

## **2013.TVS.000002**

### **Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

## **Schwarztorstrasse: Einführung Velogegenverkehr: Anpassung und Erneuerung der Lichtsignalanlagen sowie Strassen- und Kanalsanierung im Abschnitt Belpstrasse-Monbijoustrasse; Projektierungskredit**

### **1. Worum es geht**

In seinen Legislaturrichtlinien 2013 - 2016 hat sich der Gemeinderat u. a. die Optimierung der Velowegverbindungen zum Ziel gesetzt. Die Schwarztorstrasse ist heute vom Loryplatz bis zur Sulgeneckstrasse nur als Einbahnstrasse befahrbar; Velogegenverkehr besteht einzig im Abschnitt Konsumstrasse bis Loryplatz. Zur Verbesserung der Veloverbindung Ost - West ist deshalb geplant, den Velogegenverkehr auf der ganzen Länge der Schwarztorstrasse einzuführen. Zur Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Einführung des Velogegenverkehrs auf der Schwarztorstrasse hat der Gemeinderat am 19. Juni 2013 einen Planungs- und Projektierungskredit von Fr. 140 000.00 bewilligt.

Bereits im Teilverkehrsplan motorisierter Individualverkehr (TVP MIV) für den Stadtteil III, den der Gemeinderat am 22. August 2012 erlassen hat, ist die Einführung des Velogegenverkehrs auf der gesamten Schwarztorstrasse vorgesehen. Das Schlüsselprojekt 1 des TVP MIV sowie die Quartierplanung für den Stadtteil III sehen vor, mittels Spurabbau und einer grundsätzlichen Neuorganisation des Verkehrs, das eigentliche Stadtteilzentrum (Raum Loryplatz - City West - Eigerplatz) vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Neben dem Spurabbau und der Einführung des Velogegenverkehrs soll die Schwarztorstrasse mittelfristig mittels Baumpflanzungen zu einem attraktiven Stadtraum mit Boulevardcharakter aufgewertet werden. Mit der Einführung des Velogegenverkehrs entsteht auf der Schwarztorstrasse in beiden Richtungen je ein 1.50 Meter breiter Velostreifen, was dem Standard des städtischen Velorichtplans entspricht.

Auch im Stadtrat wurde die Forderung erhoben, die Einführung des Velogegenverkehrs auf der Schwarztorstrasse zu prüfen. Mit SRB Nr. 2013-286 vom 20. Juni 2013 wurde das Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer/Susanne Elsener; GFL): Verkehrsführung für Velos an der Schwarztorstrasse überdenken erheblich erklärt; den Prüfungsbericht dazu hat der Gemeinderat im Juni 2014 verabschiedet.

Für die Einführung des Velogegenverkehrs auf der ganzen Schwarztorstrasse müssen einerseits die Lichtsignalanlagen optimiert und erneuert sowie Markierungs- und Signalisationsmassnahmen getroffen werden. Andererseits sind im Abschnitt Belpstrasse-Monbijoustrasse bauliche Sanierungs- und Umgestaltungsmassnahmen erforderlich. Zur Erarbeitung eines entsprechenden Bau- und Auflageprojekts wird dem Stadtrat vorliegend ein Projektierungskredit von Fr. 460 000.00 beantragt. Der vom Gemeinderat in eigener Kompetenz gesprochene, oben erwähnte Projektierungskredit von Fr. 140 000.00 ist im beantragten Betrag enthalten.

## 2. Ausgangslage

### 2.1. Betriebs- und Gestaltungskonzept

Im Hinblick auf die im TVP MIV vorgesehene Neugestaltung und Aufwertung der Schwarztorstrasse wurde unter Federführung der Verkehrsplanung ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Zu diesem Zweck wurde die Schwarztorstrasse in fünf Abschnitte unterteilt (siehe Planbeilage). Auf jedem Abschnitt wurden Varianten für die Einteilung des Strassenraums untersucht und Lösungsansätze entwickelt.

