

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Gesamtsanierung Monbijoustrasse: Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Die Gleisanlage auf der Monbijoustrasse muss im Abschnitt zwischen der Kreuzung Eigerstrasse und dem Knoten Seftigenstrasse altersbedingt ersetzt werden. Gleichzeitig werden im Strassenraum Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit getroffen. Zudem wird die Tramhaltestelle Wander hindernisfrei ausgestaltet. Im Rahmen der Vernehmlassung zur Koordination im öffentlichen Raum stellte sich heraus, dass auch bei diversen Werkleitungen Sanierungsbedarf besteht. Vor allem die Gas- und Wasserleitungen von Energie Wasser Bern haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und müssen saniert werden. Die städtischen Siedlungsentwässerungsanlagen – sie stammen aus dem frühen 20. Jahrhundert – müssen ebenfalls ersetzt werden. Weiter plant der Wärmeverbund Marzili, das Leitungsnetz auszubauen. All diese Bedürfnisse werden im vorliegenden Projekt gebündelt.

Für die Erarbeitung des Bauprojekts und die Durchführung des Bewilligungsverfahrens hat der Stadtrat am 28. Januar 2016 einen Kredit in der Höhe von Fr. 700 000.00 genehmigt (SRB Nr. 2016-42). Dabei forderte er gleichzeitig, bei der Haltestelle Wander eine Umfahrungsmöglichkeit stadtauswärts für Velos zu realisieren, und er erteilte den Auftrag, zu prüfen, ob von der Monbijoustrasse über die Kreuzung Monbijoustrasse/Seftigenstrasse bis aufs südseitige Trottoir der Seftigenstrasse eine rot eingefärbte, 1,50 Meter breite Velospur markiert und das Trottoir für den Veloverkehr geöffnet werden könne (allenfalls mit baulichen Massnahmen). Die Forderungen des Stadtrats wurden im Bauprojekt überprüft und können zu einem grossen Teil umgesetzt werden (vgl. Kap. 3.1).

Die Gesamtkosten für die Gesamtsanierung Monbijoustrasse belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf 29,68 Mio. Franken. Der städtische Anteil beträgt 18,82 Mio. Franken, davon entfallen 5,23 Mio. Franken auf den Strassenbau (Investitionsrechnung) und 13,59 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Stadtentwässerung. Der vom Stadtrat bewilligte Projektierungskredit ist im Kredit enthalten.

Für die Realisierung der Gesamtsanierung Monbijoustrasse beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten für den Kostenanteil der Stadt Bern einen Ausführungskredit von insgesamt 18,82 Mio. Franken.

2. Vorgezogene Massnahmen

2.1 *Gleisersatz Kurve Friedheimweg*

Bereits 2015 musste BERNMOBIL die Tramgleise im Bereich Monbijoustrasse/Seftigenstrasse/Friedheimweg auf einer Länge von ca. 110 Metern sanieren: Aufgrund des maroden Zustands der stark beanspruchten Gleise in der Kurve konnte mit dem Ersatz nicht bis zur ordentlichen Sanierung der Monbijoustrasse zugewartet werden. Bei der anstehenden Gesamtsanierung der Monbijoustrasse kann die ersetzte Gleisanlage bestehen bleiben. Einzig die Übergangsstücke müssen ersetzt werden.

2.2 Tempo 30 im Bereich der Haltestelle Wander

Im Sinne einer vorgezogenen Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde 2015 im Bereich der Tramhaltestelle Wander Tempo 30 eingeführt. Die eigentliche Umgestaltung der Haltestelle erfolgt im Rahmen der Gesamtanierung Monbijoustrasse.

2.3 Knoten Monbijou-/Eigerstrasse

Am Knoten Monbijou-/Eigerstrasse sind die Bedingungen für den Fussverkehr unbefriedigend, weshalb zurzeit durch die Verkehrsplanung der Stadt Bern mehrere Sofortmassnahmen geprüft werden. Die Lösungsvarianten zielen auf geringere Wartezeiten der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie auf eine verbesserte Abstimmung zwischen Fussverkehr und öV ab. Die Entwicklung erfolgt in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL und weiteren städtischen Stellen. Voraussichtlich Anfang 2020 werden die Massnahmen vor Ort im Rahmen von Pilotversuchen getestet, ausgewertet und optimiert.

