

1206 Postulat (FDP.Die Liberalen Köniz) "Zustand Riedmoosstrasse - Moosweg"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird beauftragt in einem Bericht konkret aufzuzeigen wie die Strassenqualität und die Strassensicherheit der Riedmoosstrasse/Moosweg (Zubringer Westside) verbessert werden kann.

Der Bericht soll insbesondere...

- ... die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr, ...
 - ... eine allfällige öV Erschliessung Niederwangen – Bern Westside ...
 - ... die Erschliessung der Riedmoosstrasse via „Bauhauskreisel“ ...
 - ... die Position der Regionalkonferenz zu dem Thema ...
 - ... und eine klare Zeit- und Finanzplanung ...
- ...beinhalten.

Begründung

Die Strassenverbindung von der Riedmoosbrücke via Riedmoosstrasse – Moosweg sind ein wichtiger Zubringer Ast von der Gemeinde Köniz her zum Einkaufszentrum Bern Westside. Seit der Eröffnung des Einkaufszentrums hat der Transferverkehr deutlich zugenommen. Zudem wird diese Verbindung oft als „Autobahnabkürzung“ zwischen der A1 und der A12 verwendet. Bringt die Abkürzung doch eine erhebliche Zeit und Distanz Einsparung (ca. 4 – 5 km).

Die Riedmoosstrasse und auch der Moosweg befinden sich strassentechnisch in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand. Entlang der Riedmoosstrasse gibt es keinen Fussweg oder Fahrradstreifen. Der Strassenabschnitt ist unbeleuchtet und es gibt keinen Mittelstreifen. Die Situation ist verkehrstechnisch nicht ungefährlich.

Eine öV Erschliessung der Gemeinde Köniz an das Einkaufszentrum Bern Westside auf dieser Achse existiert nicht. Der Ortsbus fährt nur bis Niederwangen. Im Rahmen einer Strassensanierung und Strassenentlastung sollte auch diese Variante durch den Gemeinderat geprüft werden.

Es ist dringend Handlungsbedarf geboten. Da grosse Teile der Strasse auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern verlaufen ist eine enge Zusammenarbeit notwendig und sinnvoll. Hierzu wurde über die FDP.Die Liberalen der Stadt Bern bereits Kontakt mit der zuständigen Gemeinderätin aufgenommen. Die entsprechende Antwort liegt bei.

Eingereicht

19. März 2012

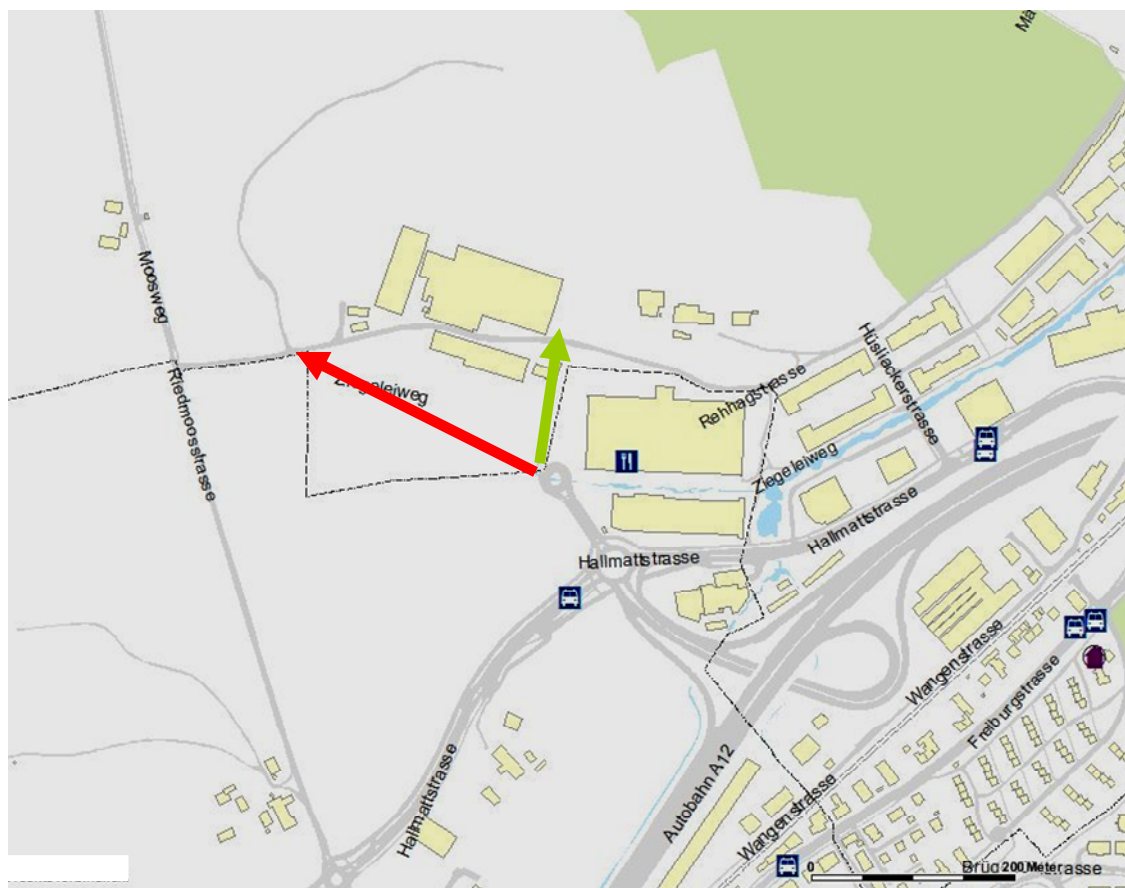
Unterschrieben von 19 Parlamentsmitgliedern

