

Motion Oskar Balsiger (SP): Neue Buslinie Nr. 17 nach Köniz – flankierende Massnahmen Könizstrasse

Die Busverbindungen von Bern nach Köniz und umgekehrt sollen schneller und attraktiver werden. So das Ziel des neuen Buskonzepts der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz, des Kantons Bern und der Regionalen Verkehrskonferenz, welches mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Juni 2001 neu eingeführt wurde. Seither ist die Buslinie 10 zweigeteilt: Bus Nr. 10 entspricht einer Eilbusstrecke (von Schliern über Bern Hbf. nach Ostermundigen), die neue Linie Nr. 17 erschliesst die Könizer Quartiere Buchsee, Möösli und Gartenstadt-Liebefeld und verbindet diese mit dem Bahnhof Bern. Die neue Buslinie ist gemeinsam mit der bequemsten und attraktivsten Veloverbindung zwischen Bern (530 M.ü.M.) und Köniz (570 M.ü.M.) auf der Könizstrasse geführt. Im Gegensatz zu den Alternativen Morillonstrasse und Schwarzenburgstrasse weist diese dem Gewässerlauf des Könizbachs folgende Strasse nämlich durchgehend eine angenehme Steigung auf.

Im Abschnitt Loryplatz–Kirchbergerstrasse entzieht Längsparkierung jedoch der Strasse jene Fläche, die eigentlich dem Veloverkehr zusteht, und setzt dadurch Velofahrende grossen Gefahren aus. Die Situation verschärfte sich seit der Einführung der Buslinie 17: Die parkierten Autos verstellen Velofahrenden den Weg, sie verengen den Strassenquerschnitt von 7.80 m auf 5.95 m. Weil es für Motorfahrzeuge nicht möglich ist, Velos bei Gegenverkehr korrekt zu überholen, werden Velofahrerinnen und Velofahrer in den Gefahrenbereich der aufgehenden Autotüren gedrückt, gejagt und gestresst und in die Rolle gezwängt, Behinderer insbesondere der Richtung Köniz fahrenden Busse zu sein.

Diese Verkehrssituation ist sowohl für Velofahrende wie für den öffentlichen Verkehr untragbar. Aus diesem Grunde wird der Gemeinderat beauftragt, dem Stadtrat eine Planungsvorlage folgenden Inhalts vorzulegen:

1. Könizstrasse, Abschnitt Loryplatz–Kirchbergerstrasse: Aufheben der Längsparkierfelder im Bereich der Strasse.
2. Realisieren einer Velokriechspur oder Neuaufteilen der Strasse als Kernfahrbahn (= zwischen Radstreifen verlaufender Verkehrsbereich für den Gegenverkehr von Motorfahrzeugen von max. 5.5 m Breite ohne markierte Mittellinie) innerhalb des bestehenden Strassenraums ab Loryplatz bis Fischermätteli.
3. Erstellen und planungsrechtliches Sicherstellen eines Projekts für den Abschnitt Fischermätteli–Gemeindegrenze betreffend die Umgestaltung und, soweit erforderlich, den Ausbau der Könizstrasse als Strasse mit Radstreifen in beiden Richtungen sowie, wo überall möglich und sinnvoll, mit inselgesicherten Fussverkehrsübergängen.

Es bleibt dem Gemeinderat überlassen zu prüfen, ob und wenn Ja in welcher Form für wegfalende Abstellflächen eine Ersatzlösung zu realisieren ist. Insgesamt sind entlang der Könizstrasse 46 Plätze markiert: Abschnitt Loryplatz–Tramwendeschlaufe–Fischermätteli stadtauswärts, rechte Seite auf der Strasse: 1 weisses Feld (2 PW), 3 blaue Felder (15 + 15 + 2 = 32 PW); Abschnitt Tramwendeschlaufe Fischermätteli–Kirchbergerstrasse stadtauswärts, linke Seite rittlings über dem Trottoirrandstein: 1 blaues Feld (6 PW). Abschnitt Loryplatz–Mündungsbereich Könizstrasse stadtauswärts, linke Seite auf dem Trottoir 1 gelbes Feld (2 PW), 1 weisses Feld (4 PW).

Oskar Balsiger (SP), Raymond Anliker, Sylvia Spring Hunziker, Barbara Mühlheim, Edith Madl Kubik, Sabine Schärker, Corinne Mathieu, Michael Aebersold, Béatrice Stucki, Margrith Beyerler, Walter Christen, Rosmarie Okle Zimmermann, Rolf Schuler, Ruedi Keller, Guglielmo Grossi, Melanie Leskow, Andreas Krummen, Liselotte Lüscher

Antwort des Gemeinderats

Die Könizstrasse, auf städtischem Gemeindegebiet vom Loryplatz bis zum Bahnübergang der BLS-Linie Bern–Schwarzenburg, ist Bestandteil des Basisnetzes. Sie wird im öV-Grundangebot alle zehn Minuten von der Buslinie 17 nach Köniz-Weiermatt befahren und ist auch eine Hauptroute im Richtplan Velo. Die derzeitige Verkehrsbelastung entspricht derjenigen einer Quartiersammelstrasse. Für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen keine baulich geschützten Querungsmöglichkeiten.

Abschnitt Loryplatz bis Kirchbergerstrasse

Die Situation zwischen Loryplatz und Kirchbergerstrasse ist in der Tat problematisch. Für stadtauswärtsfahrende Fahrzeuge steht auf diesem recht langen, ansteigenden und engen Strassenabschnitt mit der Längsparkierung bis auf die Höhe der Kirchbergerstrasse bei Gegenverkehr nicht genügend Platz für ein korrektes Überholen von Velofahrerinnen und Velofahrern zur Verfügung, was zu riskanten Kreuzungsmanövern und Behinderungen des Busverkehrs führt.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, diese Situation zugunsten des Langsamverkehrs zu ändern:

Variante 1: Alle Abstellplätze werden aufgehoben und in privat erstellten unterirdischen Sammelgaragen auf privatem Terrain untergebracht. Der auf der Strasse frei werdende Platz kann für einen bergwärts führenden Radstreifen verwendet werden. Wenn das überbreite Trottoir rückgebaut wird, sind sogar zwei Radstreifen möglich.

Variante 2: Der Strassenraum wird innerhalb des bestehenden Querschnitts neu aufgeteilt. Mit einer Reduktion der Trottoirbreiten auf 2.00 m und der Verlegung der Längsparkierung von der West- auf die Ostseite kann genügend Platz gewonnen werden für einen Radstreifen stadtauswärts. Bei der Markierung einer Kernfahrbahn ohne Mittelstreifen und Trottoirbreiten von 1.80 m können sogar auf beiden Strassenseiten Velostreifen markiert werden.

Variante 3: Mit einer Verbreiterung des Strassenquerschnitts um 0.5 m bis 1.0 m können die Lösungen gemäss Variante 2 grosszügiger gestaltet werden. Bei den Fussgängerstreifen sind dann auch Mittelinseln möglich.

Für die Realisierung der beschriebenen Varianten ist keine Planungsvorlage (Überbauungsordnung) nötig, es sei denn, bei Realisierung der Variante 3 wäre ein freihändiger Landerwerb nicht möglich und das Land für die Strassenverbreiterung müsste enteignet werden. Sonst aber können die Varianten via Baubewilligungsverfahren bzw. mittels Publikation realisiert werden. Je nach Lösung fallen sehr unterschiedliche Kosten an, sowohl für die Stadt als gegebenenfalls auch für die privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Es ist deshalb offen, ob dem Stadtrat zu gegebener Zeit ein Baukredit beantragt werden muss oder ob eine Lösung in der Finanzkompetenz des Gemeinderats realisiert werden kann. Der Gemein-

derat hat die Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau bereits beauftragt, die oben skizzierten Lösungsvarianten näher zu prüfen.

Kreuzung Könizstrasse/Weissensteinstrasse

Nach Fertigstellung des Neubaus der über die Könizstrasse führenden Brücke der Bahnlinie Bern–Belp (Doppelspurausbau) wird die provisorische Haltestelle Fischermätteli der Buslinie 17 auf die Seite der Tramwendschleife verlegt und definitiv erstellt. Dabei ist auch die Lichtsignalanlage an dieser Kreuzung den neuen Gegebenheiten anzupassen. Gleichzeitig werden in diesem Bereich die Verhältnisse zugunsten der Velofahrerinnen und Velofahrer verbessert.

Abschnitt Kirchbergerstrasse bis Gemeindegrenze

Im Abschnitt Kirchbergerstrasse bis Gemeindegrenze ist der Bau von neuen Strassenanschlüssen für die Erschliessung der Neuüberbauung Weissenstein-Neumatt und für die an die Könizstrasse zu verlegenden Familiengärten nötig. Dabei soll auch die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden; vorgesehen sind beidseitige Radstreifen und Fussgängerschutzinseln.

Die nötigen planungsrechtlichen Absicherungen sind in der Überbauungsordnung Weissenstein enthalten; für die Realisierung der Massnahmen kommt das Baugesuchsverfahren zur Anwendung. Bei der Verabschiedung der Überbauungsordnung Weissenstein hat der Stadtrat einen Kredit gesprochen, in dem auch der Ausbau der Könizstrasse enthalten ist. Nach Artikel 13 Absatz 3 der Überbauungsvorschriften bestimmt der Gemeinderat den Zeitpunkt dieses Ausbaus, der abhängig ist von der Erschliessung und Bebauung des Gebiets auf dem Hunzikerareal und der GWB-Parzelle.

Fazit

Die Prüfung der zweckmässigsten Lösung für den Abschnitt Loryplatz–Kirchbergerstrasse ist eingeleitet; im Teilstück Kirchbergerstrasse–Gemeindegrenze sind die Massnahmen bereits beschlossen. Eine Planungsvorlage, wie die Motion sie fordert, ist voraussichtlich nicht nötig. Aus diesem Grund lehnt der Gemeinderat die Motion ab. Er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen und dem Stadtrat im Prüfungsbericht über die Ergebnisse der Variantenstudien und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen Auskunft zu geben.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 13. Februar 2002

Der Gemeinderat