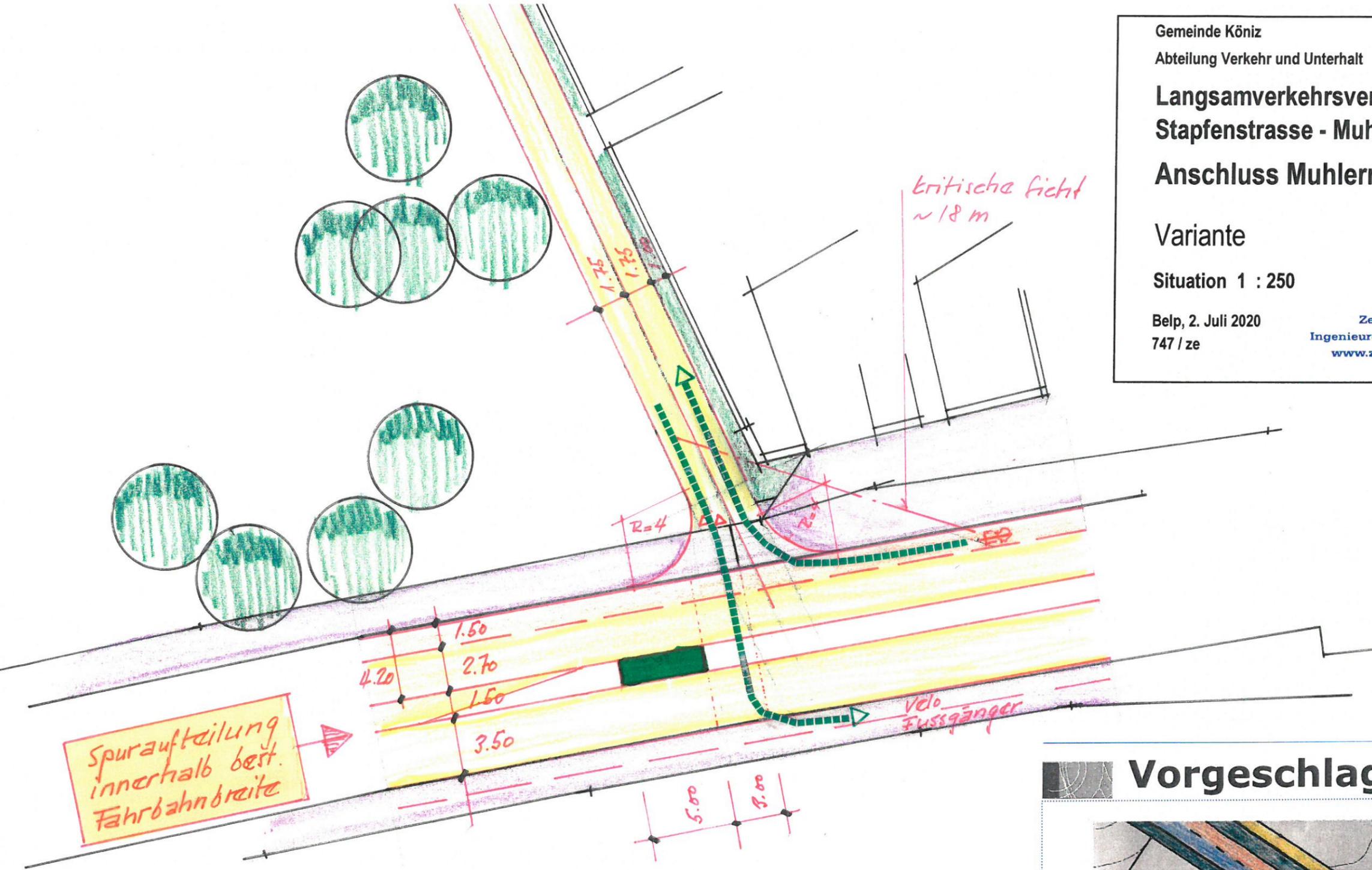
1

Situation 1 : 250

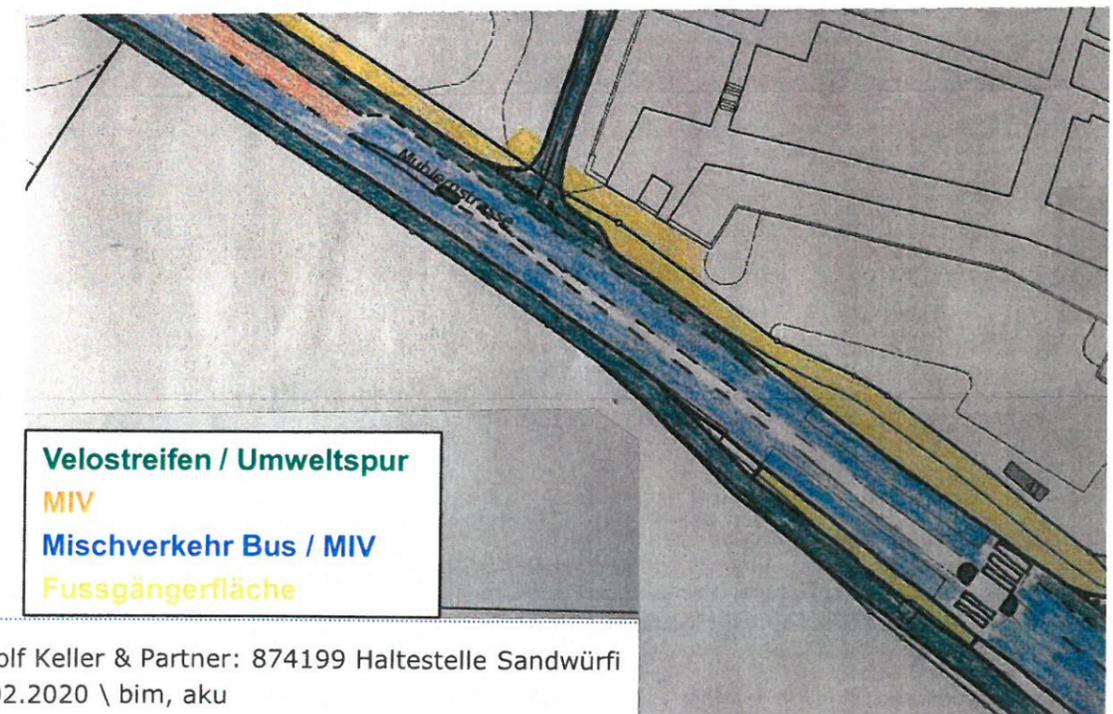
zeltneringenieure

Belp, 2. Juli 2020
747 / ze

Zeltner Ingenieure AG Dorfstrasse 55 | 3123 Belp
Ingenieure und Planer sia usic Tel. 031 818 26 26 | Fax 031 818 26 36
www.zeltneringenieure.ch info@zeltneringenieure.ch



Vorgeschlagene Bestvariante



- Stichworte zum Lösungsvorschlag**
- Anschluss Muhlernstrasse gemäss Projekt, ohne Einspurstrecke für Velos
 - Geschwindigkeit für Velos drosseln (Sichtweiten / Gefälle / Bremswirkung)
 - Querungsmöglichkeit mit Schutzinsel
 - Sichtberme für $v = 50 \text{ km/h}$

Detailkostenzusammenstellung

Kostengenauigkeit +/-10 %, Alle Beträge gerundet

1. Baukosten (Preisbasis April 2023)	Fuss- und Radweg	
	exkl. MwSt.	inkl. MwSt. 8.1%
Baumeisterarbeiten Tiefbau (Material und Arbeit)	CHF 410'000.00	CHF 443'000.00
Gärtnerarbeiten Projekt (Rodungen, Ersatzhecken und Bäumen, Pflege etc.)	CHF 30'000.00	CHF 32'000.00
Ökologische Aufwertung (Erstellung Kleinstrukturen)	CHF 10'000.00	CHF 11'000.00
Möblierung (Sitzbank, Zäune, Abfall etc.)	CHF 15'000.00	CHF 16'000.00
Öffentliche Beleuchtung (Kandelaber, Leuchten)	CHF 14'000.00	CHF 15'000.00
Vermessung und Vermarchung	CHF 15'000.00	CHF 16'000.00
Markierung und Signalisation	CHF 10'000.00	CHF 11'000.00
Zwischentotal Baukosten	CHF 504'000.00	CHF 544'000.00
Risiken Baukosten		
Konjunkturelle Entwicklung	CHF 17'000.00	CHF 18'000.00
Baublaufstörung	CHF 2'000.00	CHF 2'000.00
Verlängerte Bauzeit	CHF 10'000.00	CHF 11'000.00
Bauarbeiten	CHF 25'000.00	CHF 27'000.00
Zwischentotal Risiken	CHF 54'000.00	CHF 58'000.00
Total Baukosten	CHF 558'000.00	CHF 602'000.00

2. Planungskosten	Fuss- und Radweg	
	exkl. MwSt.	inkl. MwSt. 8.1%
Honorar Ingenieurleistungen Projekt Zeitspanne: 2023 - 2025 Ausführungsplanung bis Abschluss Planbearbeitung, Kosten, Submission, Ausführungsplanung, Bauleitung und Abschluss	CHF 90'000.00	CHF 97'000.00
Honorar Bodenschutz und bodenkundliche Baubegleitung Zeitspanne: 2024 - 2025 Während Ausführung Umweltbaubegleitung (UBB), bodenkundliche Baubegleitung (BBB)	CHF 12'000.00	CHF 13'000.00
Kommunikation Zeitspanne: 2024 - 2025 Ab Ausführung Kommunikationsanlässe, Anwohnerinformationen, Plakate	CHF 8'000.00	CHF 9'000.00
Zwischentotal Planungskosten	CHF 110'000.00	CHF 119'000.00
Risiken Planungskosten		
Projektänderungen	CHF 6'000.00	CHF 6'000.00
Zwischentotal Risiken	CHF 6'000.00	CHF 6'000.00
Total Planungskosten	CHF 116'000.00	CHF 125'000.00

3. Weitere Kostenelemente	Fuss- und Radweg	
	exkl. MwSt.	inkl. MwSt. 8.1%
Kostenelemente		
Rechtsberatung Einsprachen	CHF 20'000.00	CHF 22'000.00
Bewilligungsverfahren	CHF 10'000.00	CHF 11'000.00
Landhandel und Dienstbarkeiten	CHF 20'000.00	CHF 22'000.00
Entschädigungen (Ertragsausfälle, Installationsplatz, / Inkonvenienz- & Umbetriebsentschädigungen)	CHF 15'000.00	CHF 16'000.00
Zwischentotal Kostenelemente	CHF 65'000.00	CHF 71'000.00
Risiken Weitere Kostenelemente		
Landhandel und Dienstbarkeiten	CHF 2'000.00	CHF 2'000.00
Einsprachen	CHF 2'000.00	CHF 2'000.00
Zwischentotal Risiken	CHF 4'000.00	CHF 4'000.00
Total Weitere Kostenelemente	CHF 69'000.00	CHF 75'000.00

Kostenzusammenstellung	Fuss- und Radweg	
	exkl. MwSt.	inkl. MwSt. 8.1%
Baukosten (1)	CHF 558'000.00	CHF 602'000.00
Planungskosten (2)	CHF 116'000.00	CHF 125'000.00
Weitere Kostenelemente (3)	CHF 69'000.00	CHF 75'000.00
Total Projektierungs- und Ausführungskredit	CHF 743'000.00	CHF 802'000.00

Mehrwertsteuer Total, gerundet	CHF 59'000.00
Risikokosten Total	CHF 68'000.00
Planungskosten Total	CHF 125'000.00
Verhältnis Risikokosten zur Kreditsumme	8.48%
Verhältnis Planungskosten zur Kreditsumme	16%

1429	übrige immat. Anlagen	übrige immateriale Anlagen
------	-----------------------	----------------------------

1429	übrige immat. Anlagen	übrige immateriale Anlagen
------	-----------------------	----------------------------

Anlageart	Dropdown	Lebensdauer	Abschreibung
Grundstücke unbebaut	1400 Grundst	99999	0%
Strassen	1401 Tiefbau	40	2.50%
Naturstrassen	1401 Tiefbau	10	10.00%
Strassenanlagen	1401 Tiefbau	20	5.00%
Stein- und Betonverbauung	1402 Tiefbau	50	2.00%
Holz- und Leberverbauung	1402 Tiefbau	20	5.00%
Wasserfassungen	1403 Tiefbau	50	2.00%
Aufbereitungsanlagen	1403 Tiefbau	33 1/3	3.00%
Pumpwerke, Druckreduzier-/		50	2.00%
Messschächte	1403 Tiefbau		
Leitungen und Hydranten	1403 Tiefbau	80	1.25%
Reservoire	1403 Tiefbau	66 2/3	1.50%
Mess-, Steuerungs- Fernwirkanlagen	1403 Tiefbau	20	5.00%
Einkaufssummen an andere WV	1403 Tiefbau	33 1/3	3.00%
Kanalisationen	1403 Tiefbau	80	1.25%
Spezialbauwerke	1403 Tiefbau	50	2.00%
Abwasserreinigungsanlagen	1403 Tiefbau	33 1/3	3.00%
Kanalisationen	1403 Tiefbau	80	1.25%
Spezialbauwerke	1403 Tiefbau	50	2.00%
Abwasserreinigungsanlagen	1403 Tiefbau	33 1/3	3.00%
Spezialbauwerke	1403 übrige	25	4.00%
Bauten im Wasser	1403 übrige	15	6.67%
übrige Tiefbauten	1403 übrige	40	2.50%
Schulhaus	1404 Hochbau	25	4.00%
Kindergarten	1404 Hochbau	25	4.00%
Mehrzweckhalle	1404 Hochbau	25	4.00%
Turnhalle	1404 Hochbau	33 1/3	3.00%
Schwimmbad/Eissportanlage	1404 Hochbau	25	4.00%
Hallenbad	1404 Hochbau	25	4.00%
Öffentliche Toilette	1404 Hochbau	25	4.00%
Kirchgemeindehaus	1404 Hochbau	25	4.00%
Gemeindehaus	1404 Hochbau	33 1/3	3.00%
Zivilschutzanlage	1404 Hochbau	33 1/3	3.00%
Werkhof	1404 Hochbau	40	2.50%
Feuerwehrmagazin	1404 Hochbau	40	2.50%
Tiefgrube	1404 Hochbau	40	2.50%
Schlachthof	1404 Hochbau	40	2.50%
Schiessanlage	1404 Hochbau	40	2.50%
Abfallsammelstelle	1404 Hochbau	40	2.50%
Kirche, Pfarrhaus	1404 Hochbau	40	2.50%
Kulturbauten/Denkmäler	1404 Hochbau	33 1/3	3.00%
Konzert- und Theatersäle	1404 Hochbau	25	4.00%
Abdankungshalle/Krematorium	1404 Hochbau	40	2.50%
übrige	1404 Hochbau	25	4.00%
Waldungen, Alpen	1405 Waldu	40	2.50%
Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	1406 Mobilie	10	10.00%
Spezial- und Tanklöschfahrzeuge	1406 Mobilie	20	5.00%
	1407 Anlage	-	0.00%
diverses	1409 übrige	10	10.00%
Soft- und Hardware	1420 Softwa	5	20.00%
Immateriale Anlagen	1427 Immat	-	0.00%

Orts- und Regionalplanungen und übrige Planungen	1429 übrige	10	10.00%
Übrige immaterielle Anlagen	1429 übrige	5	20.00%

Kontrolle ABW-Kontrolle

2.5%	0.00%
10.0%	0.00%
5.0%	0.00%
2.0%	0.00%
5.0%	0.00%
2.0%	0.00%
3.0%	0.00%
2.0%	0.00%
1.3%	0.00%
1.5%	0.00%
5.0%	0.00%
3.0%	0.00%
1.3%	0.00%
2.0%	0.00%
3.0%	0.00%
1.3%	0.00%
2.0%	0.00%
3.0%	0.00%
4.0%	0.00%
6.67%	0.00%
2.5%	0.00%
4.0%	0.00%
4.0%	0.00%
4.0%	0.00%
3.0%	0.00%
4.0%	0.00%
4.0%	0.00%
4.0%	0.00%
4.0%	0.00%
4.0%	0.00%
3.0%	0.00%
3.0%	0.00%
2.5%	0.00%
2.5%	0.00%
2.5%	0.00%
2.5%	0.00%
2.5%	0.00%
2.5%	0.00%
2.5%	0.00%
2.5%	0.00%
3.0%	0.00%
4.0%	0.00%
2.5%	0.00%
4.0%	0.00%
2.5%	0.00%
10.0%	0.00%
5.0%	0.00%
#VALUE!	#VALUE!
10.0%	0.00%
20.0%	0.00%
#VALUE!	#VALUE!

10.0%	0.00%
20.0%	0.00%

Ziel und Zweck

Die Aufführung der Folgekosten ist essentiell für die Aufbereitung der Entscheidungsgrundlagen zu Handen des Gemeinderates. Mit den aufzuführenden Werten werden alle jene Daten erhoben welche im Zusammenhang mit der Investition entstehen. Dabei geht es nicht nur um Abschreibungskosten, sondern um alle weitere damit verbundene (Mehr- oder Minder-) Kosten oder auch Erträge. Wenn z.B. eine neue Schule in einem Neubauquartier gebaut wird, dann sollen auch potentielle Steuererträge erfasst werden. Mit einer systematischen Erfassung dieser Daten werden auch wertvolle Angaben für Budget- und Planungsrunden erhoben.

Durch das Vorliegen dieser Angaben steht mit der Zeit auch wertvolle Informationen für die Budgetierung / Planung zur Verfügung.

Grundsätzliches

- Alle Eingabefelder sind farblich gelb markiert.
- die farblich gelb markierten Felder müssen immer über die ganze Zeile vollständig ausgefüllt werden.
- Alle anderen Felder werden berechnet oder zentral durch FA eingepflegt (Selbstfinanzierungsgrad, Finanzierungskosten in %)
- Am Ende des Formulars sind in der schattierten Zeile die Auswirkungen der Nettokosten der Investitionen auf das Ergebnis pro Jahr aufgezeigt.
- in der Spalte "gesamte Laufzeit" werden die entsprechenden Werte über die angegebenen Laufzeit der Investition berechnet
- die Werte in der Spalte "übrige Jahre" verstehen sich als Residualwerte zwischen den Werten der Spalte "gesamte Laufzeit" abzüglich den in den Spalten der Einzeljahre aufgeführten Werte.
- Bei Bedarf sind neue Konti vorgängig zum Einreichen eines GRAs über das Intranet /Apps /HRM2Konto eröffnen, zu beantragen (vor Mitberichtsverfahren).

Anlagekategorien

- im Reiter "Anlagekategorien_Nutzungsdauer" ist erkennbar, welche Angaben pro Anlageart (Beschreibung, Lebensdauer und Abschreibung in %) zur Verfügung stehen
- im Folgekostenformular, in der dafür vorgesehenen Zeilen, immer die Abschreibungswerte in % (siehe Reiter Anlagekategorien_Nutzungsdauer) aufzuführen.

Unterstützung durch FA

- FCO steht gerne unterstützend beim Ausfüllen des Folgekostenformulars zur Verfügung.
- das vollständig ausgefüllte Folgekostenformular dient als Grundlage und muss immer als Beilage zum entsprechenden GRA eingereicht werden.
- Es empfiehlt sich, das ausgefüllte Formular jeweils vor dem Einreichen via GRA mit FCO zu besprechen.