Bernhard Bichsel, Erica Kobel-Itten, Beat Haari, Hanspeter Kohler, Heidi Eberhard, Hansueli Pestalozzi, Thomas Verdun, Bernhard Zaugg, Franziska Keller, Thomas Frey, Philippe Guéra, Andreas Lanz, Heinz Nacht, Elisabeth Rügsegger, Verena Koshy, Barbara Thür, Patrik Locher, Anita Moser Herren, Christian Roth

Antwort des Gemeinderates

Grundsätzliches

Die Bedeutung der Riedmoosstrasse – Moosweg als Verbindung zwischen Niederwangen und dem Westen der Stadt Bern sowie die sich daraus ergebenden Fragen, sind den Gemeinden Bern und Köniz sowie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland bekannt. Entsprechend wird der Strassenabschnitt in den Planungsinstrumenten der Region (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK) sowie im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision in den Massnahmenblättern Verkehr des Richtplanes der Gemeinde Köniz, behandelt (Beilagen 1 und 2).



Übersicht Situation Riedmoosstrasse – Moosweg mit den Kreiseln Hallmatt, Hallmattparc und Bauhaus auf dem Gebiet der Gemeinde Köniz. Grüner Pfeil: Direktanschluss Rehgag-Areal / Bauhauskreisel, roter Pfeil: Direktanschluss Bauhauskreisel / Moosstrasse

Die Argumentation in der Vorstossbegründung bezüglich der Bedeutung und dem Zustand der Riedmoosstrasse wird vom Gemeinderat geteilt. Insbesondere die erwähnte Durchlässigkeit des Langsamverkehrs wird auch im Langsamverkehrskonzept auf Seite 16 als Schwachstelle definiert (Beilage 3). Der bestehende Strassenabschnitt wurde im Jahr 2011 mit einer Oberflächenbehandlung so unterhalten, dass in den nächsten 5 – 10 Jahren keine grösseren Unter-

haltsarbeiten notwendig sein sollten. Die Lebensdauer dieser Massnahme ist unter anderen Aspekten auch von der Anzahl der Lastwagenfahrten abhängig. Diese sollen mit einem Fahrverbot auf der Achse verhindert werden. Gegen das am 22. Juni 2007 von den Gemeinden Bern und Köniz publizierte Lastwagenfahrverbot wurden zwei Beschwerden eingereicht. Im Folgenden einigten sich die Parteien im direkten Gespräch darauf, zwei Verkehrserhebungen zu verschiedenen Zeitpunkten vorzunehmen, um allfällige Verlagerungen des Lastwagenverkehrs (ohne und mit Fahrverbot) im Zentrum von Bümpliz erfassen zu können. Die Verkehrserhebungen sollen zeigen, ob die Befürchtungen der Beschwerdeführenden, das publizierte Fahrverbot führe zu mehr Schwerverkehr im Zentrum von Bümpliz, begründet sind. Der Regierungstatthalter sistierte in der Folge das Beschwerdeverfahren mehrmals bis auf weiteres, letztmals bis Ende April 2012. Da bis zur gesetzten Frist keine Einigung erzielt werden konnte, nahm der Regierungstatthalter das Verfahren wieder auf. Mit einem abschliessenden Entscheid wird in den Sommermonaten 2012 gerechnet.

Zu den einzelnen Themen im Vorstosstext:

Durchlässigkeit Langsamverkehr

Die im Vorstoss aufgeführte Schwachstelle an der Riedmoosstrasse für den Langsamverkehr ist dem Gemeinderat bekannt. Die Abteilung Verkehr und Unterhalt hat vor diesem Hintergrund im Mai 2012 für die Projektierung einer Fuss- und Radwegverbindung entlang der Riedmoosstrasse einen externen Ingenieurauftrag vergeben. Der auf Boden der Stadt Bern bestehende Mergelweg entlang des Moosweges soll entlang der Riedmoosstrasse bis zum Hallmattkreisel weitergeführt werden. Dabei ist Landerwerb auf verschiedenen Parzellen erforderlich. Der Terminplan sieht die Einreichung des Baugesuches im Herbst 2012 vor, ein eventuell erforderlicher Kreditantrag an das Parlament ist im Winter 2012/13 geplant. Ein geschätzter Betrag wurde im IAFP 2013 für die Ausführung aufgenommen. Unter der Voraussetzung, dass ev. Einsprachen rasch bereinigt werden können und der Landerwerb im gegenseitigen Einvernehmen erfolgen kann, ist die Realisierung einer gesicherten Fuss- und Radwegverbindung entlang der Riedmoosstrasse im Sommer 2013 vorgesehen.