#### Loryplatz bis Brunnmattstrasse (Abschnitt A)

- *Velogegenverkehr:* Die heutigen zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV) werden auf eine gemeinsame Spur reduziert. Der Velogegenverkehr wird hinter der Parkplatzreihe angeordnet, um Konflikte mit einparkierenden Fahrzeugen zu vermeiden. Die heute auf der Westseite der Brunnmattstrasse angeordnete Bushaltestelle wird auf die Ostseite der Brunnmattstrasse verlegt. Die Strassenränder werden beidseitig unter Berücksichtigung der neuen Fahrspureinteilung und der wegfallenden Bushaltestelle angepasst, der Velogegenverkehr wird von der Fahrspur abgegrenzt.
- *Gestaltungsmassnahmen:* Angesichts des geringen Bestands an Grünstrukturen sind Strassenbäume erwünscht. Eine Baumreihe auf der Nordseite ist kurz- bis mittelfristig nicht realisierbar, weil dafür Werkleitungen unter hoher Kostenfolge verschoben werden müssten (Fernwärmekanal in ca. 1,5 m Tiefe). Eine einseitige Baumreihe auf der Südseite lässt sich realisieren - mit Ausnahme des Bereichs zwischen der Balder- und der Konsumstrasse, wo wegen des unterirdischen Sulgenbachs keine Bäume platziert werden können.

#### Brunnmattstrasse bis Zieglerstrasse (Abschnitt B)

- *Velogegenverkehr:* Die bestehenden zwei MIV-Spuren werden auf eine MIV-Spur reduziert. Die heute auf der Westseite der Brunnmattstrasse angeordnete Bushaltestelle wird auf die Ostseite der Brunnmattstrasse verlegt. Die Strassenränder werden beidseitig an die neue Fahrspureinteilung und die neue Bushaltestelle angepasst, der Velogegenverkehr wird von der Fahrspur abgegrenzt.
- *Gestaltungsmassnahmen:* Baumbestand ist auf der Nordseite in den privaten Vorgärten zwischen Lilienweg und Zieglerstrasse vorhanden. Bedarf für zusätzliche Strassenbäume besteht nur im Bereich des Meinen-Areals. Aufgrund der unterirdischen Bauten im Strassenbereich (Einstellhalle) wurde im Auftrag der Bauherrschaft Meinen-Areal eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Diese ergab, dass die Bäume nur mit hohen Kosten realisiert werden könnten. Die konkrete Gestaltung des Abschnitts Meinen-Areal (z. B. mit Bäumen oder, als Alternative, mit einer Fassadenbegrünung) wird im Rahmen des Wettbewerbs Meinen-Areal definiert.

#### Zieglerstrasse bis Belpstrasse (Abschnitt C)

- *Velogegenverkehr:* Die bestehende ÖV-Spur wird beibehalten. Die bestehenden zwei MIV-Spuren werden auf eine MIV-Spur reduziert. Die Strassenränder werden beidseitig auf die neue Fahrspureinteilung korrigiert, der Velogegenverkehr wird mit Markierung abgegrenzt.
- *Gestaltungsmassnahmen:* Gemäss Überbauungsordnung Mattenhof wäre auf der Südseite eine Baumreihe vorgesehen; darauf wird wegen des geringen Abstands zu den Hausfassaden und der hohen Unterhaltskosten verzichtet.

#### Belpstrasse bis Monbijoustrasse (Abschnitt D)

- *Velogegenverkehr:* Die Strasse muss verbreitert bzw. das Trottoir auf die minimale Breite von zwei Meter reduziert werden; deshalb müssen die Randsteine verschoben werden. Der Velogegenverkehr wird mit Markierung abgegrenzt.
- *Gestaltungsmassnahmen:* Der Strassenraum wirkt dank den Bäumen in den Vorgärten bereits heute sehr grün. Es besteht deshalb kein zusätzlicher Bedarf für Strassenbäume.

