

**Provisorische Buszufahrtsstrasse Ried**

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

**Bericht des Gemeinderates an das Parlament**

**1. Ausgangslage**

Die Erschliessung des Riedquartiers in Niederwangen mit dem öffentlichen Verkehr (öV) hat der Gemeinderat als Legislaturziel 2006 - 2009 definiert. In enger Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) wurde dafür gesorgt, dass das Quartier mit grossem öV-Potenzial durch eine Schlaufenfahrt mit der Linie 29 (Niederwangen-Kleinwabern) ans öV-Netz angeschlossen werden kann. Um dies zu ermöglichen, muss eine bustaugliche Verbindung zwischen der Landorf-/Riedstrasse und dem Schürllirain erstellt werden. Ein entsprechendes Bauprojekt wurde zonenkonform ausgelöst, dagegen gab es von Seiten der Betroffenen Widerstand. Das Parlament hat sich am 10. Dezember 2007 in einem dringlichen Vorstoss mit dem Thema befasst und auf Antrag des Gemeinderates der Überprüfung der Linienführung zugestimmt. Ein externes Ingenieurbüro hat in der Folge eine alternative Linienführung, welche bereits im Vorstoss als "Variante grün" ins Spiel gebracht wurde, geprüft und als Projekt ausgearbeitet. Diese führt ab der Riedstrasse nördlich des Weilers in den Schalenholzweg. Die Detailabklärungen haben nun ergeben, dass die baulichen Aufwendungen für die Realisierung wesentlich grösser sind als angenommen.

**2. Weshalb provisorisch?**

Parallel zur Projektierung der Busspur fand der Wettbewerb für die weitere Überbauung im Ried statt. Den Teilnehmenden wurde die vorgesehene Linienführung bereits angegeben - im Sinne einer Übergangslösung. Eine der Wettbewerbsaufgaben bestand darin, eine Lösung für die definitive Linienführung der Buserschliessung ins Ried aufzuzeigen. Das mittlerweile von der Jury empfohlene und vom Gemeinderat zur Weiterbearbeitung beschlossene Projekt "Papillon", vermag in diesem Aspekt nicht zu überzeugen. Es muss im Bereich des Reiterhofes Guggisberg sowie bezüglich der Gesamtlänge der Busstreckenführung überarbeitet werden. Bis für das Ried eine neue Planung von den Stimmberechtigten beschlossen und rechtskräftig wird, braucht es ca. 2 Jahre.

Aus der Entwicklungsgeschichte im Ried ist bekannt, dass die Realisierung in den einzelnen Baufeldern lange Zeiträume in Anspruch nehmen kann. Vor diesem Hintergrund kann heute kein Zeitpunkt für die Realisierung der Basiserschliessung gemäss Siegerprojekt "Papillon" genannt werden, es können etliche Jahre vergehen. So lange will der Gemeinderat mit der öV-Erschliessung der bestehenden Siedlung im Ried nicht warten. Dies insbesondere auch deshalb, weil der Bau von Ried W8 und W9 mit insgesamt 150 neuen Wohnungen begonnen hat. Um zu verhindern, dass sich diese neuen Bewohnerinnen und Bewohner primär an der Individualmobilität orientieren, ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 eine Busspur zu errichten, deren Lebensdauer zum heutigen Zeitpunkt nicht genau eingeschätzt werden kann. Deshalb ist von einem Provisorium, welches Jahre oder Jahrzehnte in Betrieb sein kann, zu

sprechen. Zusammen mit der bestehenden Siedlung ergibt sich ein öV-Potenzial von geschätzten 1'000 Anwohnerinnen und Anwohner welche im Perimeter der neuen Haltestelle Ried (Kurve Schürlirain/Brüggbühlstrasse) wohnhaft sind. Damit bekennt sich der Gemeinderat den öV dort zu fördern, wo Potenzial aber in diesem Fall auch ein gewisses zeitliches Risiko vorhanden ist. Bereits heute, aufgrund der Wettbewerbsergebnisse, ein Definitivum zu bauen wäre verfrüht, es müsste eine zweispurige Strasse und mindestens auf einer Seite ein Trottoir gebaut werden. Die Projektierung und Ausführung würde dabei wesentlich aufwändiger und in finanzieller Hinsicht es um eine weit höhere Summe.

### 3. Das Projekt

Die Linie 29 weist in den Spitzenstunden (Morgen, Mittag und Abend) einen 10-Minutentakt auf, was bedeutet, dass die Strasse mit insgesamt 12 Midibussen pro Stunde belastet wird (Fahrzeuggesamtwicht ca. 12 Tonnen). Damit ist klar, dass die Strasse erhöhten Belastungen genügen muss und nicht als Schotterstrasse oder Feldweg ausgeführt werden kann (Gewicht PW 1-2 Tonnen).

Die Projektierung der Strasse erfolgte nach folgendem Grundsatz: So viel wie nötig, so wenig wie möglich. Die Strassenlasten werden über eine minimal dimensionierte Foundationsschicht an den Untergrund abgegeben. Der Belagsaufbau entspricht den kleinstmöglichen Stärken, die die Norm überhaupt noch zulässt. Auf eine Versteinung der Strassenränder wurde gänzlich verzichtet. Sämtliche Abhänge werden als unverbaute Böschungen ausgeführt.

Das kostentreibende Element stellt die Entwässerung der Strasse dar. Die ursprüngliche Annahme, das anfallende Wasser direkt über die Strassenschulter im angrenzenden Boden versickern zu lassen, hat sich aufgrund zweier Versickerungsversuche, die durch den Geologen durchgeführt wurden, als nicht praktikabel erwiesen. Die Versickerungsfähigkeit des Bodens strebt nahezu gegen null, eine so erstellte Strasse würde damit regelmässig geflutet. Ein geordneter Busbetrieb ist damit nicht mehr möglich. Die Entwässerung erfolgt nun via Einlaufschächte in die Kanalisation und letztlich in die Abwasserreinigungsanlage. Dieser Umstand hat zur Folge, dass einerseits bauliche Mehraufwendungen auszuweisen und zusätzlich Kanalisationsanschlussgebühren zu entrichten sind.

Die gewählte Linienführung entspricht dem Konsens aus der Anwohnerschaft, der Bautechnik, des Busbetriebs **und ist baubewilligt**. Sie richtet sich primär an den Höhenkurven des Geländes und versucht möglichst wenig der angrenzenden Fläche zu zerschneiden. Letzteres begründet die liegenschaftsnahe Linienführung im südlichen Bereich.



Die Strasse ist für den Begegnungsfall Bus, Velo und Fussverkehr konzipiert. Das Kreuzen der Busse ist nur in den eigens dafür vorgesehenen Ausweichstellen möglich. Die Strasse ist ausserdem für den motorisierten Individualverkehr gesperrt – nicht jedoch für die Velofahrenden und die zu Fussgehenden. Wie bereits erwähnt, wird die neue Haltestelle in der Kurve Schürli-

rain/Brüggbühlstrasse erstellt, der bisherige Haltepunkt an der Landorfstrasse mit heute sehr geringem Fahrgastpotenzial, wird ersatzlos aufgehoben.