ÖV-Erschliessung nach Bern-Westside

Das Anliegen, Niederwangen mit dem öffentlichen Verkehr direkt mit Bern-Westside zu verbinden, erachtet der Gemeinderat im Grundsatz als richtig. Entsprechend ist diese potenzielle Netzerweiterung in das Angebotskonzept 2014 – 2017 der Regionalkonferenz Bern-Mittelland eingeflossen (Auszug Seite 43, Beilage 4). Die darin erwähnte Projektstudie soll aufzeigen, mit welcher Linie und auf welchen Achsen am meisten Fahrgastpotenzial erreicht werden kann. Dabei gilt es auch, Fragen des Taktes, Betriebszeiten und Anschlüsse zu analysieren. Ein wichtiger Partner ist die Stadt Bern. Auf deren Gemeindegebiet verläuft der überaus grösste Teil der geplanten ÖV-Linie, was sich auch bei der Kostenbeteiligung während dem Versuchsbetrieb und auch später im Grundangebot auswirken wird. Die Projektstudie wird unter der Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit Beteiligung des Kantons sowie den Gemeinden Bern und Köniz durchgeführt. Ein Versuchsbetrieb wird voraussichtlich im Dezember 2014 gestartet und dem kreditkompetenten Organ für die Aufnahme ins Budget 2015 beantragt.

Die heutige Situation der Bushaltestelle beim Bahnhof Niederwangen mit den Linien 27, 29 und 31 ist schon seit langer Zeit für den Gemeinderat absolut unbefriedigend. Die Haltestellen präsentieren sich insbesondere für Ortsunkundige unplausibel. Es herrscht eine ungemütliche "Hinterhofsituation". Verbesserungen wie gut anzufahrende Haltekanten, Schutzunterstand auch für Fahrgäste der Linie 31 sowie ein höheres Bike+Ride-Angebot sind nur mit zusätzlichen Flächen, die von Privaten erworben werden müssen, zu erzielen. Mit allen Grundeigentümern rund um die heutige Haltestelle wurden Landverhandlungen geführt. Leider konnte bis heute die erforderliche Fläche, sei es auch nur für die Schaffung einer verbesserten Übergangssituation,

nicht gesichert werden. Wie bereits erwähnt, wird die Projektstudie zeigen, ob und mit welcher bestehenden Linie Niederwangen mit Bern-Westside verbunden werden kann. Dabei könnte die Haltestelle bei den Lifttürmen auf der Riedmoosbrücke an Bedeutung gewinnen. Benötigen dann nur noch zwei Linien beim Bahnhof Niederwangen eine behindertengerechte Haltekannte, kann die Situation auf der vorhandenen Fläche ev. neu beurteilt werden.

Erschliessung der Riedmoosstrasse via Bauhauskreisel

Diese direkte Verbindung von der Riedmoosstrasse/Moosweg bis zum Bauhauskreisel ist planungsrechtlich noch nicht gesichert (roter Pfeil im Übersichtsplan). Der weitaus grösste Teil dieser neuen Verbindungsstrasse liegt auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern. Diese beabsichtigt in einem ersten Schritt das Strassentrassée planungsrechtlich zu sichern, er ist im Entwurf der Überbauungsordnung Rehag enthalten. Diese Absicht wurde im Massnahmenblatt Verkehr (Beilage 2) V3-00-01 als gesichert definiert, damit das Papier bei seiner Inkraftsetzung der Aktualität entspricht. Eine unmittelbare Projektierung und Realisierung ist in den nächsten 5 Jahren aber nicht vorgesehen. Für die Stadt Bern sind im Rahmen des Gesamtkoordinationsplanes „Juch Wangematt“ die Themenfelder Stadterweiterung Bern-West, Sportanlagen, Strassenzustand Moosweg sowie Fahrverbot für Lastwagen zu bearbeiten, bevor eine Ausführungsplanung ausgelöst werden soll. Eine überkommunale Entwicklungsstudie Rehag-Niederwangen, unter Federführung der Stadt Bern, soll die entsprechenden Antworten auf die offenen Fragen liefern.

Das Rehag-Areal, mit seinem erheblichen Aufkommen an Lastwagenfahrten (z.B. Firma Langenegger), soll noch im Sommer 2012 mit der Erstellung einer von privater Seite finanzierter Verbindungsstrasse direkt an den Bauhauskreisel angeschlossen werden (grüner Pfeil im Übersichtsplan). Damit kann die Verbindungsstrasse Riedmoosstrasse – Moosweg kurzfristig und spürbar von Lastwagenverkehr entlastet werden.

