

Parlamentssitzung vom 11. Dezember 2006

Bericht und Antrag
des Gemeinderates an das Parlament
betreffend

Direkter Zugang Riedmoosbrücke - S-Bahnstation Niederwangen "Ein neues Zeichen für Niederwangen"

Verpflichtungskredit

1. Ausgangslage

Im behördenverbindlichen Richtplan Verkehr ist unter den Koordinationsblättern Ziffer 11.4 der direkte Zugang ab der Riedmoosbrücke zur S - Bahnstation Niederwangen als Voraussetzung für die Überbauung des Gebietes Juch/Hallmatt aufgeführt. In der vom Amt für Gemeinden und Raumordnung am 13. November 2003 genehmigten Überbauungsordnung (ÜO-Juch/Hallmatt wird diese Verbindung in Art. 20 Abs. 1 verbindlich festgeschrieben (Beilage 1). Im Rahmen des ÜO - Genehmigungsverfahrens sowie der darauf basierenden Baugesuche wurden Vereinbarungen bezüglich der öffentlichen Erschliessung abgeschlossen. Unter Leitung von Gemeinderat Urs Wilk ist im Jahr 2005 ein Studienauftrag mit der Zielsetzung erarbeitet worden, technische Lösungen für die Fussgängererschliessung Riedmoosbrücke - S-Bahnstation Niederwangen zu suchen. Das begleitende Experten-/Beratungsteam setzte sich aus Vertretern:

- der Grundeigentümerschaft Juch/Hallmatt
- der Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental
- des VCS
- der SBB

zusammen. Unter den drei teilnehmenden Architektur-/ Ingenieurbüros wurde das Projekt von Clemençon + Ernst Architekten / Bächtold AG zum Siegerprojekt gewählt. Die Arbeiten konnten im April 2005 im Gemeindehaus Bläuacker öffentlich besichtigt werden. Ein Teil des Studienauftrages bestand darin, die Etappierbarkeit der Projekte nachzuweisen. Die Riedmoosbrücke gehört dem Kanton, die S - Bahnhaltestelle den SBB, trotzdem hat die Gemeinde für die entsprechende Anbindung in den ESP Juch/Hallmatt zu sorgen.

In diesem Antrag geht es darum, dem Parlament das Projekt zu erläutern und den erforderlichen Kredit für die etappierte Realisierung bewilligen zu lassen.