#### 4. Kosten

Die Gesamtprojektkosten setzen sich wie folgt zusammen:

Tiefbauarbeiten	Strasse	245'000.–	
	Entwässerung	115'000.–	
	Öffentliche Beleuchtung	8'000.–	
<i>Zwischentotal Tiefbauarbeiten</i>			368'000.–
Honorare			35'000.–
Korrektur Vertikalversätze Brüggbühlstrasse (2 Stk, abfräsen)			45'000.–
Bauliche Anpassungen Bushaltestelle Ried, Überdachung beidseitig			60'000.–
Anschlussgebühren für Strassenentwässerung			40'000.–
Reserve			30'000.–
<i>Total Planungs- und Realisierungskosten</i>			578'000.–
MWST 7.6%			43'928.–
<i>Total Planungs- und Realisierungskosten inkl. MWST.</i>			621'928.–
Kostenbeteiligung Miteigentümergeellschaft (MEG)			-120'000.–
Total zu Lasten Konto Nr. 242.501.0665			501'928.–
<b>Total zu Lasten Konto Nr. 242.501.0665 (gerundet)</b>			<b>500'000.–</b>

Der Strassenbau mit der Entwässerung und den Honoraren (ohne Anschlussgebühr für die Strassenentwässerung) ergibt einen Quadratmeter-Preis von Fr. 308.–.

Im Vergleich dazu:

- Alpenstrasse Fr. 322.–
- Schwarzenburgstrasse Fr. 450.–
- Seftigenstrasse Fr. 500.–

#### 5. Termine/Kommunikation

Die Terminplanung sieht folgende Meilensteine vor:

- Ausführung Sommer/ Herbst 2009
- Eröffnung (Fahrplanwechsel) Dezember 2009

Da die Strasse neu gebaut wird, entstehen keine Umleitungen. Die direkt betroffene Anwohnerschaft wird vor dem Baubeginn schriftlich über das Projekt orientiert, eine Zufahrtsmöglichkeit ist immer garantiert. Vor dem Baubeginn wird in einer Medienmitteilung das Projekt erläutert.

#### 6. Abschreibung des Postulats 0724 (Grüne) "Buserschliessung Ried auf bestehendem Strassennetz"

Der erwähnte Vorstoss hatte verlangt, die geplante Buserschliessung Ried (Buslinie 29) zu überprüfen (Vorstosstext und Antwort des Gemeinderates siehe Beilage 1). Wie in der Ausgangslage dargelegt, hat der Gemeinderat das erwähnte Postulat mit einem externen Auftrag erfüllt (Bericht Beilage 2). Er empfiehlt aus betrieblichen Gründen die Variante blau, die grüne diagonale ist (zwar zeitkritisch) auch möglich. Nicht in Frage kommt die im Vorstosstext favorisierte Variante rot, die sich an der bestehenden Riedstrasse und dem Schalenholzweg orien-

tiert. Aufgrund der Einschätzung des Berichtes und der Einsprachen, wurde die Kompromissvariante grün als Detailprojekt ausgearbeitet und liegt nun zur Ausführung vor. Das Postulat 0724 (Grüne) "Buserschliessung Ried auf bestehendem Strassennetz" kann daher als erfüllt abgeschrieben werden.

## **7. Folgen bei Ablehnung des Geschäfts**

Das baubewilligte Projekt der Erstellung einer Busspur im Ried verfällt nach max. 4 Jahren. Es ist davon auszugehen, dass der heutige Modalsplitt Ried (Verhältnis des öffentlichen und individuellen Verkehrs) im Vergleich mit anderen Quartieren ungünstig ist, dies wird auch in Zukunft so bleiben. Auch den Neuzuzügerinnen der Überbauung Ried W8/W9 wird nichts anderes übrig bleiben, als ihre Mobilitätsbedürfnisse vorwiegend mit dem Auto abzudecken. Insbesondere Familien ohne eigenes Fahrzeug werden sich vor diesem Hintergrund kaum im Ried niederlassen. Bis das Ried mit seinem bereits heute ausgewiesenen Fahrgastpotenzial eine öV-Erschliessung erhält, können Jahre, im schlechteren Fall Jahrzehnte vergehen. Für die Zukunft der gesamten Überbauung Ried ist die möglichst rasche öV-Anbindung ein wichtiges Signal und Anreiz für Investoren und potentielle Käuferschaft.

## **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Für die provisorische Busspur Ried wird ein Kredit von Fr. 500'000.– zuzüglich allfälliger Teuerung zu Lasten Konto 242.501.0665, Buszufahrtstrasse Ried, bewilligt.
2. Das Postulat 0724 (Grüne) "Buserschliessung Ried auf bestehendem Strassennetz" wird als erfüllt abgeschrieben.

Köniz, 25. Februar 2009

Der Gemeinderat

## **Beilagen**

- 0724 Vorstosstext und Antwort des Gemeinderates
- öV-Erschliessung Ried, Gutachten Variantenbeurteilung, smt, 17. 1. 2008

## 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

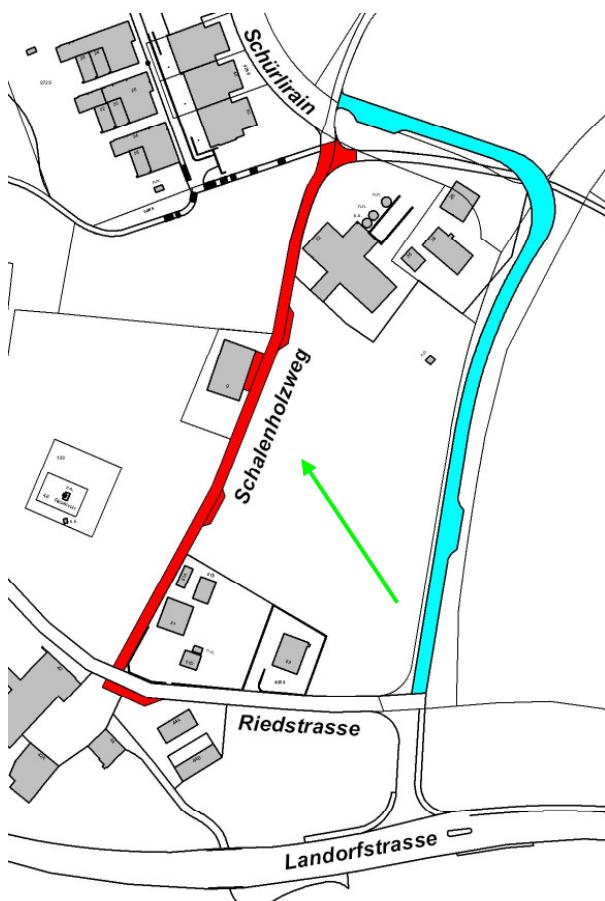
Eingereicht am 22. Oktober 2007

**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 Schürllirain 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 - Schürllirain
- 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:  
Lichtraumprofil 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, Liebefeld 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



**smt ag**  
**ingenieure + planer**  
smt@smt.ch  
www.smt.ch

3006 bern  
staufferstrasse 4  
tel. 031 357 59 59  
fax 031 357 59 58

4501 solothurn  
biberiststrasse 24  
tel. 032 626 59 26  
fax 032 626 59 25

3607 thun  
länggasse 25a, pf 785  
tel. 033 227 10 10  
fax 033 227 10 11



**Gemeinde Köniz**

## **ÖV-Erschliessung Ried**

### **Gutachten Variantenbeurteilung**



## Verzeichnisse

### Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	3
2	Rahmenbedingungen .....	3
3	Variante Rot: Beschrieb .....	4
4	Variante Blau: Beschrieb.....	5
5	Variante Grün: Beschrieb.....	6
6	Beurteilung Fokus ÖV .....	7
7	Beurteilung Fokus Verkehrssicherheit .....	8
8	Beurteilung Fokus Landschaft und Erschliessung .....	9
9	Beurteilung Fokus Kosten und Verfahren.....	10
10	Fazit und Empfehlung.....	11