Position der Regionalkonferenz zum Thema

Die Planungshoheit neuer Strassen liegt grundsätzlich bei den Gemeinden. Es ist Aufgabe der Regionalkonferenz Bern-Mittelland die Arbeiten zu koordinieren und eine plausible Netzplanung über die Gemeindegrenzen hinaus sicherzustellen. Bei unüberwindbaren Differenzen unter den Planungspartnern, greift die Regionalkonferenz vermittelnd ein. Dies ist im angesprochenen Perimeter bis zum heutigen Zeitpunkt nicht notwendig, Bern und Köniz arbeiten eng und konstruktiv zusammen. Die Detailplanung und Ausführung eines Strassenabschnittes obliegt dann dem jeweiligen Strasseneigentümer, die Regionalkonferenz baut in eigener Regie keine Strassen.

Die Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental hat im Frühjahr 2012 ähnliche Fragestellungen an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland herangetragen. Die Gemeinde ist im Besitz einer Kopie des Antwortschreibens vom 30. April 2012. Im letzten Abschnitt nimmt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland kurz aus ihrer Sicht Bezug zum aktuellen Stand (Beilage 5).

Klare Zeit und Finanzplanung

Bei den beiden Projekten der Langsamverkehrsverbindung (Ausführung Sommer 2013 vorgesehen) und der ÖV-Erschliessung Bern-Westside (Versuchsbetrieb Dezember 2014 vorgesehen) ist die Terminplanung festgelegt. Eine Garantie für die Einhaltung gibt es jedoch nicht. Bei der Langsamverkehrsverbindung können Beschwerden oder die Landverhandlungen das Verfahren erheblich verzögern. Für den Versuchsbetrieb der ÖV-Verbindung könnten finanzielle Hürden der beteiligten Partner den Umsetzungszeitpunkt verzögern. Die für die Gemeinde Köniz aus heutiger Sicht grob geschätzten Kosten der Langsamverkehrsverbindung von

CHF 20'000.— im 2012 und CHF 280'000 sind im IAFP 2013 enthalten. Sobald der Kostenanteil für Köniz aus der ÖV-Studie Erschliessung Westside bekannt sind, werden auch diese dem kreditkompetenten Organ beantragt.

Fazit

- Das im direkten Einflussbereich der Gemeinde Köniz liegende Vorhaben der Erstellung einer gesicherten Langsamverkehrsverbindung entlang der Riedmoosstrasse ist gestartet.
- Die Planung der ÖV-Erschliessung nach Bern-Westside ist im Angebotskonzept 2014 – 2017 der Regionalkonferenz enthalten. Die Auslösung einer Projektstudie ist definiert.
- Eine neue Strassenverbindung wird von der Stadt Bern planungsrechtlich sichergestellt. Die Realisierung ist in den nächsten fünf Jahren nicht vorgesehen.
- Mit der Stadt Bern ist ein regelmässiger Austausch über laufende Planungsgeschäfte dies- und jenseits der Gemeindegrenze institutionalisiert. In diesem Rahmen werden auch die laufenden Planungen und Projekte im nördlichen Wangental unter den zuständigen Fachabteilungen beider Gemeinden besprochen.

Gemäss Art. 53 Geschäftsreglement des Parlamentes ist der Gemeinderat verpflichtet, auf ein Postulat des Parlaments mit einem Prüfungsbericht zu antworten. Dieser liegt hiermit vor. Vor dem Hintergrund der Faktenlage beantragt der Gemeinderat dem Parlament, das Postulat abzuschreiben.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Postulat wird erheblich erklärt.
2. Das Postulat wird abgeschrieben.

Köniz, 19. Juni 2012

Der Gemeinderat

Beilagen

- Antwort an Mario Imhof der Stadt Bern „Strassenverbindung von der Riedmoosbrücke via Riedmoosstrasse – Moosweg“ vom 27. Januar 2012 (eingereicht mit Vorstoss)
- 1. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK, Massnahmenblatt V-MIV 3.2
- 2. Ortsplanungsrevision Gemeinde Köniz, Richtplan-Massnahmenblatt V3-00-01
- 3. Langsamverkehrskonzept Gemeinde Köniz vom 22. September 2010, Seite 16, Ziffer 5
- 4. Angebotskonzept 2014-2017, Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- 5. Antwortschreiben vom 30. April 2012 der Regionalkonferenz Bern-Mittelland an die Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental, APW



Stadt Bern
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Bundesgasse 38
3011 Bern

Telefon 031 321 65 33
Fax 031 321 72 45
tvs@bern.ch
www.bern.ch

Herr
Mario Imhof
Murifeldweg 10
3006 Bern

Bern, 27. Januar 2012 - HKa

Strassenverbindung von der Riedmoosbrücke via Riedmoosstrasse – Moosweg

Lieber Mario

Ich danke Dir bestens für Deine Mailanfrage vom 9. Januar 2012. Der Moosweg ist in der Tat eine Problemstrasse in Bern. Nach Rücksprache mit meinen Fachleuten im Tiefbauamt kann ich Dir dazu folgende Auskünfte geben:

Der Zustand aller Strassen auf dem gesamten Stadtgebiet wird in einem Turnus von drei bis fünf Jahren beurteilt. Der Gesamtzustand des Mooswegs ist in einem Quervergleich zwar noch nicht unmittelbar besorgniserregend, die Schadenszunahme verläuft aber schneller als bei anderen Strassen. Das kommt daher, dass der schlechte Baugrund des Bottigenmoos spezielle technische Probleme hervorruft. Zudem haben die Zunahme des Lastwagenverkehrs und das Kreuzen der Fahrzeuge auf der schmalen Strasse zu Schäden an Belag und Trasse geführt.