2. Rahmenbedingungen

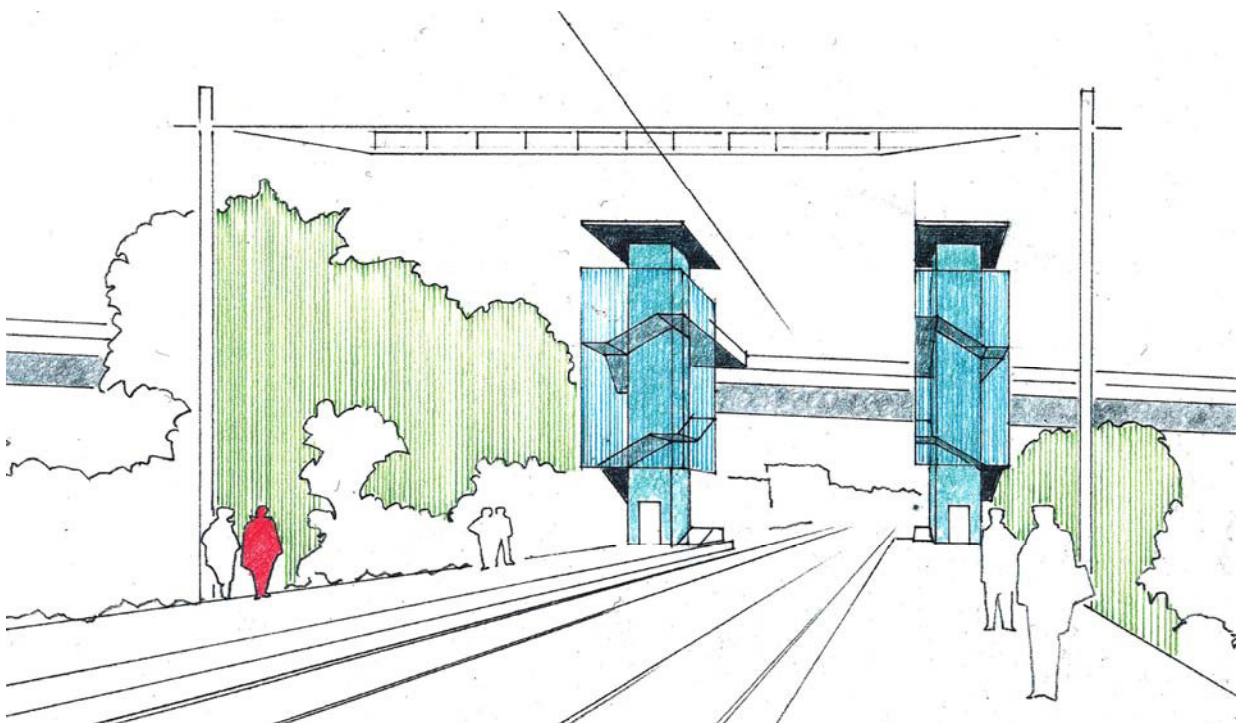
Das Siedlungsgebiet Niederwangen ist in den letzten Jahren gewachsen und wird sich weiter markant entwickeln. Niederwangen profitiert von seiner guten Standort- und Erschliessungsqualität sowie der Nähe zur Stadt Bern. Im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Juch/Hallmatt, im Wangenbrüggli und im Ried sind grössere Bauvorhaben wahrscheinlich, die im gesamten Perimeter wesentlich höhere öV - und Langsamverkehrsfrequenzen generieren. Im Umfeld der Riedmoosbrücke besteht zudem im Bereich der Verkehrssicherheit Handlungsbedarf. Die Riedmoosbrücke hat neben der Bewältigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auch für die Fussgänger (insbesondere Schulweg Ried - OSZ Niederwangen) eine wichtige Erschliessungsfunktion. Sie verbindet die durch Autobahn und Eisenbahn getrennten Siedlungsgebiete Nordwest und Südost. Durch die Höhendifferenz zum Wangenbrüggli (Bahnhof) entstehen zum Teil grössere Wegdistanzen, um von den Arbeits- und Wohngebieten ins eigentliche Zentrum Wangenbrüggli und auf die S-Bahn zu gelangen. Im Rahmen der

Diskussionen um die Wohnüberbauung Ried wurde die fehlende Identität von Niederwangen bemängelt. Geteilt von Autobahn, Bahnlinie und der Kantonsstrasse vermischen sich Industrie, Gewerbe und Wohngebiete in Niederwangen lose und lassen eine gewisse Kompaktheit vermissen. Das Gebiet Wangenbrüggli leidet unter einem Gestaltungsdefizit.

3. Das Projekt: "Ein Zeichen für Niederwangen"

(Auszug aus dem Bericht des Preisgerichtes, Seite 18)