### Anhang

Graphischer Fahrplan Linie 29

### Abkürzungen

MiV    Motorisierter Individualverkehr

ÖV    Öffentlicher Verkehr

VSS    Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

### Impressum

Projektnummer:    06110

Datei:    T\_080111\_07110\_Bericht

Berichtsversion:    17.01.08

Berichtsverfasser:    Markus Hofstetter  
Maurizio Dal Negro

markus.hofstetter@smt.ch  
dalnegro@smt.ch

## 1 Ausgangslage

Die Gemeinde Köniz hatte in einer ersten Stufe zwei Varianten (Blau und Rot) für mögliche Linienführungen der geplanten ÖV-Erschliessung Ried ausgearbeitet. Aufgrund verschiedener Kriterien wurde die Variante Blau ausgearbeitet und publiziert. Auf das Baugesuch wurde Einsprache erhoben. An der Eignungsverhandlung vom 16. 11. 07 wurde abgemacht, dass ein neutrales Büro ein Gutachten erstellt und die einzelnen Varianten beurteilt. Dem Büro dienen sind sämtliche Unterlagen (Protokolle und Einsprachen usw.) als Grundlage.

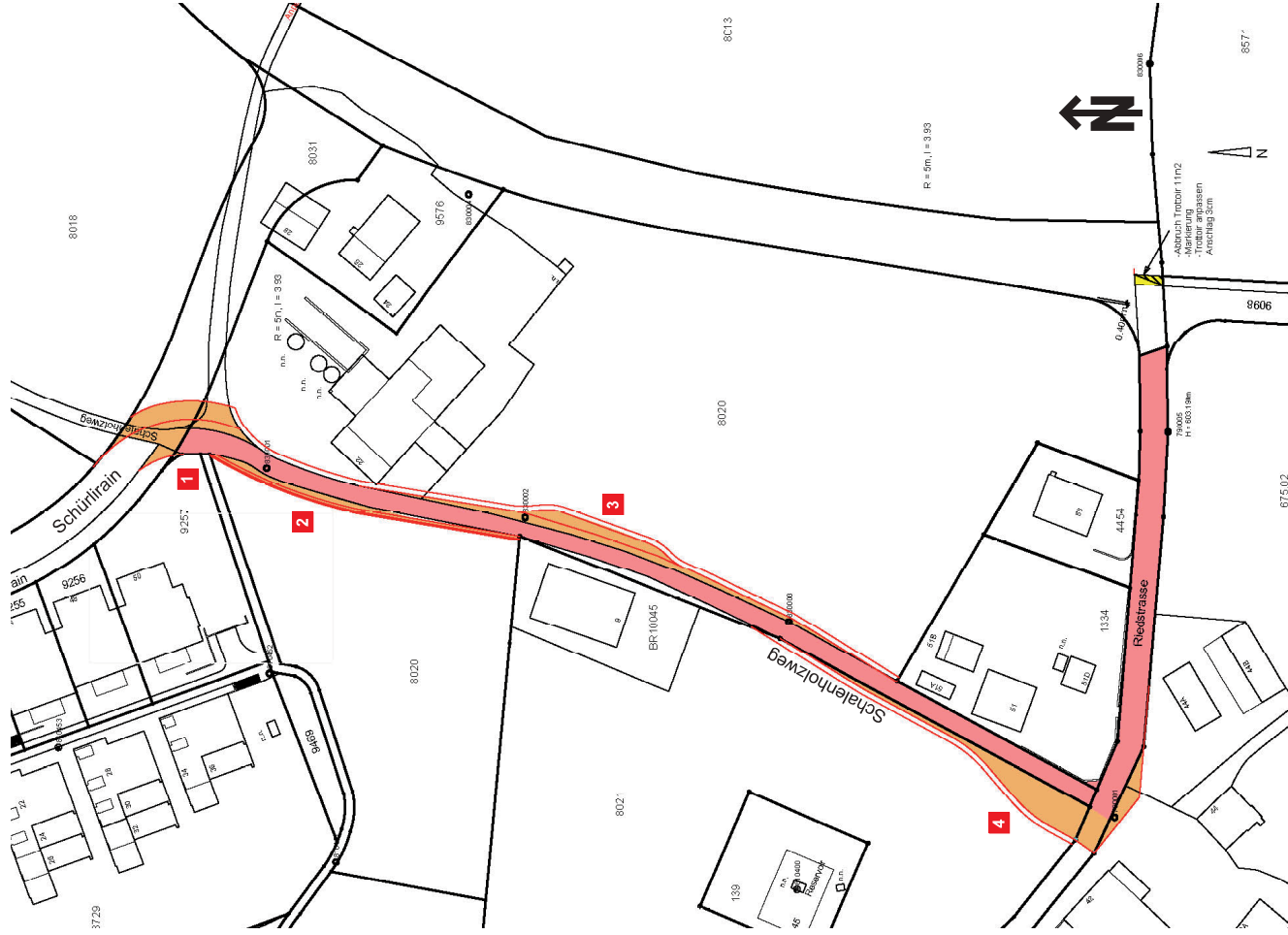
Gegenstand des folgenden Berichtes ist es, die beiden Varianten zu überprüfen und zu beurteilen. Neben den Aspekten des ÖV's sind auch weitere Kriterien wie die Verkehrssicherheit, Landschaftsraum usw. in die Beurteilung mit einzubeziehen. Zudem ist zu prüfen, ob es neben den beiden ursprünglichen Varianten noch weitere Lösungsmöglichkeiten gibt.

## 2 Rahmenbedingungen

Die neue Linienführung durch das Ried hat zur Folge, dass ein zeitlicher Mehrbedarf für die gesamte Fahrzeit der Linie 29 resultiert. Gemäss dem Bericht „Angebotskonzept ÖV Bern West“ vom 21.09.06 darf der zeitliche Mehrbedarf nicht mehr als 1-2 Minuten betragen. Diese äusserst knappe Zeitvorgabe verlangt eine möglichst ungestörte, flüssige Linienführung.

Basierend auf der VSS-Norm muss die Fahrbahnbreite 4.5m betragen, damit der Begegnungsfall Velo<-> Bus ohne Sicherheitsrisiko möglich ist. Die Beanspruchung der Strasse durch den ÖV verlangt einen soliden Aufbau was den Strassenkoffer betrifft. Dies gilt für allfällige neue Strassen wie auch für die bestehenden Strassen. Insbesondere der Schalenholzweg erfüllt diesbezüglich die Anforderungen nicht. Hingegen kann aufgrund der Frequentierung und des Nutzungsanspruches auf Randabschlüsse verzichtet werden.

Gemäss dem heutigen Fahrplan verkehrt die Linie 29 in den Spitzenstunden im 10-Minuten Takt (6-8 Uhr / 12-13 Uhr / 16-18 Uhr) und in den Zwischenzeiten mit einem 15-Minuten Takt. Dies bedeutet, dass in den Spitzenstunden 12 Busse bzw. in den Zwischenzeiten 8 Busse verkehren, 6 zw. 4 in jede Richtung. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich Kurse im Bereich Schürilrain / Schalenholzweg begegnen (siehe Graphischer Fahrplan im Anhang), womit Ausweichstellen unumgänglich sind.



