



Liebefeld, 26. April 2008

Frau Gemeinderätin
Katrín Sedlmayer
Direktion Planung und Verkehr
Landorfstrasse 1
3098 Köniz

Fussweg- und Zweiradverbindung Wabersacker – Neuhausplatz

Sehr geehrte Frau Sedlmayer, liebe Katrin

Ausgangslage

In den sechziger Jahren wurde der seit Bestehen der Bahnlinie vorhandene Fussgänger-Übergang vom Neuhausplatz an die Schwarzenburgstrasse von der BLS aufgehoben. Mit Beginn der Planung für die Umnutzung und die teilweise Überbauung des jahrzehntlang eingezäunten und nicht durchgängigen Areals der Eidg. Versuchsanstalt zeigte sich aber rasch, wie wichtig für die Erschliessung des neuen Quartierteils die Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die angrenzenden Quartiere mittels kurzer, attraktiver und sicherer Fussweg und Zweiradverbindungen ist.

Deshalb sind im Richtplan-Dossier "Zentrumsplanung Köniz/Liebefeld", Teilrichtplan Verkehr (Oktober 2003) als herausragende Elemente eine **Fussweg und Zweiradverbindung von der Wabersackerstrasse (Talbrünnliweg) zum Neuhausplatz**, ergänzt durch eine **neue Haltestelle der Buslinie 10 am Schnittpunkt mit der Schwarzenburgstrasse** aufgenommen worden. Die Idee dieser Fuss- und Zweiradverbindung ist nicht neu. Sie ist bereits im Verkehrsrichtplan von 1993 enthalten. Auch bei anderen Planungsarbeiten wurde die Querverbindung Dreispitz – Neuhausplatz für Fussgänger und Fahrradfahrer als zweckmässige Verkehrsmassnahme beurteilt (Korridorstudie 2003, Mobilitätsstrategie Region Bern 2003, Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern 2005).

Im behördenverbindlichen Richtplan-Dossier "Zentrumsplanung Köniz/Liebefeld" ist die Funktion und die zentrale Bedeutung der Fussweg- und Zweiradverbindung Wabersacker – Neuhausplatz gut ersichtlich. Sie erschliesst die Buslinien 17 und 29 und das Zentrum Neuhausplatz für das neue Dreispitz-Quartier, ebenso die Buslinie 10 für das Quartier um den Neuhausplatz. Die S-Bahn-Haltestelle Liebefeld erhält ebenfalls einen besseren Zugang von Süden her und der Liebefeld-Park wird durch den neuen Weg vom Neuhausplatz für die Quartiere westlich der Bahnlinie erst eigentlich attraktiv zugänglich.

Wenn die neuen Wohnbauten und Arbeitsplätze im Liebefeld bezüglich zusätzlichem Verkehrsaufkommen einigermassen verträglich gestaltet werden sollen – wie mit dem Raumentwicklungskonzept Köniz beabsichtigt - ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr mittels kurzen Fusswegverbindungen zu den Haltestellen sehr wichtig. Wir sind überzeugt, dass der im REK geforderte Modal-Split MIV/ÖV nur mit der konsequenten Umsetzung eines attraktiven Fusswegkonzeptes möglich ist. Für das Liebefeld ist deshalb die Fussweg- und Zweiradverbindung Wabersacker – Neuhausplatz das herausragende Element des Zweirad und Fusswegkonzeptes.

Heutiger Stand der Planung

Aus verschiedenen Gründen hält die Planung für die Fussweg- und Zweiradverbindung Wabersacker – Neuhausplatz nicht mit den anderen Projekten Schritt. Der Liebefeld-Leist ist sehr besorgt, dass einerseits die Wohnbauten im Dreispitz bald fertig erstellt sind, die Realisierung des Parks im Dreispitz (1. Etappe) dieses Jahr begonnen wird und andererseits die Realisierung der Fussweg- und Zweiradverbindung zum Neuhausplatz noch lange auf sich warten lässt.

Lösungsvarianten für die Querung der Bahn

Grundsätzlich sind drei Varianten denkbar:

- **Unterführung unter der Bahnlinie, eventuell auch unter der Schwarzenburgstrasse durch**
Diese klassische, auf den ersten Blick bestechende Lösung wäre eher teuer und ist bezüglich Sicherheit im öffentlichen Raum problematisch. Wir sind der Meinung, dass diese Lösung sowohl aus politischen, wie auch aus finanziellen Gründen als wenig vorteilhaft zu beurteilen ist.
- **Niveau-Übergang mit Bahnschranke**
Diese Lösung wurde bei der Gartenstadtstrasse gegen den Widerstand der BLS realisiert und hat sich bewährt. Sie ist relativ sicher und kostengünstig zu realisieren. Die verhältnismässig langen Barrieren-Schliesszeiten können bei einer Fussweg- und Zweiradverbindung in Kauf genommen werden.
Die Lösung mit Bahnschranke ist als recht gutes "Providurium" zu sehen. Es fallen aber über die Lebensdauer hohe Unterhaltsaufwendungen an. Bei einem Ausbau auf Doppelspur muss die Anlage ersetzt, d.h. nochmals neu erstellt werden.
Diese Lösungsvariante stösst bei der BLS auf starken Widerstand. Aus der Sicht der Bahnunternehmung ist sie nicht zeitgemäss. Die Vertreter der BLS behaupten, sie würde durch das Bundesamt für Verkehr nicht bewilligt. Bei einem Ausbau der Bahnlinie Bern-Schwarzenburg (Infrastruktur und Angebot) würden die Barrieren-Schliesszeiten weiter zunehmen.
- **Überführung über die Bahn und die Schwarzenburgstrasse**
Grundsätzlicher Nachteil dieser Lösung: Wegen der Fahrleitung der Bahn muss eine Überführung ca. 7m über Gleisniveau geführt werden. Das heisst, es muss gegenüber einer Unterführung faktisch der doppelte Höhenunterschied bewältigt werden. Wenn diese Lösung behindertengerecht und sicher realisiert werden soll, muss sie entweder ohne Treppen, d.h. mit einer grossen Längenentwicklung und normgerechten Rampen ($\leq 6\%$), oder mit Treppen und Liften geplant werden. Zudem kann ein Überführungsbauwerk nicht immer befriedigend in die Umgebung eingefügt werden.
Wir gehen davon aus, dass die Überführungslösung bezüglich Kosten über die gesamte Nutzungsdauer (Life Cycle Costs) gegenüber den beiden anderen Varianten vorteilhaft ist. Die Investitionskosten für eine Überführung werden eher geringer sein als für eine Unterführung. Bezüglich Betriebs- und Unterhaltskosten ist die Variante Überführung gegenüber der Variante à Niveau im Vorteil.
Eine Überführung über die Bahn kann schon heute so gestaltet werden, dass sie einem späteren Ausbau auf Doppelspur genügt. So werden zukünftig kaum Kosten für Umbau- oder Sicherheitsmassnahmen anfallen.

Antrag des Liebefeld-Leist

Neben der ins Auge gefassten Niveaulösung mit Bahnschranke soll die Gemeinde Köniz (Direktion Planung und Verkehr) auch die Lösung mit einer **Überführung über die Bahn und die Schwarzenburgstrasse** prüfen.

Kurz die wichtigsten Merkmale unseres Vorschlags für eine Überführung:

- Langgestreckte Linienführung aus dem Liebefeld-Park, über die Schwarzenburgstrasse (im Licht 4,5 m über Strassenniveau), über die Bahnlinie (im Licht 6,2 m über Gleisniveau), lange Rampe bis zum Neuhausplatz.
- An beiden Enden der Überführung sind Rampen mit Steigungen $\leq 6\%$, entsprechend den einschlägigen Normen zu planen.
- Die Fahrbahnbreite ist so zu bemessen, dass der Zweirad- und Fussgängerverkehr auf separaten Spuren geführt werden kann.
- Ausführung als grazile Stahlkonstruktion, damit einerseits die Kosten für Montage und Bauprovisorien niedrig gehalten werden können und andererseits ein gutes Erscheinungsbild resultiert.
Bezüglich Erscheinungsbild ist eine Überführung nicht nur als Risiko für den Park zu sehen, sondern auch als grosse Chance (bspw. Ergänzung mit Plattform, spezieller "Zutritt" mit Rutschbahn)!
- Ergänzung der Überführung durch Treppenabgänge auf die beidseitigen Trottoirs der Schwarzenburgstrasse, zu den Haltestellen der Buslinie 10, jedoch Verzicht auf teure, unterhaltsaufwendige Lift und dergleichen.

Unseren Antrag für eine Überführung begründen wir wie folgt:

- Wir sind überzeugt, dass eine Überführung mit den oben skizzierten Merkmalen gegenüber einer Lösung à Niveau zukunftsgerichteter und wirtschaftlicher ist. Ebenfalls bezüglich Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit schneidet die Überführungslösung vorteilhaft ab. Es ist davon auszugehen, dass eine Überführung von der Quartierbevölkerung positiv aufgenommen wird.
- Dank den topografischen Gegebenheiten kann das Längenprofil der Überführung so optimiert werden, dass daraus kein gravierender Nachteil gegenüber einer Lösung à Niveau entsteht. Die Überführungslösung wird bei allen betroffenen Partnern auf Akzeptanz stossen.
- Es kann vermieden werden, dass die Realisierung des Projektes Fussweg- und Zweiradverbindung Wabersacker – Neuhausplatz für eine unbestimmte Zeit blockiert wird.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unseres Antrages und sind gerne bereit, eventuelle Fragen zu beantworten.

Freundliche Grüsse

Markus Kaufmann
Präsident

Herbert Kessler
Vorstandsmitglied

Beilage: Richtplan-Dossier "Zentrumsplanung Köniz/Liebefeld (Oktober 2003), Auszug Teilrichtplan Verkehr

Kopie an: Verein Neuhausplatzgemeinschaft, Frau Marianne Künzi
Verkehrsgenossenschaft Gartenstadt-Liebefeld, Herr Hans Popp
Wohnbau AG, Monbijoustrasse 22, 3001 Bern
BERNMOBIL, Herr Thomas Ledergerber; Leiter Netzmanagement