"Das Siegerprojekt verwendet die bestehende Riedmoosbrücke als Fussgänger Verbindung zwischen der S-Bahnhaltestelle und der Arbeitszone Juch/ Hallmatte und verzichtet auf eine separate Passerelle. Die Überwindung der Höhendifferenz vom Niveau der Bahn zum Brückenniveau erfolgt mit 3 Erschliessungstürmen, die an die Brücke angeschlossen werden. Diese Erschliessungstürme werden als städtebaulich prägende vertikale Elemente ausgebildet, so dass sie als Markpunkte sowohl auf den Verkehrsachsen – Autobahn und Eisenbahn – wie auch aus dem Siedlungsraum sichtbar werden. Die Riedmoosstrasse, wird als eine, bereits heute wichtige Achse sowohl für den Langsamverkehr wie auch für den MIV, betrachtet. Mit dem Ausbau des Ried und der Arbeitszone Juch/Hallmatt wird diese Achse an Bedeutung zunehmen. Sie soll daher als Verbindungsstrasse der Ortsteile Ried und Niederwangen aufgewertet und im Bereich der Brücke mit einer Mittelzone versehen werden. Diese Mittelzone hilft zur Verstetigung und zur Verlangsamung des MIV und ermöglicht damit die sichere und attraktive Querung der Fussgänger. Dies sowohl für die Fussgängerströme S-Bahnhaltestelle/ Hallmatt (Nord – Süd) wie auch der Schulwegroute Ried/ Niederwangen (Ost – West). Im Weiteren ermöglicht die Mittelzone die Schaffung von künftigen Fahrbahnhaltestellen im Bereich der Erschliessungstürme. Die öV-Umsteiger gelangen so auf direktem Weg auf die Perrons. Die Erschliessungstürme 2 und 3 stehen direkt auf den Perrons, welche dazu verlängert werden müssen. Perron 1 in Richtung Freiburg um ca. 80 m, Perron 2, in Richtung Bern um ca. 20 m. Die Türme bilden somit die physische Grenze der Bahnhaltestelle. Der Erschliessungsturm auf der Seite des Fustareals bildet den Abschluss des Parkplatzes Die Erschliessungstürme sind so konzipiert, dass sie im Kern einen vollverglasten, rollstuhlgängigen Lift enthalten. Um den Kern herum verläuft eine Wendeltreppe mit bis zu ca. 60 Stufen. Die Außenwände sind mit transparentem Metallgewebe versehen. Zusammen mit einem Dach werden die Erschliessungstürme witterungsgeschützt."



Zwei der drei geplanten Erschliessungstürme in Niederwangen aus Sicht der S - Bahnstation.

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament den Verpflichtungskredit für die Realisierung dieser beiden Türme (weitere Details siehe Planbeilage 2).

Fazit in der Beurteilung

(Auszug aus dem Bericht des Preisgerichtes, Seite 12)

"Das vorliegende Projekt verbindet die S-Bahnhaltestelle mit der Arbeitsplatzzone Juch/Hallmatt vorzüglich. Durch den innovativen Einbezug der Riedmoosbrücke als Fussgänger Verbindung gelingt es den Projektverfassenden darüber hinaus, in synergetischer Weise verbesserte Quartierverbindungen aufzuzeigen."

4. Der öffentliche Verkehr in Niederwangen

Die S- Bahnstation Niederwangen wird ein bedeutender öV-Knoten. Bereits heute ist sie Ziel von zwei Linien von BERNMOBIL (29 + 27) und mit dem Bauhausshuttle verkehrt seit August 2006 ein Einkaufszubringer ab Niederwangen. Stimmen alle Partner (RVK 4, Gemeinde Bern, Gemeinde Köniz) dem Vorhaben eines 3 jährigen Versuchbetriebes zu, wird es ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2008 eine neue Verbindung via Juch/Hallmatt nach Ausserholligen geben. Die Erschliessung Ried sowie der Abendbetrieb der Linie 29 sind beim Kanton angemeldet. Nach den Zahlen der BLS hat die S -Bahnstation Niederwangen im Jahr 2005 1630 Ein- und Aussteigende pro Tag, davon 80 % von und nach Bern gerichtet. Die Linie 29 verzeichnet im gleichen Zeitraum eine Frequenz von insgesamt 740 Ein- und Aussteigenden pro Tag. Alle Linien werden direkt bei der heutigen Endhaltestelle am Bahnhof Niederwangen miteinander verknüpft, es ergeben sich somit sehr kurze und attraktive öV-Umsteigebeziehungen.