### Variante Rot

Linienführung über die bestehenden Fahrwege (Riedstrasse / Schalenholzweg). Vor allem der Schalenholzweg erfüllt mit dem heutigen Ausbaustandard nicht den Ansprüchen und muss ausgebaut werden:

- 1 Der Einlenker in den Schürflirain muss ausgebaut werden. Zudem ist in diesem Bereich eine Ausweichstelle unumgänglich.



- 2 Die Mindestbreite von 4,5 Meter erfordert eine Verbreiterung des heutigen Querschnittes. Aufgrund der Nähe zum Gebäude ist die Verbreiterung auf der Westseite vorzuziehen. Da das Gelände in diesem Bereich stark abfällt, muss voraussichtlich eine Stützmauer erstellt werden, oder grosse Geländeanpassung sind notwendig.



- 3 Die Ausweichstelle muss aufgrund des Vordaches auf der Ostseite erstellt werden.



- 4 Der Knoten Riedstrasse / Schalenholzweg muss massiv ausgebaut werden, damit einerseits die Fahrgemetrien gewährleistet werden können und andererseits auch dem Langsamverkehr gesicherte Flächen angeboten werden können. Weiter ist eine Ausweichstelle notwendig.

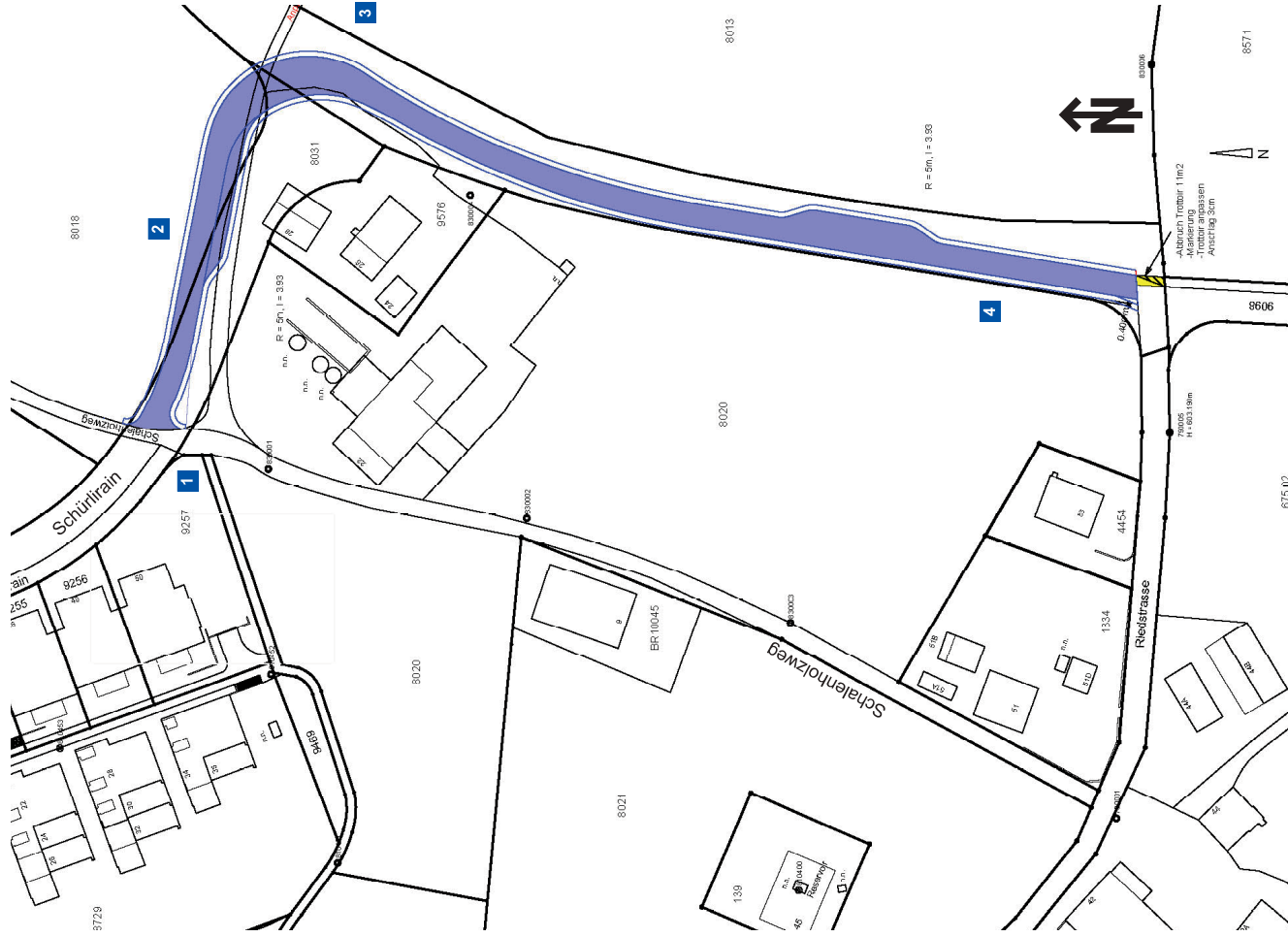


### Schleppkurve



# Variante Blau: Beschrieb (Linienführung entspricht Bauprojekt)

1:1'000



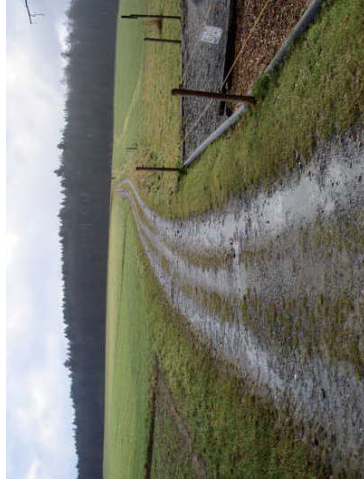
## Variante Blau

Linienführung über neu zu erstellende Strasse zwischen Riedstrasse und Schürflrain. Die Strasse kann grösstenteils in der für eine Erschliessungssachse ausgeschiedenen Parzelle geführt werden.

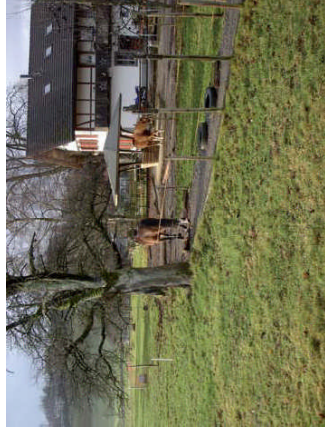
1 Der neue Anschluss an den Schürflrain ist so konzipiert, dass der heutige Versatz zwischen Schürflrain und Flurweg wegfällt. Dadurch kann eine flüssige Linienführung erreicht werden.



2 Vor der Kurve ist aufgrund der Sichtbeziehungen eine Ausweichtelle notwendig, damit sich begegnende Busse kreuzen können.



3 Die neue Strasse liegt zwar in der für eine Erschliessungssachse ausgeschiedenen Parzelle, tangiert in diesem Bereich aber die heutige Nutzung (Pferdeauslauf).