Die Stadt hat in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Massnahmen umgesetzt. So wurde - auf Bernerboden - 2008 ein paralleler Fuss- und Veloweg erstellt und 2010/2011 wurden die Strassenentwässerung erneuert und die Einmündung der Rehhagstrasse verbessert. Die Stadt hat zudem für den Moosweg und den Riedmoosweg ein Lastwagenfahrverbot (mit Zubringerdienst) publiziert; dieses ist allerdings zurzeit durch Beschwerden blockiert.

Mit dem Erstellen des Fuss- und Velowegs konnte die Gefahr von Konflikten zwischen Motorfahrzeugen und Radfahrenden eliminiert werden. Auf der Seite der Gemeinde Köniz ist diese Verbindung jedoch noch nicht erstellt. Gemäss Auskunft der Bauverwaltung Köniz ist das fehlende Wegstück in Planung.

Sowohl die Verkehrsplanung als auch das Tiefbauamt der Stadt Bern bestätigen die Notwendigkeit, die Fahrbahn des Mooswegs mittelfristig zu sanieren. Dabei wird eine

gemeinsame Erstellung der Strasse mit Köniz angestrebt; dazu laufen erste Vorarbeiten. Aufgrund der für die Realisierung erforderlichen politischen Beschlüsse und Bewilligungen wird eine Realisierung allerdings nicht von heute auf morgen möglich sein. Bis dahin muss der Betrieb der Strasse mit erhöhtem baulichem Unterhalt aufrechterhalten bleiben.

Solltest Du weitere Fragen haben, so steht Dir Michael Stoller, Leiter Entwicklung + Erhaltung im Tiefbauamt, gerne zur Verfügung (Tel. 031 321 67 64).

Mit freundlichen Grüssen

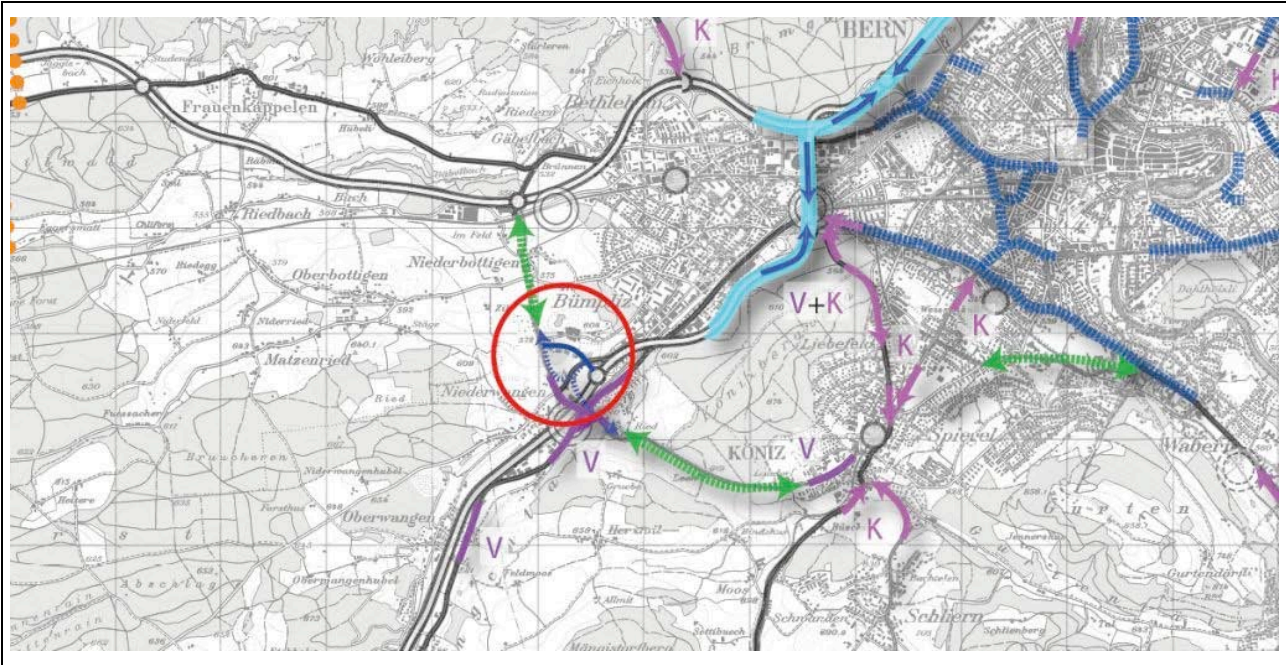


Regula Rytz
Direktorin

Kopie zK. an:
Tiefbauamt
Verkehrsplanung

Einzelmassnahme Erschliessung: **Niederbottigen/Niederwangen, regionale Verbindung** **V – MIV 3.2**
 Priorität B