### Monbijoustrasse bis Sulgeneckstrasse (Abschnitt E)

- *Velogegenverkehr:* Der Velogegenverkehr wird hinter der nördlichen Parkplatzreihe angeordnet, um Konflikte mit einparkierenden Fahrzeugen zu vermeiden. Die nördlichen Querparkplätze werden neu südlich und nördlich als Längsparkplätze entlang der Schwarztorstrasse angeordnet. Die Strassenränder werden beidseitig an die neuen Fahrspuren angepasst, der Velogegenverkehr wird von der Fahrspur abgegrenzt.
- *Gestaltungsmassnahmen:* Der Florapark auf der Nordseite soll von der Strasse aus möglichst gut in Erscheinung treten, dazu sollen die bestehenden Bäume auf der Nordseite entfernt werden. Die hohen Fassaden und das breite Trottoir auf der Südseite sollen mit einer Baumreihe aufgelockert werden.

### 2.2. *Verkehrsregime*

Die Verkehrsflüsse, die sich aus den oben dargestellten Lösungsansätzen ergeben, sind nach bisherigen Abklärungen sowohl mit dem aktuellen wie auch mit dem künftigen Verkehrsregime im Mattenhof-Quartier kompatibel, welches im Hinblick auf den Ausbau des Bahnhofs Bern geplant ist (vgl. dazu und zum Folgenden auch die vom Gemeinderat am 28. Oktober 2015 verabschiedete Vorlage „Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Neuer Zugang Bubenberg und Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschritt; Erhöhung Projektierungskredit“):

Wie der Gemeinderat in der ZBB-Vorlage ausgeführt hat, geben übergeordnete Prognosen zur Entwicklung des MIV in der Region Bern erfahrungsgemäss keine genügend zuverlässigen Hinweise auf die künftige MIV-Belastung an einem bestimmten Strassenquerschnitt. Dies gilt besonders für zentrale städtische Verkehrsachsen<sup>1</sup>. Die kantonalen MIV-Prognosen für den Raum Bern decken sich zudem auch nicht mit den verkehrspolitischen Zielen des Gemeinderats: Der MIV soll im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität, welche die Wohn- und Lebensqualität ins Zentrum stellt, langfristig reduziert bzw. auf stadtverträglichere Verkehrsarten umgelagert werden (ÖV, Velo). Diese Erkenntnisse treffen auch für die Schwarztorstrasse zu: Bei der dortigen Zählstelle (Nr. 31) hat der Verkehr von 2005 bis 2014 nicht zu-, sondern um über 25 Prozent abgenommen und es kann davon ausgegangen werden, dass diese Entwicklung weiter anhält. Für das Jahr 2025 wurde im Rahmen der Studien zu ZBB eine Verkehrsreduktion von rund 13 Prozent für den Innenstadtpereimeter prognostiziert.

Es ist vorgesehen, zusammen mit dem Velogegenverkehr Schwarztorstrasse eine zusätzliche Dosierungsstelle an der Schlosstrasse zu realisieren (vor dem Loryplatz). Damit kann gewährleistet werden, dass der ÖV auf der Schwarztorstrasse auch während den Spitzenzeiten seinen Fahrplan einhalten kann und später auch die im Umfeld des Zugangs Bubenberg geplanten Massnahmen (Baustein 1 der Verkehrsmassnahmen ZBB) und die vorgesehene Änderung des Verkehrsregimes Mattenhof (Teil des Bausteins 3 der Verkehrsmassnahmen) umgesetzt werden können - dies selbst bei den heutigen Verkehrsmengen. Bei einer Verkehrsabnahme im prognostizierten Umfang wird die Dosierungsstelle an der Schlosstrasse zwar weiterhin erforderlich sein, der Verkehrsablauf im Bereich Schwarztorstrasse/Belpstrasse kann dadurch jedoch optimiert werden.

Nach der Einführung des Velogegenverkehrs wird mit einem Monitoring geprüft, ob für den ÖV allenfalls zusätzliche Massnahmen bei den Lichtsignalanlagen getroffen werden müssen.