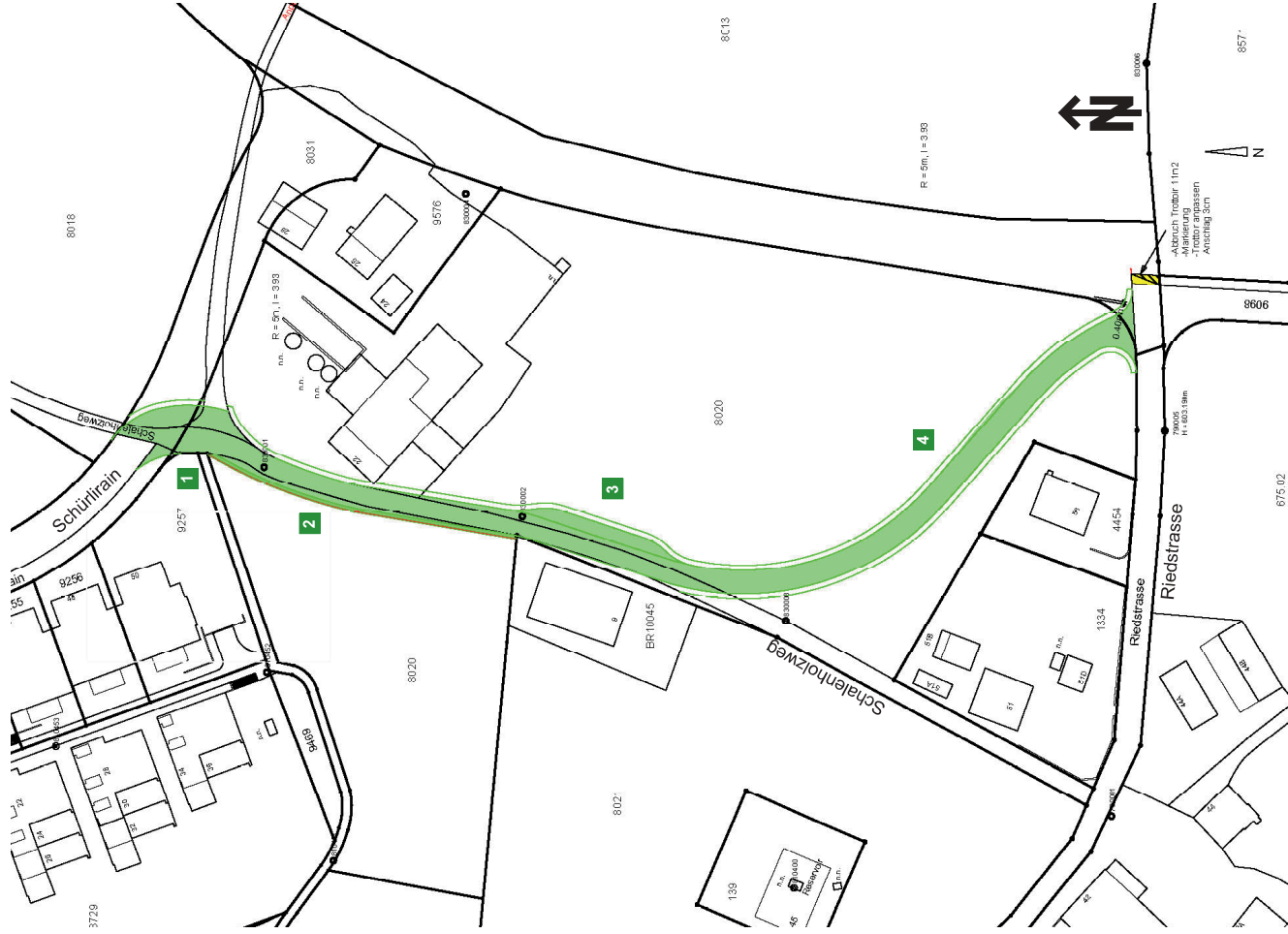


4 Die Riedstrasse und die neue Strasse können in einem T-Knoten zusammengeführt werden.



## Schleppkurve





**Variante Grün**  
Linienführung teilweise über die bestehenden Fahrwege (Riedstrasse / Schalenholzweg) und einem neuen Verbindungsstück. Vor allem der Schalenholzweg erfüllt mit dem heutigen Ausbaustandard nicht den Ansprüchen und muss ausgebaut werden:

**1** Der Einlenker in den Schürflrain muss ausgebaut werden. Zudem ist in diesem Bereich eine Ausweichstelle unumgänglich.



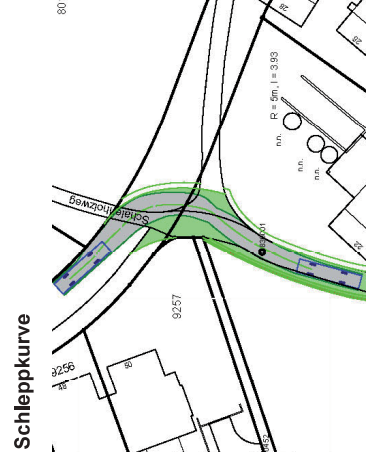
**2** Die Mindestbreite von 4.5 Meter erfordert eine Verbreiterung des bestehenden Querschnittes. Aufgrund der Nähe zum Gebäude ist die Verbreiterung auf der Westseite vorzuziehen. Da das Gelände in diesem Bereich stark abfällt, muss voraussichtlich eine Stützmauer erstellt werden, oder grosse Geländeanpassung sind erforderlich.



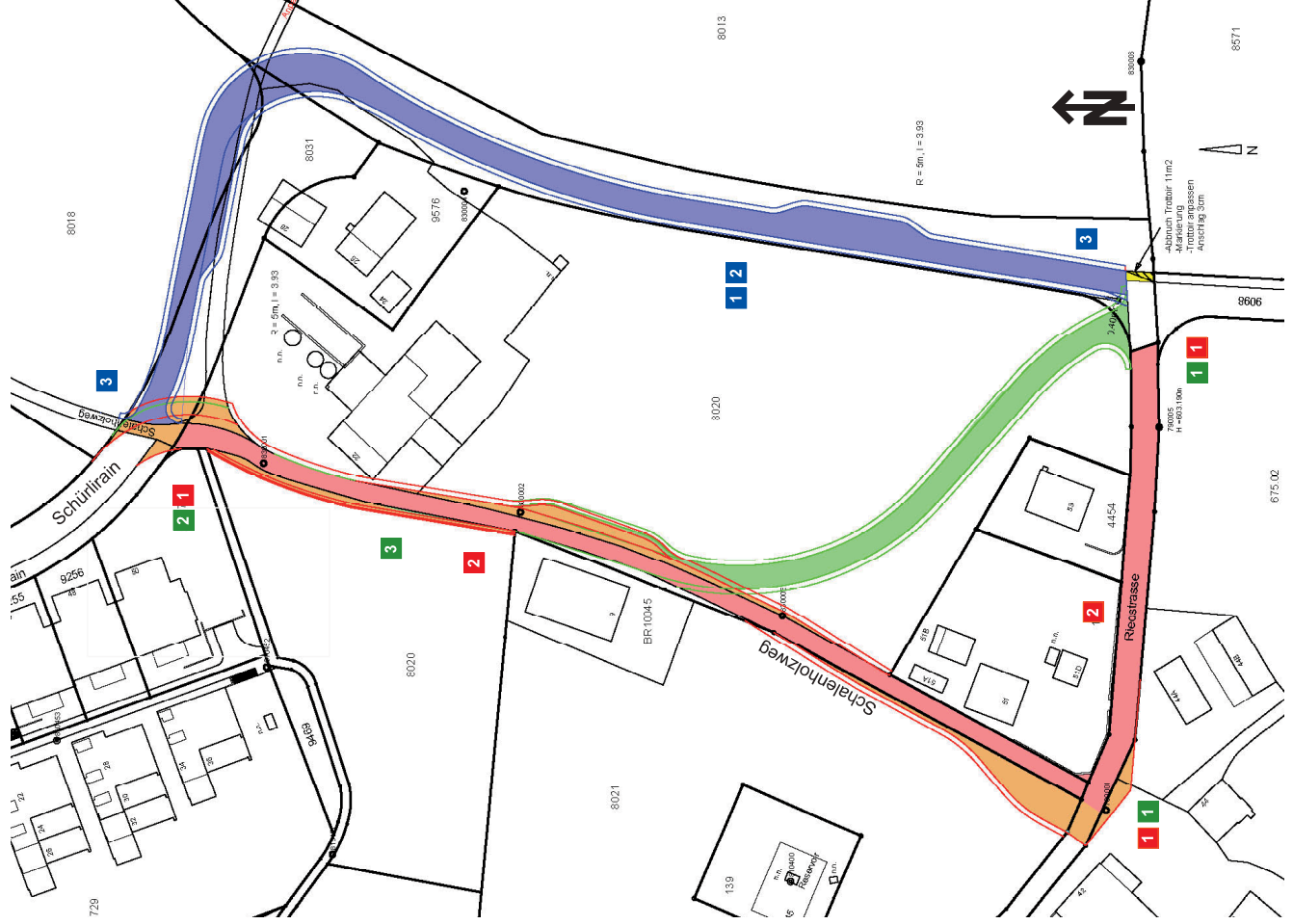
**3** Die Ausweichstelle muss auf aufgrund des Vordaches auf der Ostseite erstellt werden.