- im Agglomerationsperimeter
- Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms V+S 1. Generation; Nr. im Prüfbericht Bund:



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Neue regionale Verbindung zur Sicherstellung der Erschliessung des neuen ESP Bern West und der Entlastung von Bümpliz. Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Moosweg / Riedmoosstrasse und Verbesserung dieser Achse als Tangentialroute für den Veloverkehr (Niederbottigenstrasse – Moosweg – Riedmoosstrasse - Hallmattstrasse). Sicherstellung der Machbarkeit eines allfälligen ÖV Linienbetrieb auf dieser Achse.

Massnahme:

- 1) Ausbau des Mooswegs / Riedmoosstrasse zwischen Niederbottigen und Niederwangen
 kurzfristig: Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss-Veloverkehr (Gemeinde Köniz)
 Ausbau in Abstimmung mit der zukünftigen Siedlungsentwicklung im Raum Bern West
- 2) Neue Verbindung ab Moosstrasse an Knoten Hallmattstrasse / Autobahnzubringer und Rückbau der Riedmoosstrasse für LV und ÖV, Sanierung des Mooswegs

Zuständigkeiten

Federführung:

Regionalkonferenz Bern - Mittelland (RK BM)
 Fachbereich Verkehr
 Spätere Federführung noch offen, in Abhängigkeit zur Festsetzung des Strassennetzplanes

Beteiligte Stellen:

Stadt Bern, Gemeinde Köniz, AÖV, OIK II, ASTRA



Bereich	Themengruppe	Massnahmenblatt:	V3-00-01
Verkehr	Strassenklassierung		
Gegenstand	Änderung Strassenklassierung		

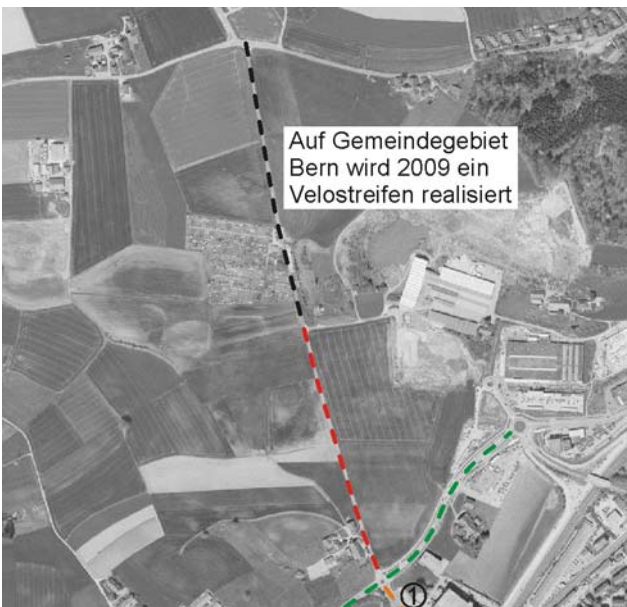


Beschrieb
<p>In der Beurteilung des Gesamtnetzes und der Funktionen der einzelnen Strassen, wurde gegenüber dem Richtplan 1992 bei folgenden Strassen bezüglich Klassierung Handlungsbedarf festgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Niederwangen: Riedmoosstrasse (Rückbau bei neuer Verbindungsstrasse durch Areal Rehlag) ▪ Schlatt: Ulmizstrasse von Schlatt Richtung Oberulmiz bis Gemeindegrenze (verkehrsarmer Raum) ▪ Stationsstrasse ▪ Köniz: Sägestrasse vom Neuhausplatz bis Einmündung Landorfstrasse

Zielsetzung
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrslenkung: Der Durchgangsverkehr ist möglichst auf Hauptverbindungsstrassen und Verbindungsstrassen abzuwickeln ▪ Grundlage zur Festlegung der Ausbaustandards ▪ Hauptverkehrsstrassen sind grundsätzlich zu Betrieb und Unterhalt beim Kanton