---

<sup>1</sup> Dieser Befund wird von Kanton und Region geteilt; vgl. dazu den aktuellen Entwurf des Regionalen Gesamtverkehrs und Siedlungskonzepts Bern-Mittelland, 2. Generation (Vorprüfungsexemplar vom 30. November 2015, S. 45f.)

### 2.3. Umsetzung

Der Sanierungsbedarf der Strassen und Werkleitungen auf den verschiedenen Abschnitten der Schwarztorstrasse ist unterschiedlich ausgeprägt. Die im Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehenen baulichen Massnahmen müssen zudem teilweise mit Drittprojekten koordiniert bzw. in deren Rahmen umgesetzt werden (z. B. Überbauung Meinen-Areal, Gleisersatz Brunnmattstrasse, Gleisersatz Belpstrasse). Aus diesen Gründen sollen im Rahmen des vorliegenden Projekts nur die Massnahmen ausgeführt werden, welche zur Einführung des Velogegeverkehrs auf der ganzen Länge der Schwarztorstrasse unabdingbar sind; wo sinnvoll und möglich werden sie mit Sanierungsmassnahmen verbunden (insbesondere im Abschnitt D):

- Die Lichtsignalanlagen müssen angepasst und optimiert bzw. erneuert werden.
- Der Radius der Strassenränder bei den Kreuzungen Schwarztorstrasse/Belpstrasse und Schwarztorstrasse/Mühlmattstrasse müssen aufgrund der engeren Schleppkurve angepasst werden.
- Im Abschnitt D (Belpstrasse-Monbijoustrasse) muss die Strasse verbreitert werden. Zweckmässigerweise werden in diesem Abschnitt anstehende Strassen- und Werkleitungssanierungen gleichzeitig ausgeführt.
- Auf den restlichen Abschnitten kann der Velogegeverkehr auch ohne bauliche Sanierung eingeführt werden; indessen müssen die Markierungen und Signalisationen dafür angepasst werden.
- Im Abschnitt E (Monbijoustrasse-Sulgeneckstrasse) wird der Velogegeverkehr auf dem Trottoir geführt. Auf der Nordseite müssen zu diesem Zweck zwei Bäume gefällt werden. Fussverkehr und Veloverkehr werden auf dem Trottoir getrennt geführt, was zumindest mittels einer Markierung sicherzustellen ist. Damit die Abgrenzung zwischen Fahrbahn, Velospur und Fussgängerbereich auch für blinde Personen ertastbar ist, muss zudem geprüft werden, ob eine bauliche Abgrenzung erstellt werden muss.

Mit diesen Massnahmen wird auf der Schwarztorstrasse in beiden Richtungen je ein 1.50 Meter breiter Velostreifen entstehen, was dem Standard des städtischen Velorichtplans entspricht.

Die weiteren Massnahmen zur Aufwertung der Schwarztorstrasse werden im Rahmen von späteren Drittprojekten realisiert (Überbauung Meinen-Areal, Gleisersatz Brunnmattstrasse, Gleisersatz Belpstrasse).

## 3. Das Projekt

### 3.1. Abschnitt D (Belpstrasse-Monbijoustrasse): Gesamtsanierung

Wie unter Ziffer 2.3 erwähnt ist die Verbreiterung der Strasse im Abschnitt D Belpstrasse-Monbijoustrasse eine unabdingbare Voraussetzung, um den Velogegeverkehr einzuführen. Die Gelegenheit soll benützt werden, in diesem Abschnitt anstehende Strassen- und Werkleitungssanierungen gleichzeitig auszuführen. Folgende Arbeiten sind vorgesehen:

- *Erneuerung des Strassenbelags inkl. Ersatz der Strassenentwässerung:* Im Abschnitt zwischen Belpstrasse und Monbijoustrasse ist eine Gesamtsanierung des Strassenbelags und der Strassenentwässerung notwendig. Das Trottoir wird auf die minimale Breite von zwei Meter reduziert, damit die Strasse zugunsten des Velogegeverkehrs entsprechend verbreitert werden kann.
- *Ersatz der bestehenden Mischabwasserleitung:* Die Mischabwasserleitungen in der Schwarztorstrasse stammen aus dem Jahr 1900 bzw. 1903 und sind baulich in schlechtem Zustand; sie müssen daher ersetzt werden.