**4** Eine neue dirkte Verbindung entschärft die Situation am Knoten Riedstrasse / Schalenholzweg. Die neue Strasse kann theoretisch auch noch mehr Richtung Norden geschoben werden, aufgrund der Topographie eignet sich eine südliche Variante aber besser.



## Gemeinde Köniz ÖV-Erschliessung Ried



### Variante Rot

Nachteile:

- 1** Die drei starken und engen Richtungswechsel können nur mit sehr tiefer Geschwindigkeit befahren werden. Zudem weisst die Variante Rot die längste Strecke auf.
- 2** Gemeinsame Linienführung mit MIV und ÖV > Begegnungsfall tendenziell kritisch. Störungsanfällig, oft längere Fahrzeiten zu erwarten.

### Variante Grün

Vorteile:

- 1** Durch die neue Strasse können die zwei engen Richtungswechsel (Riedstrasse und Riedstrasse Schalenholzweg) umgangen werden.

Nachteile:

- 2** Ein enger Richtungswechsel im Bereich Schürflrain.
- 3** Rund die Hälfte der Strecke ist nicht eine separate ÖV-Spur, dadurch steigt die Störungsanfälligkeit.

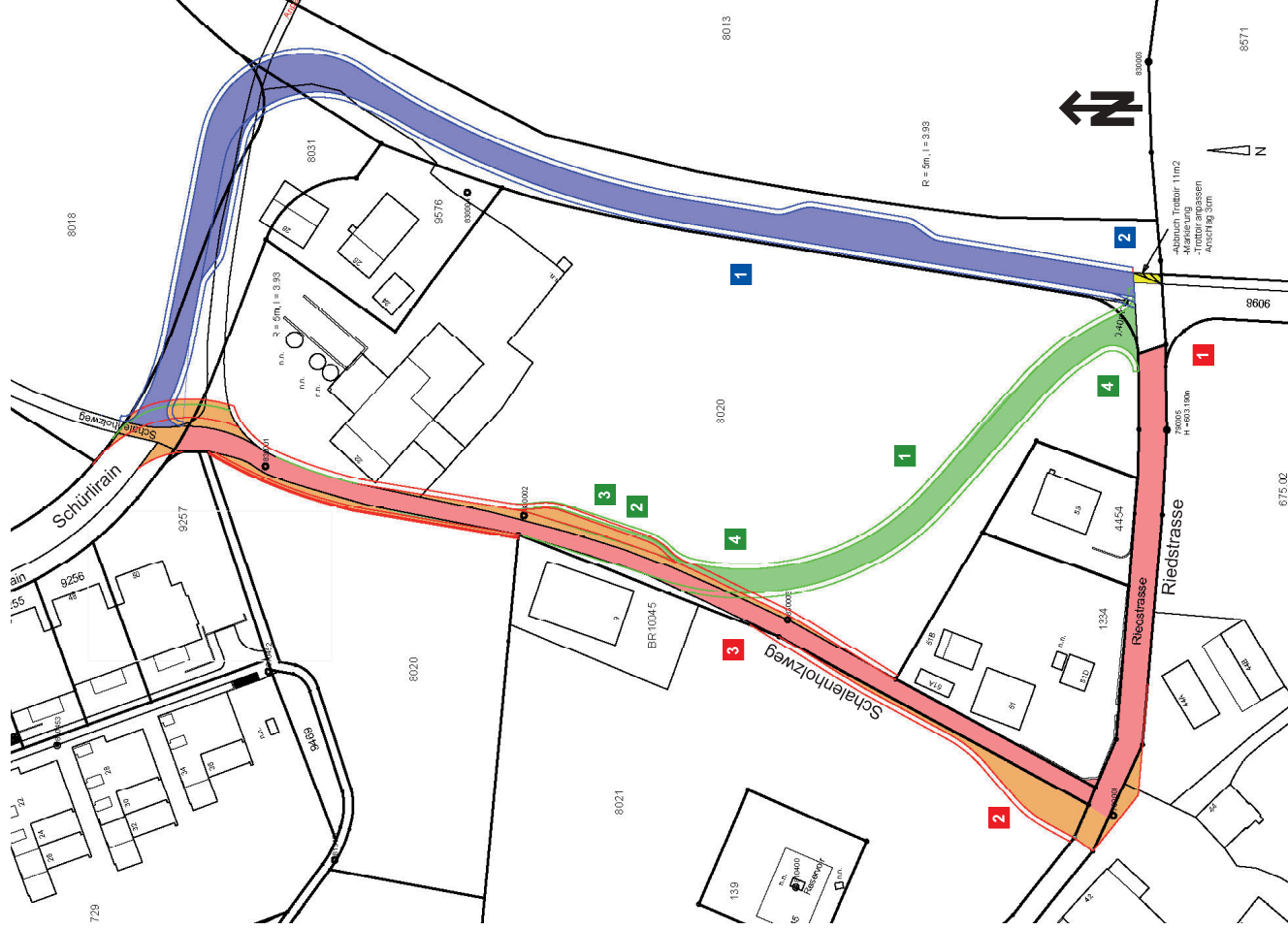
### Variante Blau

Vorteile:

- 1** Aufgrund der Entfaltung ist die Fremdeinwirkung bzw. Störungshäufigkeit gering. Dies wirkt sich positiv auf die Fahrzeit aus.
- 2** Da keine engen Richtungswechsel gefahren werden müssen, schwankt die Geschwindigkeit auch weniger.
- 3** Bei Bedarf kann die neue Strasse mittels technischen Mittel (Schanke / Poller) nur für den ÖV freigegeben werden.