Planungsinhalte / Umsetzung		Stand der Koordination	Festsetzung	Zwischenergebnis	Vororientierung
Städtebau	Die städtebauliche Integration der punktuellen Ausbauten ist ein wichtiger Aspekt für die Dimensionierung der Massnahme und ist höher einzustufen als eine optimierte verkehrstechnische Lösung.				
Landschaft	Allfällige punktuellen Ausbauten sollen mit dem Landschaftsbild verträglich sein.				
Verkehr					
V3-00-01/1	<p>Riedmoosstrasse in Niederwangen</p> <p>Im Rahmen der Überbauungsordnung Juch-Hallmatt wurde mit der Stadt Bern vereinbart, eine neue Strassenverbindung von der Moosstrasse (Gemeindegebiet Bern) durch die Lehmgrube der ehemaligen Ziegelei Rehlag zum Kreisel des Autobahnanschlusses Niederwangen zu erstellen. Das Trasse dieser Hauptverkehrsstrasse ist in der Überbauungsordnung der Stadt Bern über das ehemalige Ziegeleiareal gesichert. Voraussetzung für die Rückstufung der Riedmoosstrasse zu einer Sammelstrasse ist der Neubau dieser Strasse. Die abklassierte Riedmoosstrasse übernimmt danach die Funktion einer Langsamverkehrsachse und ist entsprechend rückzubauen und zu gestalten. Damit die spezifischen Bedürfnisse (insbesondere Verkehrssicherheit) gewährleistet werden können, ist auf dem Strassenabschnitt der motorisierte Individualverkehr möglichst zu unterbinden.</p> <p>Auf dem Strassenabschnitt der Riedmoosstrasse zwischen Kreisel Hallmatt bis zur Moosstrasse (Gemeindegebiet Bern) sind kurzfristig Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr umzusetzen.</p>			X	

	Priorität	Umsetzung
Gesamte Region – Angebot		
Generelle Überprüfung und gezielter Ausbau des Abend- und Wochenende-Angebots (samstags und/oder sonntags) auf den Linien der Region	1	2014
Umsetzung der angestrebten S-Bahn-Haltepolitik in der Kernagglomeration	1	2017
Koordination ÖV mit Schulangebot	1	2014
Sektor Bern – Angebot		
S1: Halt aller Züge in Ausserholligen	1	2015
Durchbindung der S52: Bern Brünnen – Bern Bhf – Bern Wankdorf	1	2020/25
Bus 11: Verlängerung der Linie Neufeld P+R – Bern Bhf – Inselspital bis Warmbächliweg	1	2017
Bus 12: ZMB Linie Bern Bhf – Länggasse (Umstellung auf Tram; zeitgleich ZMB Linie 20)	1	2013/14
Bus 12: Verlängerung der Linie Bern Bhf – Länggasse bis Lindenhofspital/ P+R Neufeld (Einstellung Bus 103: Bern Bhf – Lindenhofspital)	2	2015/16
Bus 16: Einführung eines Sonntags-Angebots auf der Linie Köniz Zentrum - Gurten Gartenstadt prüfen		
Bus 20: ZMB Linie Bern Bhf – Wankdorf Bhf (Umstellung auf Tram; zeitgleich Linie 12) und Erschliessung Wankdorf City	1	2013/14
Bus 21: Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie Bern Bhf – Bremgarten: Überprüfung der Tauglichkeit der Strecke und evtl. Erarbeitung eines Angebotskonzeptes	1	2014
Bus 26: Einführung des Abend- und Sonntags-Angebots auf der Linie Breitenrain – Wylergut prüfen	2	2014
Bus 28: Einführung des Abend- und Wochenend-Angebots auf der ganzen Linie prüfen	2	2014
Bus 30: Neues Buskonzept Marzili – Altenberg, Beginn Projektstudie 2012/13, Versuchsbetrieb 2014	1	2014
Bus 31: Einführung des Abend- und Wochenend-Angebots auf der ganzen Linie prüfen	2	2014
Bus 40: Taktverdichtung (15'-Takt) auf dem Abschnitt Kappelisacker – Egghölzli Mo-Fr 9–11 Uhr; 30'-Takt So auf dem Abschnitt Guisanplatz – Allmendingen/Sonnenfeld	1	2014
Neue Buslinie Breitenrain – Oberfeld: Umsetzung Versuchsbetrieb Ostermundigen Bhf – Oberfeld (1. Etappe) in Abhängigkeit vom Bau TRB	1	2016/17
Neue Tangentiallinien im Westen der Kernagglomeration (z.B. Niederwangen – Westside): Beginn Projektstudie 2012/2013, Versuchsbetrieb 2014	1	2014
Neue Tangentiallinien im Süden der Kernagglomeration (z.B. Verlängerung Linie 28 nach Weissenbühl mit Umbau Eigerplatz): Beginn Projektstudie 2012/2013, Versuchsbetrieb 2014	1	2014

(4) Feldackerstrasse, Thörish. - Oberw. M: 1:6'000		Relevanz:		Freizeit	Ja
		Pendler	Nein		
		Schüler	Nein		
		Sport	Ja		
		Schwachstelle:		Ungeeigneter Zustand für Alltagsvelofahrer zwischen Thörishaus und Oberwangen	
Massnahme:		Die Streckenabschnitte jeweils davor und danach sind asphaltiert, so sollte auch dieser Abschnitt, in ausreichender Breite, eine befestigte Oberfläche erhalten.			
Bemerkungen: mittlerer Aufwand, kein Landerwerb notwendig, Komfortverbesserung der Alternativroute Wichtigkeit: hoch; Kosten: hoch; Eigentümer: Private; Priorität: mittel					

