Daten, Fakten, Bilder

Korrektion Köniz- / Schwarzenburgstrasse

und Anpassungen Landorf- / Sägestrasse, Sonnenweg

Unterlagen zur Medienführung vom 26. November 2004

1. Eckdaten Korrektion Köniz-, / Schwarzenburgstrasse

Streckenlänge Kantonsstrasse
(Schloss – Bahnübergang Könizstrasse) 900 Meter

Ins Verkehrskonzept
einbezogene Gemeindestrassen:

Kommunaler Teil Schwarzenburgstrasse: 400 Meter
Achse Landorf-, Sägestrasse: 800 Meter
Bläuackergraben - Sonnenweg: 280 Meter

Verkehrsbelastung im ganzen
Bearbeitungsgebiete: 32'000 Fahrzeuge pro Tag
→ 21'000 Köniz-, Schwarzenburgstrasse
→ 11'000 Säge-, Landorfstrasse

Bauherrschaft: Kanton Bern, Oberingenieurkreis II (Federführung)
Gemeinde Köniz
Div. Werkleitungseigentümer

Projektierung: Rothpletz, Lienhard + Cie, Bern
Metron Bern AG
Jürg Hänggi, Raumplanung + Beratung
Jörg Wiederkehr, Elektroplanung, Spiez
BG Bonnard & Gardel Ingenieure u. Berater AG, Bern
B + S Ingenieur AG, Bern

Ortsvertretung: Begleitkommission Köniz- / Schwarzenburgstrasse

Baukredite und Endkostenprognose:

Projektteil	**Ursprüngliche Kostenschätzung**	**Endkosten-Prognose**
Köniz-, Schwarzenburgstrasse, inkl. Landerwerb, Projektierung, Verkehrsregelung und Lärmschutz (ohne Werkleitungen)	17 Mio CHF	16 Mio CHF
Kommunaler Teil Schwarzenburgstrasse	2 Mio CHF	1.5 Mio CHF
Bläuackergraben (ohne Anteil Migros Aare)	4.2 Mio CHF	3.8 Mio CHF
Korrektion Säge-, Landorfstrasse	3.2 Mio CHF	3 Mio CHF
Werkleitungen	5.35 Mio CHF	4.35 Mio CHF

2. Betriebskonzept Köniz- / Schwarzenburgstrasse und Landorf- / Sägestrasse / Sonnenweg

Betrachtung Gesamtsystem
Zur Lösung der Verkehrsprobleme in Köniz und zur Ermöglichung des neuen Zentrums wurde nicht nur die Köniz-, Schwarzenburgstrasse, sondern auch die Gemeindestrassen Säge-, Landorfstrasse und die neue Verbindungsstrasse Bläuackergraben-Sonnenweg ins Verkehrskonzept einbezogen. Mitberücksichtigt wurde auch die seit 2001 realisierte Aufteilung der Buslinie Bern-Köniz-Schliern. Mit der neuen Verbindungsstrasse welche gleichzeitig als Parkhauszufahrt dient, kann das Zentrum von zwei Seiten erschlossen werden. Die Verkehrslenkung berücksichtigt die je nach Tageszeit unterschiedlich grosse Verkehrsbelastung. Wichtigste Instrumente dazu sind die Dosierungsanlagen und das „Ventil Landorfstrasse“. Das neue Verkehrskonzept wurde mehrfach mit Computersimulationen auf seine Funktionstüchtigkeit und Störungsanfälligkeit getestet.

Dosierungsanlagen, Individualverkehr
Die Dosierungsanlagen beim Kreisel Schloss, auf der Schwarzenburgstrasse beim ehemaligen ABM und vorläufig am Knoten Wabersackerstrasse sorgen dafür, dass in den Spitzenzeiten nur so viel Verkehr ins Könizer Zentrum gelassen wird, wie dort verarbeitet werden kann. Die Lichtsignalanlagen werden beim Überschreiten einer gewissen Verkehrsbelastung automatisch eingeschaltet. Im Zentrum von Köniz wurden die 5 Ampeln, die früher permanent in Betrieb waren, entfernt und teilweise durch Kreisel ersetzt. Das häufige Stopp and go entfällt, die Kreisel und der Bläuackerplatz bewirken einen langsameren aber stetigen Verkehrsfluss.

Ventil Landorfstrasse
Die Landorfstrasse zwischen dem Gemeindehaus Bläuacker und dem Migros-Neubau wird mit versenkbaren Pollern tagsüber in einen Fussgängerbereich verwandelt. Während der Spitzenstunden steht die Landorfstrasse für die Verkehrsbeziehung Sägestrasse / Niederwangen – Schloss zur Verfügung und trägt damit zur Verkehrsentlastung im Zentrum bei.

Öffentlicher Verkehr
Um die Bedingungen für den Busverkehr zu verbessern, wurde auf der Schwarzen-burgstrasse beim ehemaligen ABM stadtauswärts eine 200m lange Busspur erstellt. Auf der Muhlernstrasse wurde vor wenigen Jahren ebenfalls eine separate Busspur markiert. Die Dosierungsanlagen erteilen den Bussen der Linie 10 und den Postautos automatisch den Vortritt vor dem Individualverkehr. Die Haltestellen Schloss und Zentrum Köniz der Buslinie 10 wurden mit neuen Wartehallen ausgestattet.

Fussgängerverkehr
Im Zentrum von Köniz gibt es keine ampelgesteuerten Fussgängerstreifen mehr. Das Vortrittsrecht auf den Fussgängerstreifen, die tieferen Fahrgeschwindigkeiten des Individualverkehrs und die Mittelzonen, die sich fast durch das ganze Zentrum ziehen, bieten den vielen Fussgängerinnen und Fussgängern im Zentrum ausgezeichnete Querungsbedingungen.

Fahrradverkehr
Mit der Umgestaltung wurden fast auf der ganzen Schwarzenburgstrasse beidseits Radstreifen markiert. Ausgenommen sind der Bläuackerplatz und die Abfahrt vom Schloss bis zur Landorfstrasse, wo die Velos dank höherer Geschwindigkeit im Verkehr problemlos mitkommen.

3. Gestaltung Köniz-, / Schwarzenburgstrasse

Grundsätze
Die Umgestaltung der Köniz-, Schwarzenburgstrasse orientiert sich am bereits Vorhandenen. Sie versucht, im Zentrumsbereich von Köniz eine Aufwertung des urbanen Raumes vorzunehmen und das attraktive Schlossensemble besser zur Geltung zu bringen. Die Schwarzenburgstrasse wurde als verbindender Strassenraum mit sorgfältig aufeinander abgestimmten Einzelmassnahmen gestaltet. Hohe Beachtung fanden dabei Anliegen der Zentrumsbesucher und der Gewerbebetreibenden nach direkten und sicheren Fussgängerverbindungen, attraktiven Ladenvorfeldern und Verweilmöglichkeiten.

Abschnitt Schloss-Landorfstrasse
Mit dem Bau des Kreisels Schloss konnte die Verkehrsfläche bei der Verzweigung Schwarzenburgstrasse-Muhlernstrasse deutlich reduziert werden. Das Baumdach, das sich vom Oberstufenzentrum zum Kirchenzugang zieht, schafft eine Torsituation und gibt dem attraktiven Schlossensemble einen klaren Rahmen. Der Kirchenvorplatz ist nicht mehr einfach nur Verkehrsfläche. Die Monolithen und Heckenteile schaffen vor der Kirchenmauer einen ruhigen Ort. Auf der Talseite der Schwarzenburgstrasse schliesst die neue Baumreihe das Bild ab. Der Kreisel wurde bewusst einfach gestaltet.

Bläuackerplatz
Über den Bläuackerplatz fahren täglich rund 20'000 Fahrzeuge. Dennoch wurde die Schwarzenburgstrasse zwischen Migros, Stapfenmärit und Gemeindehaus klar als urbaner, zusammenhängender Platz gestaltet. Stahlpoller und eine zurückhaltende Markierung grenzen die Fahrbahn ab. Um den 3000 m2 grossen Platz effizient ausleuchten zu können, wurden die Beleuchtungskörper auf 3 Pylonen konzentriert. Zusätzlich werden die Fassaden der angrenzenden Gebäude angeleuchtet. Auf den ursprünglich geplanten blauen Belag wurde aus technischen, finanziellen und Unterhaltsgründen verzichtet. Der eingebaute Belag wird mit der Zeit heller werden und sich dadurch stärker vom Schwarzbelag auf den angrenzenden Strassenabschnitten abheben. Unter dem Baumdach beim Sternen entsteht ein neuer Verweilort mit Sitzgelegenheiten und – falls die nötigen Sponsorengelder dafür zusammen kommen – mit einem Brunnen.

Abschnitt Sonnenweg - Könizstrasse
Wegen der vielen Werkleitungen im Boden, deren Verlegung hohe Kosten verursacht hätte, wurde in diesem Abschnitt auf Bäume verzichtet. Statt dessen wurde die Strassengestaltung hier stark in den Dienst der angrenzenden Läden und Gewerbebetriebe gestellt, mit grosszügigen Ladenvorfeldern, Kurzzeitparkplätzen und Stelen, welche auf die Angebote und Dienstleistungen entlang der Strasse verweisen.

Brühlplatz
Auf eine aufwändige Umgestaltung wurde verzichtet, da der Brühlplatz weiterhin ein Parkplatz bleibt. Durch zusätzliche Bäume sowie der Neuanordnung der Parkplätze und der Zufahrt konnte mit wenig Mitteln eine Verbesserung erzielt werden. Die Durchfahrt für den Bus konnte aufgehoben werden.

4. Meilensteine Planung und Realisierung neues Verkehrsregime Köniz

Herbst 1995	Wettbewerb für ein neues Betriebs- und Gestaltungskonzept der Köniz- / Schwarzenburgstrasse, ausgeschrieben nach den Richtlinien des SIA. Siegerteam: Metron Brugg; Rothpletz, Lienhard + Cie, Bern; Strauss & Hänggi, Raumplanung + Städtebau Bern; Matti Bürgi Ragaz Hitz Architekten, Köniz
1996	Architekturwettbewerb zur Überbauung des Bläuackerareals unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Wettbewerbs Köniz- / Schwarzenburgstrasse. Siegerteam: C. Morscher, J. Bolliger
Anfangs 1999	Mitwirkungsverfahren „Köniz Läbiz“ zur Zentrumsentwicklung: - Umnutzung Bläuackerareal - Umgestaltung Kantonsstrasse und Säge-/Landorfstrasse - Umnutzung Schloss - Überbauung Dreispitzareal
2000	Auflage kantonaler Strassenplan Korrektion Köniz- / Schwarzenburgstrasse und kommunaler Strassenplan Korrektion Landorf- / Sägestrasse
2001	Einführung des neuen Buskonzeptes Köniz
Feb. - Okt. 2001	1. Teil der Anpassungen an der Achse Säge- / Landorfstrasse im Hinblick auf die künftige Funktion im Verkehrssystem. Bau der beiden Kreisel Weiermatt und Sägestrasse.
Okt. 2001 - Juli 2002	Erstellen der Busspur auf der Schwarzenburgstrasse beim ehemaligen ABM.
April 2002	Kreditgenehmigung zur Korrektion der Köniz- / Schwarzenburgstrasse durch den Grossen Rat des Kantons Bern
Sept. 2001 - Mai 2003	Bau des Bläuackergraben, der neuen Strassenverbindung zwischen Sonnenweg / Schwarzenburgstrasse und Sägestrasse, welche gleichzeitig als Zufahrt zur Einstellhalle des Kommerzgebäudes dient.
April 2002 - April 2003	Umgestaltung Köniz- / Schwarzenburgstrasse Abschnitt Schloss - Landorfstrasse
Mai 2003 – April 2004	Umgestaltung Köniz- / Schwarzenburgstrasse Abschnitt Landorfstrasse – Sonnenweg Süd
Feb. – Nov. 2004	Umgestaltung Köniz- / Schwarzenburgstrasse Abschnitt Sonnenweg Süd – Wabersackerstrasse und Bahnübergang Könizsstrasse sowie 2. Teil Achse Landorf- / Sägestrasse
26. Nov. 2004	Offizieller Abschluss der Korrektion Köniz- / Schwarzenburgstrasse

5. Vorher-Nachhervergleich Köniz-, / Schwarzenburgstrasse

Bild: kreisel_schloss_1.jpg

Aufwertung des Ortsbildes mit Kirche und Schloss.

Bild: kreisel_schloss_2.jpg

Kirchenvorplatz statt Verkehrsfläche.

Bild: steigungsbereich_1.jpg

Spurreduktion dank Kreisel erlaubt Radstreifen.

Bild: bläuackerplatz_1.jpg

Integration der Schwarzenburgstrasse in den Bläuackerplatz.