- *Neuer LSA-Kabelrohrblock:* Die heutige Kabelrohranlage für das Koordinationsnetz der Lichtsignalanlagen (LSA) besteht teilweise aus Zementrohren und ist bereits stark belegt. Die Schächte sind für heutige Anforderungen zu klein. Der Kabelrohrblock soll deshalb auf der gesamten Länge des Abschnitts Belpstrasse-Monbijoustrasse (ca. 250 m) inklusive den Kabelzugschächten mit zusätzlichen Rohrtrassen und Schächten ergänzt werden.
- *Werkleitungen Dritter:* Energie Wasser Bern hebt eine Gasleitung auf. Weiter wird in einem kleinen Abschnitt die Gas- und Wasserleitung ersetzt. Im Trottoirbereich Schwarztorstrasse Nr. 51 - 57 wird eine neue Elektroleitung verlegt. Zudem ist die Swisscom interessiert, im Projektperimeter Leerrohre zu verlegen.

### 3.2. *Übrige Abschnitte: Markierung und Signalisation*

Mit Ausnahme des Abschnitts D (Belpstrasse-Monbijoustrasse) kann der Velogegeverkehr ohne bauliche Sanierung eingeführt werden; indessen müssen die Markierungen und Signalisationen dafür angepasst werden. Der für die Markierung des Velostreifens erforderliche Platz wird durch Reduktion der MIV-Fahrspuren gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept gewonnen (vgl. Ziffer 2.1. hievor). Das daraus resultierende Verkehrsregime ist mit einer Verkehrssimulation getestet worden (vgl. Ziffer 2.2. hievor).

### 3.3. *Gesamte Strecke: Anpassung bzw. Erneuerung von 4 Lichtsignalanlagen*

Damit der Velogegeverkehr eingeführt werden kann, müssen auf der gesamten Strecke die bestehenden Lichtsignalanlagen angepasst werden. Dabei sind Programmanpassungen sowie zusätzliche Ampeln und Anmeldeschleifen für den Velogegeverkehr notwendig. Mit der Neuprogrammierung wird zusätzlich geprüft, ob die Steuerung der Lichtsignalanlagen zugunsten des Veloverkehrs optimiert werden kann. Aufgrund des Alters der Lichtsignalanlagen (deren Lebensdauer 20 Jahre beträgt) können diese Anpassungen teilweise mit ohnehin geplanten Erneuerungen kombiniert werden. Folgende Erneuerungen bzw. Anpassungen sind bei den jeweiligen Anlagen geplant:

- *Erneuerung LSA Schwarztor-/Monbijoustrasse und Schwarztor-/Mühlemattstrasse:* Die Lichtsignalanlage der beiden Kreuzungen stammt aus dem Jahr 1996 und muss daher vollständig erneuert werden. Dabei müssen auch die Rohrverbindungen zwischen Masten und Steuergerät komplett neu erstellt werden. Die Erneuerung ist zusammen mit der Einführung des Velogegeverkehrs im Jahr 2018 vorgesehen.  
Bei der Kreuzung Monbijoustrasse wird die Anlage aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens aus der Monbijoustrasse künftig nur noch als sogenannte Dunkelanlage betrieben. Das bedeutet, dass die Lichtsignalanlage auf das Minimum zurückgebaut wird und den Verkehr nur noch im Fall einer ÖV-Anmeldung (Linien 9 und 19) regelt.  
Bei der Kreuzung Mühlemattstrasse wird die Anlage wie bisher betrieben. Ein Rückbau ist nicht möglich, unter anderem um die Fussgängerbeziehungen zum Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband an der Gutenbergstrasse 40 weiterhin zu sichern. Ausserdem hat die Anlage eine Dosierungs- und Rückhaltefunktion im Gesamtverkehrssystem.
- *Erneuerung LSA Schwarztorstrasse/Belpstrasse:* Auch diese Lichtsignalanlage muss aufgrund ihres Alters - sie stammt aus dem Jahr 1998 - erneuert werden. Vorgesehen ist die Erneuerung zusammen mit der Einführung des Velogegeverkehrs im Jahr 2018.
- *Anpassung LSA Schwarztorstrasse/Zieglerstrasse:* Die Lichtsignalanlage wurde zuletzt im Jahr 2004 erneuert. Bei einer Lebensdauer von 20 Jahre ist die nächste Erneuerung ca. im Jahr 2024 geplant. Zur Einführung des Velogegeverkehrs im Jahr 2018 werden daher nur die dafür notwendigen Anpassungen vorgenommen.
- *Anpassung LSA Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse:* Die Lichtsignalanlage wurde im Jahr 2011 erneuert (Steuergerät, Verkabelung, Lichtsignalmasten). Damals wurden aber keine Tiefbauarbeiten (Rohrtrassen/Schächte) ausgeführt. Über den Verlauf der heutigen Verkabelung und die Auslastung der Rohranlage geben die vorhandenen Planunterlagen keine Auskunft.

Vermutlich verlaufen die Verbindungen im Fernwärmekanal oder durch die Einstellhalle Meinen-Areal. Es ist daher nicht klar, wie die zusätzlichen Signalgeber für den Velogegegenverkehr angeschlossen werden können. Dies wird im Rahmen der weiteren Projektierung genauer geprüft, damit die Anpassungen mit der Einführung des Velogegegenverkehrs im Jahr 2018 umgesetzt werden können.

#### 4. Kosten

##### 4.1. Gesamtkosten

Die Kosten für das unter Ziffer 3 geschilderte Projekt werden gesamthaft auf ca. 4,4 Mio. Franken geschätzt (Kostengenauigkeit +/- 30 %, inkl. MwSt.). Diese lassen sich grob wie folgt aufteilen:

Gesamtsanierung (Abschnitt D)	ca. 1,6 Mio. Fr.
Markierung und Signalisation (übrige Abschnitte)	ca. 0,3 Mio. Fr.
Lichtsignalanlagen (gesamte Strecke)	ca. 2,5 Mio. Fr.

Alle Kostenangaben basieren auf dem Stand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts vom 4. Juli 2014 und können noch Änderungen erfahren. Insbesondere ist für die Erneuerung der Lichtsignalanlagen mit der weiteren Projektierung zu prüfen, welche baulichen Massnahmen zu treffen sind.

##### 4.2. Projektierungskosten/Finanzierung

Für die weiteren Projektierungsarbeiten (Erarbeitung des Bau- und Auflageprojekts) beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungskredit von Fr. 460 000.00. Der vom Gemeinderat in eigener Kompetenz gesprochene Projektierungskredit von Fr. 140 000.00 ist in dieser Summe inbegriffen. Im Einzelnen setzen sich die Projektierungskosten wie folgt zusammen:

Bisher bewilligter Projektierungskredit (Gemeinderatskompetenz)	Fr.	140 000.00
Projektierung Strassenbau / LSA (Investitionsrechnung)	Fr.	260 000.00
Projektierung Abwasseranlagen (Sonderrechnung Stadtentwässerung)	Fr.	60 000.00
<b>Total beantragter Projektierungskredit (inkl. MwSt. 8 %)</b>	<b>Fr.</b>	<b>460 000.00</b>

Die konkrete Abgrenzung der Kosten zwischen der Investitionsrechnung der Stadt Bern und der Sonderrechnung Stadtentwässerung wird mit dem Kostenvoranschlag im Bauprojekt definiert.