(5) Riedmoosstrasse Nord, Niederwangen M: 1:15'000		Relevanz:		Freizeit	Ja
		Pendler	Nein		
		Schüler	Nein		
		Sport	Ja		
		Relevanz:		Einkauf	
			Freizeit	Ja	
			Kinder	Nein	
			Senior	Nein	
Schwachstelle:		kein Velostreifen und kein Trottoir auf Riedmoosstrasse zwischen Niederwangen und Niederbottigen, Länge ca. 550 m			
Massnahme:		Um die Lücke zwischen geplanten und bestehenden Velonetz zu vervollständigen, sollte an die Planung der Gemeinde Bern angeknüpft werden und bis zum Kreisel ebenfalls ein Velostreifen realisiert werden. Handlungsbedarf für Trottoir nicht vorhanden			
Bemerkungen: mittlerer baulicher Aufwand, wichtige Ergänzung zwischen bestehenden und geplanten Velostreifen Wichtigkeit: mittel; Kosten: mittel; Eigentümer: Gemeinde; Priorität: mittel					

Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental
APW
Herr Markus Moser
Brüggbühlstrasse 30a
3172 Niederwangen

Bereich Verkehr
Holzikofenweg 22
Postfach 8623
3001 Bern

Tel. +41 (0)31 370 40 70
Fax +41 (0)31 370 40 79

verkehr@bernmittelland.ch
www.bernmittelland.ch

Bern, 30. April 2012

Regionale Verbindung Niederbottigen–Niederwangen, neue Verbindung ab Moosweg an Knoten Hallmattstrasse/Autobahnzubringer (siehe Massnahmenblatt V-MIV 4c)

Sehr geehrter Herr Moser

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 25. Januar 2012 und unsere Eingangsbestätigung vom 20. Februar 2012. Auf Grund unserer Abklärungen können wir wie folgt zu Ihren Anliegen Stellung nehmen:

1. Die Stadt Bern strebt die Erschliessung der Gewerbezone Rehag durch die Erstellung einer neuen Strasse zwischen Rehag-Areal und dem Autobahnanschluss Niederwangen an. Der dazu gehörende Detailerschliessungsplan ist am 15. November 2011 in Kraft getreten. Damit steht dem Bau der Betriebszufahrt Rehag ab Autobahnzubringer Niederwangen juristisch gesehen nichts mehr im Weg. Sobald die Strasse gebaut ist, will die Stadt Bern den Anschluss der Rehagstrasse an den Moosweg schliessen. Dies wird in der UeO geregelt. Diese steht gegenwärtig vor der öffentlichen Auflage. Damit bestünde keine direkte Verbindung zwischen Rehag-Areal und Moosweg (mehr).
2. Die Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzepts 2014–17 ist im Gang. Die Prüfung eines Tangentialbusses nach Brünnen / Westside ist für 2013 vorgesehen.
3. Die Stadt Bern ist der Ansicht, dass es für die Inertstoffdeponie keine Direktanbindung an den Moosweg braucht. Zu- und Abfahrt sollen künftig ausschliesslich über die Detailerschliessung erfolgen.
4. Auf der Freifläche FA werden bis Ende 2014 zunächst Familiengärten, später auch Sportanlagen realisiert werden. Im Vordergrund stehen in der Machbarkeitsstudie, die jetzt ausgelöst wird, Sportarten wie Rugby, Cricket, Landhockey, Baseball und Wurfsporarten. Diese Sportarten werden kaum zu einem grossen Verkehrsaufkommen führen.
5. Es wird davon ausgegangen, dass die neue Verbindungsstrasse das Verkehrsaufkommen beim Kreisell Riedmoosstrasse/Hallmattstrasse reduzieren wird.
6. Der Bau der neuen Strasse zwischen Moosweg und Knoten Hallmattstrasse/Autobahnzubringer beansprucht mehr Kulturland als beispielsweise ein Fuss- und Veloweg entlang der Riedmoosstrasse (analog dem Moosweg). Die Gemeinde Köniz steht am Beginn der Planung eines solchen Fuss- und Veloweges.

Die Gemeinden Bern und Köniz möchten das Lastwagenfahrverbot auf dem Moosweg so rasch als möglich einführen. Dagegen läuft aber noch ein Beschwerdeverfahren, welches voraussichtlich 2012 abgeschlossen werden kann.

Die beiden Gemeinden beabsichtigen, in nächster Zeit die Zweckmässigkeit einer neuen Verbindungsstrasse zwischen Moosweg und Knoten Hallmattstrasse/Autobahnzubringer neu zu beurteilen und darauf das weitere Vorgehen festzulegen.

Aus der Optik der RKBM ist ein Handlungsbedarf erkannt worden. Die Strasse ist Teil des regionalen Basisnetzes. Bezüglich der Zielsetzung besteht zwischen den Gemeinden und der Region Einigkeit.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben.

Freundliche Grüsse
Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Marco Rupp
Fachbereich Verkehr

Kopie zur Kenntnis:

- Verkehrsplanung Stadt Bern
- Abteilung Verkehr und Unterhalt Köniz
- Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM