

**Parlamentssitzung 20. Oktober 2008**

**Traktandum 14**

**0820 Motion (Lagger, Stucki)**

**"Spange Köniz–Wangental"**

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

**Vorstosstext**

Der Gemeinderat wird aufgefordert, dem Parlament eine konkrete Projektierung der Spange Köniz–Wangental (Schwarzenburgstrasse–Landorfstrasse) als integrierender Teil der Könizer Verkehrsplanung vorzulegen.

**Begründung**

Im REK schreibt der Könizer Gemeinderat, die Spange Köniz–Wangental sei „wenig prioritär“. Diese Einschätzung ist nicht zielführend und wohl nicht korrekt. Fakt ist, dass die Könizstrasse als Autobahnzubringer zunehmend belastet ist und wohl bald einmal an ihre Belastungsgrenze stossen wird. Zudem ist mit der heutigen Verkehrsführung auch die Sägestrasse immer stärker belastet. Ein Ende dieser Entwicklung ist kaum abzusehen.

Es ist Aufgabe des Gemeinderates, im Rahmen einer kohärenten Verkehrsplanung beste Bedingungen für die gesamte Bevölkerung anzustreben. Durch die negative Grundhaltung gegenüber der Spange Köniz–Niederwangen verschliesst sich der Gemeinderat einem wichtigen Problem und zeigt somit wenig Willen, die Lebensqualität im Bereich Könizstrasse und Sägestrasse nachhaltig zu steigern bzw. deren Absinken wirkungsvoll zu stoppen. Als ähnlich gelagertes Beispiel sei hier nur kurz auf die neue Beundenfeldstrasse hingewiesen, dank der das Quartier Wabersackerstrasse erheblich aufgewertet werden konnte.

Der Könizer Gemeinderat betreibt zu Recht eine aktive Wohnbaupolitik. Im Zuge dieser Politik sind aber auch adäquate Verkehrslösungen zu suchen.

**Eingereicht**

23. Juni 2008

**Unterschrieben von 12 Parlamentsmitgliedern**

Valentin Lagger, Mark Stucki, Ignaz Caminada, Markus Bont, Markus Stähli, Christian Balz, Thomas Herren, Peter Antenen, Hanspeter Kohler, Heinz Engi, Daniel Oester, Harald Henggi

**Antwort des Gemeinderates**

**Vollständige Aussage im Raumentwicklungskonzept**

Im folgenden Abschnitt ist der vollständige Text aus "Raumentwicklungskonzept Köniz, Sicht des Gemeinderates vom 20. April 2007", Seite 82 zum Thema Spange Köniz - Wangental (SKW) wiedergegeben:

"Die Spange Köniz - Wangental ist für den Gemeinderat wenig prioritär, da durch die Verkehrsverlagerung die Weiterentwicklung von Niederwangen in Frage gestellt wird. Das MIV-Verkehrssystem in Niederwangen hat nicht genügend Reserven, um die geplante Siedlungsentwicklung zu ermöglichen sowie den Zusatzverkehr aus Köniz zu bewältigen. Es entsteht ein neuer Konflikt in Niederwangen; zudem wäre der Landschaftsschaden zu gross für die Erschliessung Schlieren und würde das grüne Band von Aare zu Aare stark beeinträchtigen."

## **Grundlagen**

Als Grundlagen für diese Aussagen wurden die folgenden Studien herangezogen:

- Strassenplanung Köniz - Liebefeld, Möglichkeit einer Verbindung Muhlernstrasse - Schwarzenburgstrasse - Landorfstrasse, R. Hartmann, 24. April 1998
- Südumfahrung Köniz, Machbarkeitsstudie und Argumentarium (Grobuntersuchung) metron, Rothpletz Lienhard AG, R. Hartmann, Januar 1998
- Korridorstudie Bern - Köniz - Schwarzenburg, Arbeitsbericht Binario Tre, Oktober 2002
- Siedlung und Verkehr Niederwangen, metron, 24. April 2007
- Betriebskonzept Liebefeld, Köniz, metron, 27. April 2007
- Betriebskonzeptüberprüfung Schwarzenburgstrasse, Köniz, metron, 6. September 2007

Im Rahmen der Zentrumsplanung wurde eruiert, dass das Zentrum Köniz mit einer SKW um 3'000 Fahrten entlastet würde. Diese Fahrten werden nach Niederwangen umgelagert, die Studie Siedlung und Verkehr Niederwangen zieht daraus folgendes Fazit:

"Die Spange Köniz - Wangental belastet das Verkehrssystem von Niederwangen zusätzlich und würde wahrscheinlich eine Einschränkung der Siedlungsentwicklung von Niederwangen bedingen."

## **Auswirkungen auf die einzelnen Ortsteile**

Der Gemeinderat bekennt sich zu einer kohärenten und nachhaltigen Verkehrsplanung, kommt bezüglich der Argumentation zur Zielführung und der Korrektheit zu einem anderen Schluss als die Begründung in der Motion. Eine SKW hat zum heutigen Zeitpunkt mehr Nach- als Vorteile, dies aus folgenden Überlegungen:

### **Niederwangen**

Der Kernpunkt in der Gesamtbeurteilung liegt, wie bereits angetönt, in Niederwangen. Die geforderte kohärente Verkehrsplanung für die gesamte Bevölkerung lässt sich nicht damit umsetzen, dass Probleme des einen Ortsteils in einen anderen verlagert werden und diesem damit die Möglichkeit der Entwicklung genommen wird. Eine Aufwertung sowie die weitere Siedlungsentwicklung in Niederwangen kann nur dann positiv erfolgen, wenn die Verkehrsnachfrage nicht unkontrolliert ansteigt. Das Ried, die Zentrumsplanung Wangenbrüggli sowie der ESP Juch/Hallmatt sollen ohne "offene Schleuse" aus Köniz weiter entwickelt werden können.

### **Köniz/Liebefeld**

Die Erfahrung zeigt, dass eine Erhöhung der Strassenkapazität in aller Regel auch eine Steigerung der Nachfrage nach sich zieht. Da bei der Realisierung einer SKW kein anderer Abschnitt zurückgebaut oder gesperrt würde, erfolgt somit eine Netzerweiterung mit entsprechendem Kapazitätsausbau. Im genannten Gebiet Zentrum Köniz, Köniz-, Säge- und z.T. Landorfstrasse ergäbe sich daraus eine eher bescheidene Verkehrsreduktion, dem Muster der freien Kapazitäten entsprechend muss insgesamt von einer Nachfragesteigerung ausgegangen werden. Der Netzwidestand (Stauzeiten) hat Auswirkungen auf den Modalsplitt (Verhältnis der Verkehrsträger MiV, ÖV und Langsamverkehr): Je mehr Strassenkapazität vorhanden ist, umso kleiner die Motivation auf den ÖV- und Langsamverkehr umzusteigen. Diese Lenkung ist, insbesondere im Liebefeld/Köniz unumgänglich, im REK wurde als Ziel die Formel mit je einem Drittel pro Verkehrsträger definiert.

In der Vergleichsbetrachtung SKW und Bündenackerstrasse existieren in der Folge wesentliche Unterschiede: Mit der Neuerstellung des kurzen Strassenstückes Bündenackerstrasse wurde die Wabersackerstrasse so zurückgebaut, dass der Durchgangsverkehr eliminiert werden konnte, dabei ist keine Kapazitätserhöhung auf dem Strassennetz erfolgt. Das neue Strassenstück wurde vertraglich in die künftige Siedlungsentwicklung mit den Bundesarbeitsplätzen einge-

passt und ein grosses Wohngebiet konnte städtebaulich aufgewertet werden. Im Landorf ist keine Siedlungsentwicklung geplant, eine SKW würde eine wertvolle zusammenhängende Landschaft stark beeinträchtigen und ist aus der REK Betrachtung des "grünen Bandes von Aare zu Aare" nicht erwünscht. Die SKW hätte nur dann positiven Einfluss auf die Lebensqualität im Zentrum Köniz, Köniz-, Säge- und z.T. Landorfstrasse, wenn im Perimeter flankierend ein wesentlicher Rückbau der Strasseninfrastruktur erfolgen könnte. (Aktuelles Beispiel in der Stadt Bern: Neuerstellung Neufeldtunnel und entsprechender Rückbau im Längassquartier).

### **Obere Gemeinde/Schliern**

Mit einer SKW kommt der MIV aus diesem Raum etwas schneller und bequemer auf die Autobahn im Wangental. Die "Betriebskonzeptüberprüfung Schwarzenburgstrasse, Köniz", welche dem Parlament im Zusammenhang mit der Abschreibung der überparteiliche "Motion SVP, FDP, CVP/EVP, SD betr. Änderung der Öffnungszeiten der Poller an der Landorfstrasse" (Sitzung vom 10. Dezember 2007) beigelegt wurde hat aufgezeigt, dass die Verkehrsnachfrage im Zentrum Köniz in der Tendenz abgenommen hat und dass keine wesentliche Verlagerung auf andere Achsen, insbesondere Gasel - Wangental, stattfindet.

### **Fazit**

In den nächsten Jahren kommt bezüglich der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung einiges auf die Gemeinde Köniz zu. Ein Schwerpunkt bildet dabei das Wangental, insbesondere die Planungen im Ried, Wangenbrüggli und Juch/Hallmatt. Tram Bern-Köniz, der Ausbau der S-Bahn sowie Vorhaben im Bereich des Langsamverkehrs sind künftige Infrastrukturprojekte, welche Ressourcen binden. "Nicht prioritär" heisst demnach für den Gemeinderat, dass er den Nutzen einer Spange Köniz/ Wangental aus der Gesamtsicht heraus zum heutigen Zeitpunkt als zu gering beurteilt und dass die Mittel in Projekte mit wesentlich grösserem Nachhaltigkeitspotenzial investiert werden sollen.

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgelehnt.

Köniz, 3. September 2008

Der Gemeinderat