5. Kosten Gesamtprojekt

Die Kosten wurden im Vorprojekt vom 31. Oktober 2005 errechnet und mit Datum vom 19. September 2006 dem aktuellen Preisstand angepasst. Sie sind mit einer Genauigkeit von +/- 20 % gerechnet worden und setzen sich wie folgt zusammen:

Turm 1	Fr.	500'000.--
Turm 2	Fr.	670'000.--
Erforderliche Perronanpassungen Turm 2	Fr.	70'000.--
Sicherheit SBB	Fr.	25'000.--
Turm 3	Fr.	710'000.--
Erforderliche Perronanpassungen	Fr.	170'000.--
Sicherheit SBB	Fr.	25'000.--
Gestaltung Riedmoosbrücke	Fr.	200'000.--
Honorare Planergemeinschaft	Fr.	175'000.--
Nebenkosten gerundet	Fr.	10'000.--
Baunebenkosten (1%) gerundet	Fr.	25'000.--
Total Baukosten	Fr.	2'580'000.--
7.6% MwSt. gerundet	Fr.	200'000.--
Total Anlagekosten inkl. MwSt.	Fr.	2'780'000.--
Studienauftrag und Vorprojekt	Fr.	60'000.--
Totalkosten für Gesamtprojekt	Fr.	2'840'000.--

Gemäss den Kostenberechnungen des Vorprojektes fallen für die technischen Wartungs- und Unterhaltsarbeiten Kosten für 3 Türmen à Fr. 7'000.00 = Fr. 21'000.00 + MwSt. an. Die Betriebskosten Reinigung (50 Manntage), Reinigungsmaterial, Strom und Versicherungen betragen für die gesamte Anlage Fr. 35'000.00 pro Jahr. In der laufenden Rechnung sind in der

entsprechenden Kontengruppe demnach rund Fr. 56'000.00 und für allfälligen Vandalismus weitere Fr. 35'000.00, insgesamt Fr. 91'000.00 aufzunehmen.

6. Kostenbeteiligung Dritter

Die Firmen Fust AG, Genossenschaft Migros Aare und Maag Technic beteiligen sich mit max. Fr. 375'000.- an der Realisierung des Projektes. Wird die Riedmoosbrücke als Umsteigeknoten ausgestaltet, ist vom Amt für öffentlichen Verkehr mit einem bescheidenen Beitrag zu rechnen. Weitere Beteiligungen z.B. SBB oder der Oberingenieurkreis II wurden vom Gemeinderat angestrebt. Da keine gesetzlichen Kostenverpflichtungen der Institutionen bestehen, konnten keine Zusagen erzielt werden.

7. Etappierung

Mit Rücksicht auf die Investitionsplanung ist vorläufig auf den Turm 1 zu verzichten, was eine Kostenreduktion von Fr. 500'000.-- ergibt. Die Kostensituation und damit der beantragte Kredit, präsentieren sich demnach wie folgt:

Totalkosten für Gesamtprojekt	Fr.	2'840'000.--
Abzüglich Gesamtkosten Turm 1	Fr.	500'000.--
Erforderlicher Kredit bei Verzicht auf Turm 1	Fr.	2'340'000.--
Abzüglich Kostenbeitrag Fust AG gemäss ÜO	Fr.	375'000.--

Anteil Gemeinde für etappiertes Projekt **Fr. 1'965'000.--**

Die Mehrkosten für die Fertigstellung mit Turm 1 (Baustelleninstallation usw.) werden auf ca. Fr. 40'000.-- geschätzt. Tatsächlich fallen diese bei der Realisierung des Turms 1 an und werden deshalb in dieser Berechnung nicht ausgewiesen.

Eine entsprechende jährliche Kostenreduktion um ca. 1/4 ergibt sich für den Bereich Unterhalt/Vandalismus.