Bild: bläuackerplatz_2.jpg

Neue Fussgängerquerung zwischen Migros und Coop.

Bild: schwarzenburgstr_vorher.jpg

Breitere Ladenvorfelder dank Spurreduktion.

Alle Fotos zu beziehen auf www.be.ch/mediendok

6. Grafiken Köniz- / Schwarzenburgstrasse

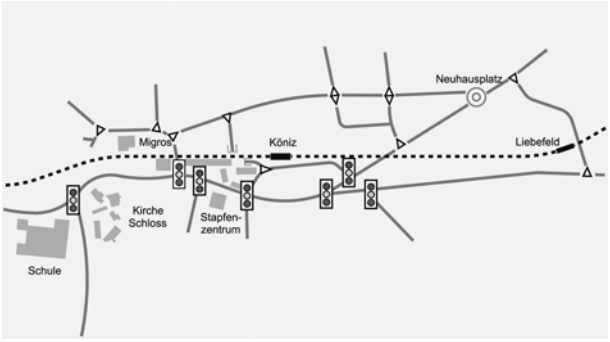

Bild: graf_regime_vorher.jpg

Vorher: Abfolge von 6 permanent aktiven Lichtsignalanlagen.

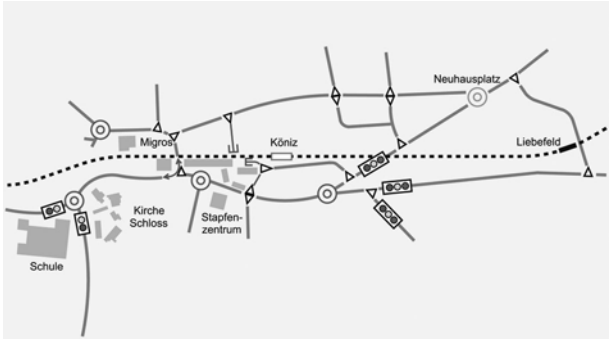

Bild: graf_regime_neu.jpg

Nachher: Lichtsignalanlagen nur zur Dosierung, ÖV-Bevorzugung und Sicherung Bahnübergang.

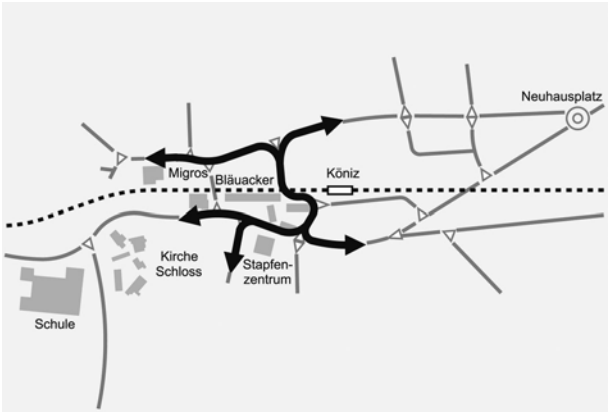

Bild: graf_ventil_zu.jpg

16 Stunden pro Tag ist die Landorfstrasse Fussgänger- und Velobereich.

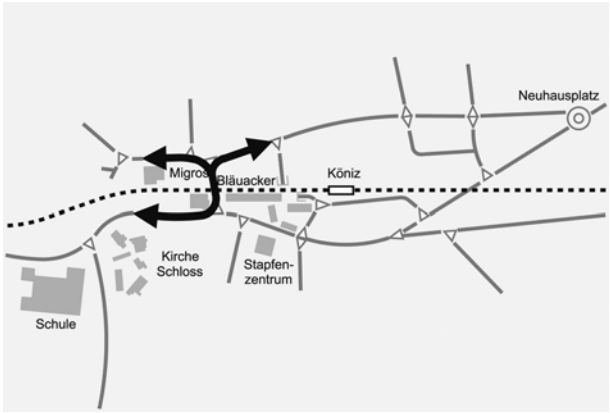

Bild: graf_ventil_offen.jpg

In den Spitzenstunden, steht dem Individual-verkehr der Bläuackergraben und die Landorfstrasse zur Verfügung.

Plan zum umgestalteten Strassennetz Bild: plan_uebersicht_v201004_A3.jpg

Alle Grafiken zu beziehen auf www.be.ch/mediendok