

## Parlamentssitzung vom 10. Dezember 2007

Beantwortung 0724

### **Dringliches Postulat (Grüne) betr. Buserschliessung Ried auf bestehendem Strassennetz**

---

#### **Text des Postulats**

Der Gemeinderat wird ersucht, die geplante Buserschliessung Ried (Buslinie 29) über das bestehende Strassennetz zu überprüfen.

#### **Begründung**

Der Gemeinderat will eine neue Buserschliessung für das Ried-Quartier bauen. Gegen dieses Vorhaben ist an sich nichts einzuwenden.

Die geplante Erschliessung über eine neue Strasse, gegen die vorletzte Woche Einsprache erhoben wurde, weist allerdings einige schwerwiegende Nachteile auf. So mindert diese die Attraktivität des Naherholungsgebietes und zerstört eine bestehende Hofstatt des Weilers Ried.

Die Gemeinde macht es sich zudem sehr einfach und übernimmt die Pläne der 70er Jahre. Diese sind überholt, da der Weiler Ried mittlerweile unter Schutz gestellt wurde und nicht mehr abgerissen werden soll. Somit ist auch die Führung der Strasse zu überdenken. Zumal gegenwärtig der Planungswettbewerb für das Gebiet Ried läuft, der bezüglich Erschliessung ganz unterschiedliche Lösungen hervorbringen kann. Es ist widersprüchlich und nicht nachvollziehbar, wieso zum jetzigen Zeitpunkt mit der neuen Strasse im Ried Fakten geschaffen werden sollen.

Grosse Eile scheint uns zudem nicht geboten. In der letzten Zeit sind nur wenige Bauten im Ried erstellt worden. Bis im Ried eine grössere Anzahl Leute einziehen wird, werden noch einige Jahre vergehen.

Eine Erschliessung über das bestehende, leicht anzupassende Strassennetz ist gemäss Anwohnern möglich und hat bereits einmal bei einer baustellenbedingten Umleitung funktioniert.

Die Erschliessung über eine neue Strasse stellt zudem ein fait-accompli bezüglich dem Weiterausbau des Rieds dar. Dies ist insbesondere störend, weil die Grösse und Form des Baugebiets im Moment nicht klar sind und momentan ein Wettbewerbsverfahren dazu läuft.

Die geplante Überbauung des Rieds könnte zudem insgesamt gefährdet oder zumindest stärker behindert werden, wenn die Gemeinde gegen den Willen der lokalen Bevölkerung die Strasse durchdrückt und somit den Widerstand gegen die Überbauung stärkt.

**Begründung der Dringlichkeit:** laufendes Verfahren

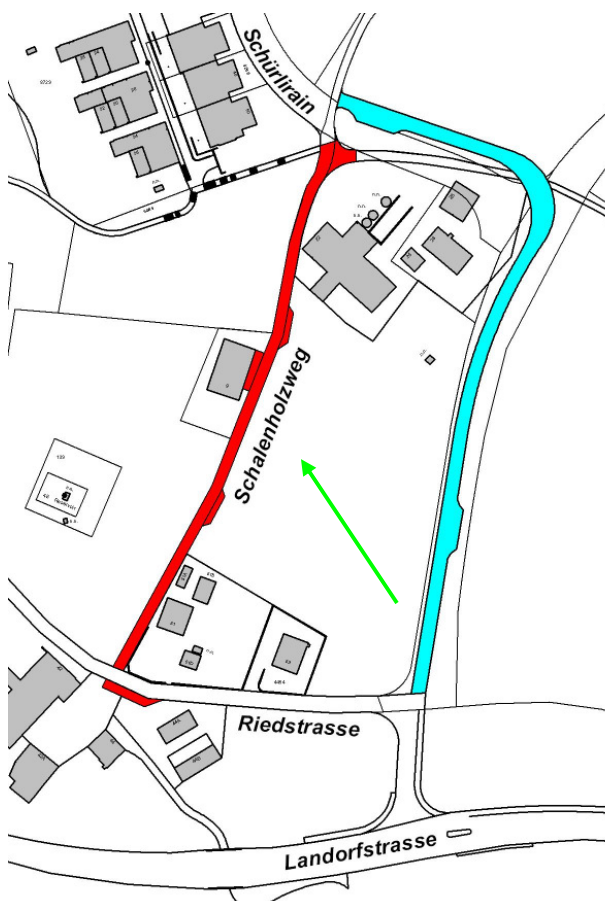
Eingereicht am 22. Oktober 2007

**Jan Remund**, Ursula Wyss, Hansueli Pestalozzi, Liz Fischli-Giesser, Urs Maibach, Hugo Staub, Rita Sidler, Claudia Egli, Elisabeth Troxler, Alfred Arm, Bernhard Bichsel, Daniel Oester, Brigitta Matter, Christian Balz, Evelyn Bühler, Ueli Salvisberg, Harald Henggi, Hans Moser, Stefan Lehmann, Niklaus Hofer, Christian Burren, Daniel Krebs, Valentin Lagger, Rolf Zwahlen, Martin Graber, Elisabeth Rüeeggesser, Ignaz Caminada (27)

## Antwort des Gemeinderates

In seiner Legislaturplanung hat sich der Gemeinderat zum Ziel gesetzt, das Ried mit dem öffentlichen Verkehr (öV) zu erschliessen (Legislaturziel 5.1.1). Dies unter dem Aspekt, dass der öV insgesamt gestärkt werden soll. Das bereits existierende Siedlungsgebiet mit einem erheblichen Fahrgastpotenzial ist heute ungenügend erschlossen. Es kann von den Haltestellen Ried ab der Landorfstrasse via Weiler oder Schwendistutz über die Brüggbühlstrasse am nächsten erreicht werden, eine direkte Anbindung fehlt. Im Zug der bevorstehenden Überbauung Ried W8/W9 mit insgesamt ca. 150 neuen Wohnungen, will der Gemeinderat das Quartier direkt ans öV-Netz anschliessen. Dieser Anschluss ist im Gesamtkonzept öV Bern West eingebettet, das von der Regionalen Verkehrskonferenz und dem Kanton Bern, in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden Bern und Köniz entwickelt wurde. Die Planung sieht vor, das Ried ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2008 mit der Linie 29, Niederwangen-Kleinwabern auf der gleichen Angebotsstufe (Spitzenzeiten Morgen, Mittag und Abend im 10 Minutentakt sowie Zwischenzeiten im 15 Minutentakt bis 20.00 Uhr) zu erschliessen. Das Quartier erhält mit einer Haltestelle ein attraktives Angebot Richtung Niederwangen Zentrum/S-Bahn sowie nach Köniz/Liebefeld/Wabern. Damit dieses Angebot möglich wird, muss die Landorf-/Riedstrasse mit dem bestehenden Schürlirain verbunden werden. Dabei sind die Rahmenbedingungen äusserst eng:

Der zeitliche Mehrbedarf für die Schlaufe Ried darf aus umlauftechnischen Gründen pro Fahrtrichtung max. 2 Minuten betragen (Bericht Angebotskonzept ÖV Bern West, RVK). Ferner bedingt der hohe Takt eine möglichst gerade und übersichtliche Linienführung. Ein reibungsloser Betrieb muss auch bei Nacht und Nebel mit schlechten Sichtverhältnissen gewährleistet sein. Dabei war von Anfang an klar, dass die Busverbindung einspurig mit Ausweichstellen als mittelfristiges Provisorium erstellt werden soll. Diese Rahmenbedingungen führten zum publizierten Projekt (Planübersicht blaue Linie), welches auch von der Miteigentümergeinschaft Ried mitgetragen und mitfinanziert wird. Die im Vorstoss geforderte Linienführung (Planübersicht rote Linie), wurde geprüft und aus folgenden Gründen verworfen:



- Generell für den Linienbetrieb mit hohem Taktintervall unübersichtlich, verspätungsanfällig
- Kurve Riedstrasse / Schalenholzweg: Schleppkurven und Übersicht problematisch
- Lichtraumprofile eingeschränkt
- Ungenügende Sichtverhältnisse Einmündung Schalenholzweg - Schürlirain
- ist mit Erschliessungsverkehr durch landw. Fahrzeuge zu rechnen, zusätzliches Verspätungspotenzial
- Kann der Kanton nachweisen, dass durch die Wahl einer fahrzeitverlängernden Linienführung ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss, können die entstehenden Mehrkosten der Gemeinde übertragen werden (Fr. 130'000.-- bis 150'000.-- Mehrkosten jährlich).



### Orthofoto Weiler Ried

Rote Ringe:  
Anschlussssituation/Übersicht problematisch

Gelbe Ringe:  
Lichttraumprofil problematisch

Eine baustellenbedingte Umleitung über den bestehenden Feldweg (siehe Orthofoto) hat es, nach Auskunft des Leiters Busbetrieb der Firma Peyer, Niederwangen, mit den Fahrzeugen der Linie 29 und dem entsprechenden Takt nie gegeben.

Beim aufgelegten Projekt standen an erster Stelle die heutigen Bedürfnisse eines effizienten und betriebsstabilen öffentlichen Verkehrs mit einem dichten Fahrplan im Mittelpunkt. Dass dieses Verbindungsstück in den 70er Jahren ausgeschieden wurde, vereinfacht heute das Verfahren.

### Weitere Entwicklung im Ried

Im Rahmen des Raumentwicklungsprozesses wurde in den Bevölkerungsforen immer wieder betont, wie wichtig die gute Erschliessung von Siedlungen mit dem öV sei. Diese Haltung wird vom Gemeinderat geteilt. Er kommt daher nicht zum gleichen Schluss wie die Postulatsunterzeichnenden, dass bei der öV Erschliessung im Ried keine grosse Eile geboten ist. In seiner Beurteilung stützt sich der Gemeinderat auf folgende Überlegungen:

- Wie bereits erwähnt, existiert mit der bestehenden Siedlungsstruktur heute schon ein grosses Fahrgastpotenzial. Es ist davon auszugehen, dass durch die mangelhafte öV Erschliessung der Modalsplitt (Anteil öffentlicher- Individualverkehr) im Vergleich mit anderen Quartieren im Ried ungünstig ist.
- Künftige Bewohnerinnen und Bewohner der weiteren Überbauung W8/W9 werden das ungenügende öV Angebot vorwiegend mit der individuellen Mobilität (Auto) kompensieren. Dieses Potenzial zu einem späteren Zeitpunkt auf den öV zurückzuholen dürfte erheblich schwieriger sein, als wenn ein Angebot von Beginn des Wohnungsbezuges existiert. Ein bereits existierendes und attraktives öV Angebot begünstigt zudem, dass sich auch Personen und Familien ohne Auto im Ried niederlassen.
- Die zukünftige Planung im Ried wird nicht tangiert, es steht den Wettbewerbsteilnehmenden frei, das kurze Verbindungsstück in das Projekt einzubinden.
- Bis im Ried die erste Detailerschliessungsstrasse aufgrund der neuen Planung realisiert wird, dürften noch einige Jahre vergehen. Der Gemeinderat will, mit Blick auf die bestehende Siedlungsstruktur, mit der öV Erschliessung nicht noch länger warten.

### ÖV Bern West, weitere Konzeptelemente

Dass dem Gemeinderat die Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Wangental ein Anliegen ist, dokumentiert er mit weiteren finanzrelevanten Beschlüssen im Rahmen zum Konzept öV Bern West:

- Auf den Fahrplanwechsel Dez 2007 wird Niederwangen-Erle von Mo. - Fr. mit der Linie 27 im 15' resp. 30' Takt erschlossen (bisher unregelmässige Erschliessung durch die Linie 29 Kleinwabern - Niederwangen).
- Auf den Fahrplanwechsel Dez. 2008 wird es eine neue Linie geben, welche Niederwangen mit Ausserholligen über den ESP Juch/Hallmatt erschliessen wird (gleiches Legislaturziel wie die öV Erschliessung im Ried).
- Nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 (Fahrplanjahr 2009) stellt die S2 Langnau - Bern - Flamatt - Laupen (neue Liniennummer) die Basiserschliessung des Wangentals dar. Zusätzlich hält die S1 Thun - Bern - Flamatt - Fribourg in Niederwangen. Reisende aus dem Raum Freiburg - Düdingen - Flamatt gelangen somit direkt Niederwangen. Dort kann auch nach Köniz, Liebfeld und Wabern auf den Bus umgestiegen werden. Thörishaus Dorf und Station sowie Oberwangen werden somit halbstündlich bedient und Niederwangen mit vier Zügen pro Stunde und Richtung. Dies entspricht jedoch nicht einem 15' Takt fürs ganze Wangental, wie fälschlicherweise im Oktober 2007 von den Medien interpretiert wurde.

## **Fazit**

Grundsätzlich ist im Vorstoss die Erschliessung des Rieds mit öV nicht bestritten. In Frage gestellt werden der Einführungszeitpunkt und die Linienführung. Am Termin des Betriebsbeginns auf den Fahrplanwechsel Dezember 2008 will der Gemeinderat festhalten, er verspricht sich eine wesentliche Aufwertung des Siedlungsraumes. Bezüglich der Linienführung ist der Gemeinderat gesprächsbereit: Ein externes Ingenieurbüro wird beauftragt, unter den gegebenen Rahmenbedingungen das publizierte Bauprojekt sowie die im Vorstoss aufgeführte Alternative über das bestehende Strassennetz zu überprüfen. Auch die Linienführung einer Variante "Diagonal" (auf der Planübersicht schematisch mit grünem Pfeil angedeutet), soll von unabhängiger Seite in enger Zusammenarbeit mit dem Linienbetreiber beurteilt werden.

## **Antrag**

Annahme des Postulats

Köniz, 14.11.2007

Der Gemeinderat