8. Überlegungen, welche für eine Etappierung sprechen

Um die weitere Entwicklung im ESP Juch/Hallmatt voran zu bringen, muss das vorliegende Projekt umgesetzt werden. Der Gemeinderat schlägt vor, den Bau gemäss Ziffer 7 dieses Geschäftes in zwei Etappen zu realisieren und dies aus folgenden Gründen:

- Das Siegerprojekt von Clemençon + Ernst Architekten / Bächtold AG hat im Grundsatz eine breite Akzeptanz gefunden und wertet den Standort Niederwangen wesentlich auf.
- Die Türme 2 und 3 schaffen die Verbindung von der Riedmoosbrücke auf beide Perrons der S-Bahn Station Niederwangen.
- Im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen (Investoren der noch freien Baufelder im Juch/Hallmatt), handelt es sich hier um eine Vorleistung mit Signalwirkung. Der Gemeinderat verspricht sich mit dieser Investition einen positiven "Schub", "ein neues Zeichen für Niederwangen".
- Die Realisierung von Turm Nummer 1 macht zum heutigen Zeitpunkt wenig Sinn, da die Felder auf der Seite Juch erst zu einem späteren Zeitpunkt überbaut werden.
- Im Hinblick auf die angespannte Situation der Gemeindefinanzen, bringt die zeitliche Etappierung des Projektes auch eine Entlastung in der Investitionsplanung.

Als Nachteil der etappierten Vorgehensweise, können die höheren Gesamtkosten bei der späteren Realisierung des Turms 1 (ausgewiesen in Ziffer 7) ins Feld geführt werden.

9. Termine

Vorprojekt
Detailprojektierung
Auflage und Einspracheverfahren
(inkl. Verfahren nach Eisenbahngesetzgebung)
Vorgesehener Baubeginn

erarbeitet
bis März 07
April 07 - April 08

Sommer 2008

10. Folgen bei Ablehnung des Kredites

Das Resultat eines langen Planungsprozesses mit aufwändiger Konsensfindung könnte nicht zur Ausführung gelangen. Die Signale an die Bevölkerung im Wangental, potenzielle Investoren im ESP sowie für die nächsten Schritte im Ried wären negativ: "Die Politik will im Wangental nicht vorwärts machen", eine oft geäußerte Feststellung würde ihre Bestätigung finden. Nicht zuletzt kann der Gemeinderat die bisher eingegangenen Vereinbarungen / Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Überbauungsordnung Juch/Hallmatt nicht erfüllen.

Das Legislaturziel 5.1.2 "Projekt P1, ESP Juch/Hallmatt: Direkter Zugang Riedmoosbrücke - S-Bahnstation Niederwangen" könnte nicht erreicht werden.

11. Antrag

Gestützt auf die

vorstehenden Ausführungen unterbreitet der Gemeinderat dem Parlament folgenden

Beschlussesentwurf

Für die etappierte Realisierung des Projektes "Ein neues Zeichen in Niederwangen" wird ein Kredit von Fr. 1'965'000.-- (Türme 2 + 3 sowie Umgestaltung Riedmoosbrücke) zuzüglich allfälliger Teuerung bewilligt.

Köniz, 8. November 2006

Der Gemeinderat

Beilagen:

1. Auszug aus den Vorschriften der Überbauungsordnung Juch/Hallmatt, Seite 7
2. Bild- und Planmaterial aus dem Wettbewerb

Art. 17 Grünstreifen mit Baumallee

Die privaten Grünstreifen mit Baumallee entlang der Detail-Erschliessungsstrassen sind mit Ausnahme der Zufahrten zu begrünen und im Abstand von ca. 12 m mit standortgerechten Alleebäumen zu bepflanzen und von den Grundeigentümern dauernd zu pflegen.

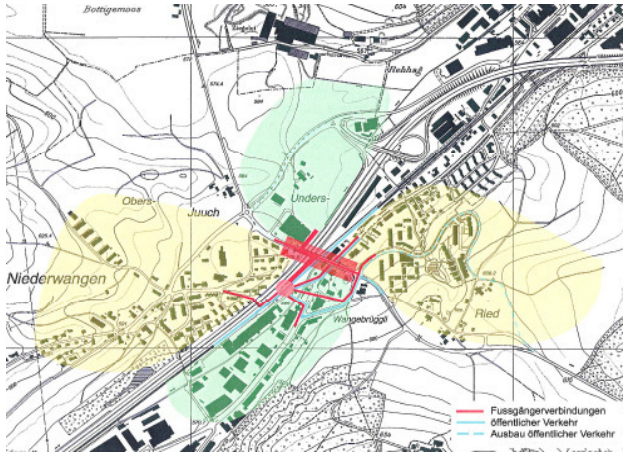
Erschliessung

Öffentlich / Privat	<p>Art. 18 Unterteilung und Ausgestaltung der Erschliessungsanlagen</p> <p>1) Die Überbauungsordnung gliedert nachstehend in</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Basis-Erschliessungsanlagen b) Detail-Erschliessungsanlagen c) Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen (Basis- und Detaileerschliessung) d) Private Erschliessungsanlagen.
Bauprojekte	<p>2) Die Realisierung sämtlicher öffentlicher Anlagen (Strassen, Wege, Leitungen) bedingt die Sicherstellung der Finanzierung, die vorgängige Ausarbeitung von spezifischen Bauprojekten sowie die entsprechenden Baubewilligungen.</p> <p>Die Bachrevitalisierungen erfordern Wasserbaubewilligungen (gemäss WBG Art. 20, 30ff).</p>

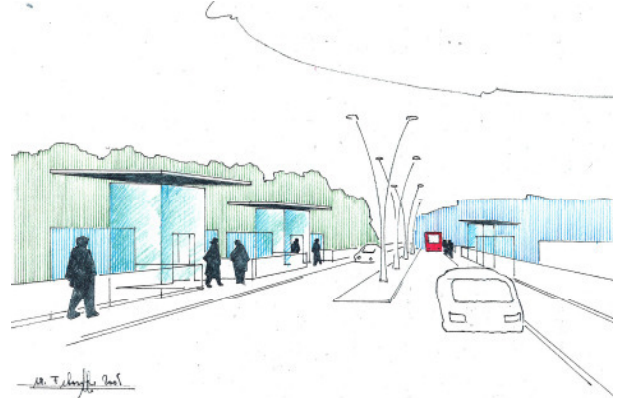
a) Basis-Erschliessungsanlagen

Hallmattstrasse	<p>Art. 19 Hallmattstrasse, Option Verlängerung Tramlinie</p> <p>1) Der Ausbau der Hallmattstrasse ist im entsprechenden Strassenplan des Kantons geregelt.</p>
Option Tramlinie	<p>2) Für eine allfällige Verlängerung der Tramlinie von Bümpliz ins Überbauungsplangebiet wird eine Option via Rehhagstrasse-Hauszufahrt H5 - Planungsbereich P3 offengehalten.</p> <p>Liegt zum Zeitpunkt des Baugesuchsverfahrens für diese Anlagen mindestens ein unter den beteiligten Stellen konsolidierter Bedürfnisnachweis für eine Tramverlängerung vor, ist im entsprechenden Baugesuch der Nachweis zu erbringen, dass diese möglich bleibt.</p>
	<p>Art. 20 Planungsbereiche P1 - P3</p> <p>1) Planungsbereiche dienen zunächst zur Freihaltung und später zur Realisierung der nachstehenden Anlagen:</p>
Zweck P1	<p>Im Planungsbereich P1 sind abgestimmt mit der Zentrumsplanung Wangenbrüggli (ZPP 7/2) die nötigen Anlagen (Rampe, Treppe, Lift) zur Überwindung der Höhendifferenz zwischen dem Fussgängerniveau des Baufelds 1 zur Riedmoosbrücke und zur Passerelle zu erstellen.</p>
Zweck P2	<p>2) Der Planungsbereich P 2 dient einer Fussweg- und Zweiradverbindung vom Bereich der Hauszufahrt H 3 (die Autobahn- und Bahnanlagen traversierend) bis zur Freiburgstrasse.</p>