Die Finanzierung der Siedlungsentwässerungsanlage erfolgt über die Sonderrechnung Stadtentwässerung. Für die Ausgabekompetenz massgebend ist daher die Kreditsumme inklusive Mehrwertsteuer (Fr. 60 000.00). Abschreibung und Verzinsung werden jedoch auf der Kreditsumme ohne Mehrwertsteuer (gerundet Fr. 56 000.00) berechnet, da es sich um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt (siehe Ziff. 7.2.).

#### 5. Kapitalfolgekosten

##### 5.1. Kapitalfolgekosten Strassenbau (Investitionsrechnung Stadt)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	400 000.00	360 000.00	320 000.00	40 000.00
Abschreibung 10 %	40 000.00	40 000.00	40 000.00	40 000.00
Zins 2.3 %	9 200.00	8 280.00	7 360.00	920.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>49 200.00</b>	<b>48 280.00</b>	<b>47 360.00</b>	<b>40 920.00</b>

## 5.2. Kapitalfolgekosten Stadtentwässerung (Sonderrechnung Stadtentwässerung)

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>10. Jahr</b>
Restbuchwert	56 000.00	50 400.00	44 800.00	5 600.00
Abschreibung 10%	5 600.00	5 600.00	5 600.00	5 600.00
Zins 2.3%	1 290.00	1 160.00	1 030.00	130.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>6 890.00</b>	<b>6 760.00</b>	<b>6 630.00</b>	<b>5 730.00</b>

Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zu dem entsprechenden Abschreibungssatz der Anlagekategorie. Die oben aufgeführten Abschreibungskosten über zehn Jahre fallen bei Nichtrealisierung an. Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

## 6. Weiteres Vorgehen/Terminplan

Die Einführung des Velogegeverkehrs wurde ursprünglich für das Jahr 2016 in Aussicht gestellt. Dieser Zeitplan ist nicht realistisch: Zum einen benötigen die Planerausschreibung, die Erarbeitung des Bauprojekts, die Durchführung des Bewilligungsverfahrens, die Beschaffung des Ausführungskredits und die Baumeisterausschreibung ihre Zeit, zum andern wird die Schwarztorstrasse für den Umleitungsverkehr im Zusammenhang mit der Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz benötigt. Die bauliche Sanierung und Umgestaltung des Abschnitts D (Belpstrasse-Monbijoustrasse), die Anpassungen an den betroffenen Lichtsignalanlagen sowie die Markierungs- und Signalisationsmassnahmen zur Einführung des Velogegeverkehrs auf der ganzen Schwarztorstrasse sind daher nach heutigem Kenntnisstand im Jahr 2018 vorgesehen.

Das weitere Vorgehen für die Sanierung des Abschnitts D Belpstrasse-Monbijoustrasse, die Erneuerung/Anpassung der betroffenen Lichtsignalanlagen sowie die Markierungs-/Signalisationsmassnahmen über alle Abschnitte ist wie folgt geplant:

Winter 2015/2016	Ausschreibung Planerteam
Ende 2016	Start Bewilligungsverfahren
2017	Stadtratsbeschluss Ausführungskredit
2018	Realisierung

Noch offen ist die Terminierung für die Umsetzung der übrigen Aufwertungen der Schwarztorstrasse. Diese sind wie ausgeführt abhängig von Drittprojekten.

## Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Schwarztorstrasse: Einführung Velogegeverkehr: Anpassung und Erneuerung der Lichtsignalanlagen sowie Strassen- und Kanalsanierung im Abschnitt Belpstrasse-Monbijoustrasse; Projektierungskredit.
2. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojekts werden folgende Projektierungskredite bewilligt:
  - Fr. 400 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100395 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau.
  - Fr. 60 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500222 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.

Der gesamte Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.

3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 16. Dezember 2015

Der Gemeinderat

*Beilage:*  
Übersicht 1:5000