### Fazit

Für den ÖV ist ganz eindeutig die Variante Blau am Besten. Bei dieser Variante sind die Einwirkungen am kleinsten bzw. am Besten steuerbar. Die Variante Rot ist aufgrund der sehr engen Richtungswechsel und der daraus resultierenden notwendigen tiefen Geschwindigkeit sowie der Überlagerung der verschiedenen Nutzergruppen sehr ÖV-unfreundlich. Die kritischen Hauptpunkte der Variante Rot werden mit der Variante Grün grösstenteils eliminiert. Die Variante Grün weist gegenüber der Variante Blau aber immer noch mehr Nachteile auf. Aufgrund der zu gewährleistenden Anschlüsse ist der Spielraum für Veränderungen sehr gering, bzw. nur durch hohe zusätzliche Kosten (zusätzliche Gefässe) entsteht ein grösserer Handlungsspielraum. Der bestehende Fahrplan läst nur eine 1-2 Minuten längere Fahrzeit gegenüber heute zu.



### Variante Rot

#### Vorteile:

- 1** Kein neuer T-Knoten bei der Riedstrasse, was vor allem für den Langsamverkehr Vorteile ergibt.

#### Nachteile:

- 2** Knoten Riedstrasse / Schalenholzweg ist unübersichtlich, gesicherte Flächen für den Fussverkehr nur durch grossen Ausbau möglich.
- 3** Gemeinsame Linienführung mit MIV, Langsamverkehr und ÖV > Begegnungsfall tendenziell kritisch.

### Variante Grün

#### Vorteile:

- 1** Langsamverkehr kann teilweise entflechtet zur ÖV-Linienführung über den Schalenholzweg geführt werden.

#### Nachteile:

- 2** Umsetzung Entflechtung nur bedingt möglich im Bereich Schürlirain.
- 3** Keine Entflechtung im nördlichen Bereich Schalenholzweg.
- 4** Zwei neue Knoten Riedstrasse und Schalenholzweg.

### Variante Blau

#### Vorteile:

- 1** Langsamverkehr und MIV kann entflechtet zur ÖV-Linienführung über den Schalenholzweg geführt werden. Dies minimiert die Begegnungshäufigkeit.

#### Nachteile:

- 2** Neuer Knoten Riedstrasse.

### Fazit

Aus Sicht des Langsamverkehrs scheidet die Variante Rot klar mit den meisten und gravierendsten Nachteilen ab. Vor allem der Knoten Riedstrasse / Schalenholzweg bzw. die dort angrenzenden Nutzungen ergeben bei einer Überlagerung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer grosses Konfliktpotential.



## Gemeinde Köniz ÖV-Erschliessung Ried

### Variante Rot

#### Vorteile:

- 1 Es muss keine neue Strasse gebaut werden, die Eingriffe ins bestehende Landschaftsbild sind gering

#### Nachteile:

- 2 Da sowohl die Erschliessung der einzelnen Liegenschaften, der Langsamverkehr, als auch die ÖV-Linienführung die gleiche Strasse benutzen ist ein Ausbau des Schalenholzweges auf 4,5m unumgänglich. Der Begegnungsfall Bus / PW muss im Bereich der Ausweichstellen abgewickelt werden.
- 3 Es müssen 4 Bäume gefällt werden
- 4 Die Zufahrt und der Vorbereich wird durch die Nutzung der Liegenschaft beansprucht. Aufgrund der Gebäudestellung sind die Sichtbeziehungen auf den Schalenholzweg eingeschränkt.

### Variante Grün

Grundsätzlich kann das neue Verbindungstück in der Nord-Südrichtung geschoben werden. Aufgrund der Topographie macht eine möglichst südliche Variante am meisten Sinn.  
Vorteile:

- 1 Die Erschliessung, und die Nutzung der Liegenschaften an der Riedstrasse werden nicht durch den ÖV tangiert.
- 2 Ein Teil dieser Variante verläuft auf dem bestehenden Schalenholzweg, wodurch der Eingriff ins Landschaftsbild kleiner wird.

#### Nachteile:

- 3 Die Linienführung der neuen Strasse hat zur Folge, dass südlich dieser „Restflächen“ entstehen.
- 4 Die Zufahrt und der Vorbereich wird durch die Nutzung der Liegenschaft beansprucht. Aufgrund der Gebäudestellung sind die Sichtbeziehungen auf den Schalenholzweg eingeschränkt.