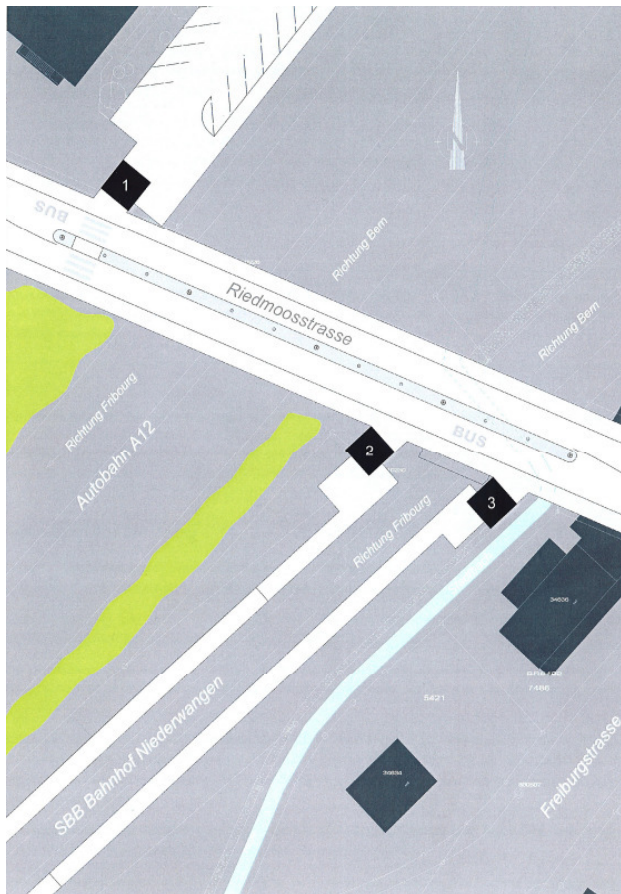
Bildmaterial Siegerprojekt Clemençon + Ernst Architekten / Bächtold AG



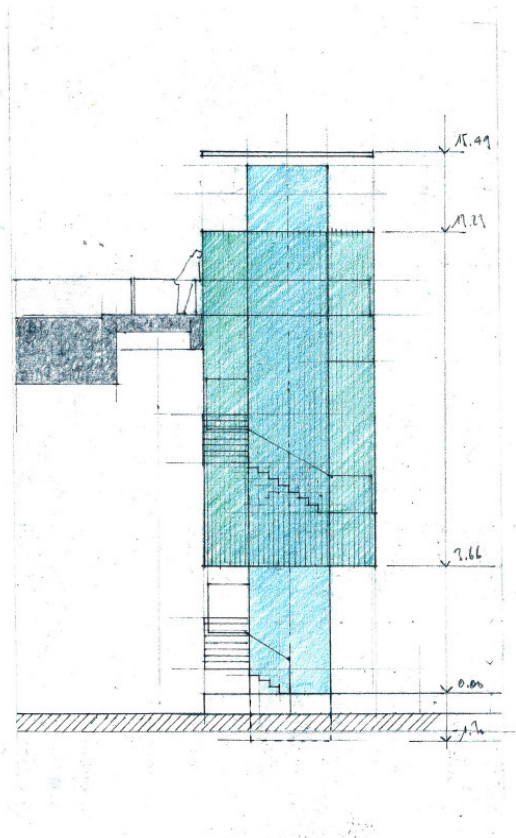
Perimeter



Gestaltung Riedmoosbrücke



Übersicht



Seitenansicht Turm