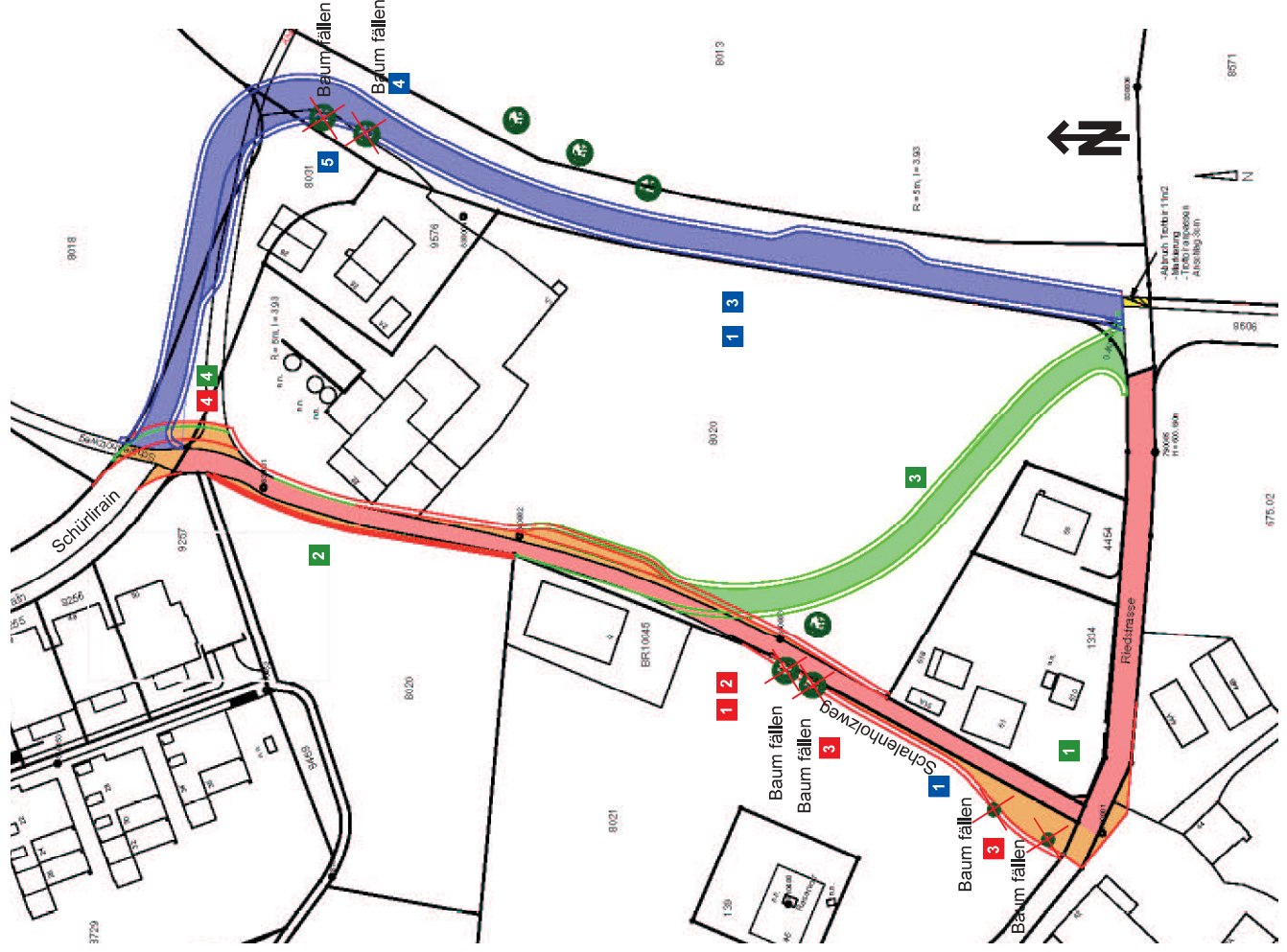
### Variante Blau

#### Vorteile:

- 1 Durch die separate Führung des ÖV's wird die private Erschliessung bzw. die Nutzung der einzelnen Liegenschaften an der Riedstrasse und dem Schalenholzweg nicht tangiert und beeinträchtigt.
- 2 Kein Ausbau der Riedstrasse und des Schalenholzweg notwendig was wiederum bedeutet, dass in diesem Bereich kein Landerwerb notwendig wird.

#### Nachteile:

- 3 Durch den Neubau entsteht ein Eingriff ins Landschaftsbild.
- 4 Die neue Strasse verläuft auf der Ostseite der Liegenschaft Parzelle Nr. 9576 ( Beeinträchtigung Pferdeweide).
- 5 Es müssen 2 Bäume gefällt werden.





### Kostenschätzung Variante Rot

Abhumisieren	600.-
Abtransport Humus	1'800.-
Gebühren Humus	300.-
Aushub	5'040.-
Zuschlag verfestigte Schicht	875.-
Abtransport Aushub	12'960.-
Gebühren Aushub	6'480.-
Planum abwalzen	1'300.-
Geotextil	6'500.-
Kiessand	31'500.-
Fundationsschicht einbringen	9'000.-
Planierkies	3'510.-
Planie erstellen	10'400.-
Voranstrich	1'300.-
Belag	46'800.-
Kulturrede anlegen	3'200.-
ansäen	800.-
Böschungssicherung	24'500.-
Zwischentotal I	166'863.-
Kleinpositionen 10%	16'687.-
Zwischentotal II	183'552.-
Baustelleneinrichtung 8%	14'684.-
Zwischentotal III	198'236.-
Massenreserve 7%	13'876.-
Total exkl. MWST	212'112.-
MWST 7.6 %	16'120.-
Total inkl. MWST	228'232.-

CHF 225'000.- Tiefbauarbeiten

### Kostenschätzung Variante Grün

Abschnitt quer  
Abschnitt im Bereich Variante Rot  
(ohne Böschungssicherung)  
Böschungssicherung  
Total inkl. MWST

70'210.-  
102'165.-  
33'0510.-  
203'885.-

CHF 205'000.- Tiefbauarbeiten

### Kostenschätzung Variante Blau

Abhumisieren	2'400.-
Abtransport Humus	8'550.-
Gebühren Humus	1'425.-
Aushub	6'776.-
Abtransport Aushub	17'424.-
Gebühren Aushub	8'712.-
Planum abwalzen	2'150.-
Geotextil	10'750.-
Kiessand	45'150.-
Fundationsschicht einbringen	12'900.-
Planierkies	5'130.-
Planie erstellen	15'200.-
Voranstrich	1'900.-
Belag	68'400.-
Kulturrede anlegen	4'000.-
ansäen	1'000.-
Zwischentotal I	211'867.-
Kleinpositionen 10%	21'187.-
Zwischentotal II	233'054.-
Baustelleneinrichtung 8%	18'644.-
Zwischentotal III	251'698.-
Massenreserve 7%	17'619.-
Total exkl. MWST	269'317.-
MWST 7.6 %	20'468.-
Total inkl. MWST	289'785.-

> CHF 290'000.- Tiefbauarbeiten  
> CHF 55'000.- Durchgangssperre

### Verfahren

Notwendiges Verfahren pro Variante:  
Variante Rot  
Baugesuch (geringfügige \$  
Projektänderung muss aufgelegt  
werden)  
Strassenplan

Es ist zu beachten, dass aufgrund der rechtsgül-  
tigen ÜO die Strasse der Variante Blau rechtlich  
bereits existiert und deshalb ein Baugesuch  
ausreichend ist.

Das notwendige Strassenplanverfahren, welches  
bei der Variante Grün unumgänglich ist, benötigt  
zwischen 3-6 Monate.

### Fazit

Damit die Absicht eingehalten werden kann, dass  
ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2008 die  
Buslinie 29 über die neue Linienführung geführt  
werden kann, muss die Variante Grün aufgrund  
des notwendigen Verfahren als zeitkritisch

## 10 Fazit und Empfehlung

Die Beurteilung der verschiedenen Aspekte zeigt auf, dass vor allem die Variante Rot gegenüber den Varianten Blau und Grün grosse Defizite bzw. Konfliktpotentiale aufweist. Insbesondere im Bereich ÖV und Verkehrssicherheit sind grosse Bedenken vorhanden, welche nur durch massive Massnahmen und Eingriffe eingeschränkt werden können. So können die engen Kurven nicht einfach begradigt werden. Zudem sind aufgrund der Überlagerung der einzelnen Verkehrsführungen öfters Begegnungsfälle zu erwarten, welche sich wiederum negativ auf die Fahrzeit auswirken. Werden die einzelnen „Verzögerungen“ kumuliert ergibt sich eine äusserst heikle Situation betreffend Fahrplanstabilität.

Es ist festzuhalten, dass die genannten Problempunkte bei den Varianten Blau und Grün nicht vollumfänglich gelöst sind, aufgrund der Entflechtung der Verkehrsströme und der flüssigeren Linienführung doch beträchtlich verbesserte Situationen vorliegen.

Werden die beiden Varianten Blau und Grün einander gegenübergestellt zeigt sich, dass in allen Aspekten ausser dem Landschaftsbild und den Kosten, die Variante Blau besser abschneidet.

Eine Gewichtung der einzelnen Kriterien ist aufgrund der z.T. subjektiven Beurteilung relativ schwierig. Wird aber von der Kernaufgabe ausgegangen, dass für das Gebiet Ried eine gute ÖV-Erschliessung geschaffen werden soll, kann folgende Folgerung gemacht werden:

Das ÖV-Angebot muss für den Benutzer sehr attraktiv sein. Zentral ist, dass die Umsteigebeziehungen gewährleistet werden und keine langen Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen. Diese Anforderungen können nur durch einen stabilen Fahrplan gewährleistet werden. Die Fahrplanstabilität hängt von verschiedenen Faktoren ab, welche nicht alle direkt im Gebiet Ried beeinflussbar sind (z.B. Stausituation Zentrum Köniz). Hingegen können eine flüssige Linienführung und eine möglichst ungestörte Fahrt hinzu beitragen, dass der Zeitverlust auf dem neu erschlossenen Teilstück minimal ist.

Basierend auf der ausgeführten Folgerung zeigt sich, dass die Variante Blau der Variante Grün zu bevorzugen ist. Die Störungsanfälligkeit ist bei der Variante Blau am geringsten was sich grundsätzlich positiv auf die Fahrplanstabilität auswirkt. Aufgrund dieser Faktenlage empfehlen wir die Variante Blau umzusetzen.

# Anhang

## Graphischer Fahrplan Linie 29