Die Situation am Knoten Monbijou-/Eigerstrasse kann aber nicht isoliert verbessert werden, die Abhängigkeiten zum Verkehrsregime auf der Eigerstrasse sind zu gross. Grössere Veränderungen sind deshalb erst im Zusammenhang mit dem Sanierungsprojekt «Gesamtachse Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse» möglich, für welches der Stadtrat am 6. Dezember 2018 einen Projektierungskredit genehmigt hat (SRB Nr. 2018-577). Die Massnahmen auf der Monbijoustrasse sind mit dem Projekt «Gesamtachse Eigerstrasse-Kirchenfeldstrasse» koordiniert und abgestimmt.

3. Projekt

3.1 Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr

Aufgrund der bestehenden Baumallee können am Layout der Strasse keine grossen Veränderungen vorgenommen werden. Die einzige wesentliche Anpassung im Strassenraum besteht in der Einrichtung von baulich von der Fahrbahn abgetrennten Velostreifen auf beiden Strassenseiten. Zudem wird nach den erfolgten Werkleitungs- und Gleisarbeiten die Strassenoberfläche im ganzen Perimeter erneuert.

Konkret sind in den drei Projektabschnitten folgende Massnahmen geplant:

Projektabschnitt 1 (Knoten Monbijou-/Eigerstrasse bis Einfahrt Weissenbühlweg; vgl. Plan)

Im Projektabschnitt 1 wird die Fussgängersicherheit erhöht, indem der bestehende Fussgängerstreifen, der sich nördlich der Einmündung Sulgenauweg befindet, in Richtung Süden verlegt wird. Damit können die Sichtweiten verbessert werden. Zudem werden beidseitig Velostreifen markiert.

Auf beiden Seiten des Sulgenauwegs werden behindertengerechte Trottoirüberfahrten erstellt, sodass die Sicherheit und der Komfort für Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht wird.

Projektabschnitt 2 (Einfahrt Weissenbühlweg bis Einfahrt Holzikofenweg; vgl. Plan)

Die hauptsächlichen Anpassungen im Projektabschnitt 2 betreffen – neben den beidseitigen Velostreifen – die Tramhaltestelle «Wander». Diese wird den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechend barrierefrei umgebaut und zu einer sogenannten Kaphaltestelle umgestaltet: Autos müssen künftig hinter den haltenden Trams warten. Die alte Wartehalle (stadteinwärts) wird demontiert und in die Mitte des neuen (und deutlich breiter ausgestalteten) Perrons verschoben. Stadtauswärts ist hingegen aufgrund der vergleichsweise kleinen Fahrgastzahlen und der knappen Platzverhältnisse keine Wartehalle geplant. Allerdings wird versucht, mit dem Besitzer der angrenzenden Liegenschaft eine Vereinbarung zu treffen (Dienstbarkeitsvertrag), damit dort für Wartende ein Unterstand mit Sitzgelegenheit eingerichtet werden kann.

Der Stadtratsauftrag, wonach bei der Tramhaltestelle «Wander» stadtauswärts eine legale Umfahrung für Velos zu realisieren sei, kann umgesetzt werden. Eine Haltestellenumfahrung für Velos stadteinwärts ist hingegen nicht möglich, weil sonst die bundesgesetzlichen Vorgaben (BehiG) nicht eingehalten werden können. Vor und nach der Haltestelle sind Fussgängerstreifen geplant. Diese werden mit einer Mittelinsel ergänzt und garantieren so ein sicheres Queren. Der Holzikofenweg wird zwischen Monbijou- und Morillonstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt. Dank dieser Massnahme wird der Wartebereich bei der Tramhaltestelle «Wander» vor querenden Fahrzeugen geschützt. Mit der gewählten Variante können alle Vorgaben der betroffenen Anspruchsgruppen (Behindertenorganisationen, Velo- und Fussgängerverbände) eingehalten werden.

Eine weitere Massnahme im Projektabschnitt 2 betrifft die in der Morillonstrasse gelegene Bushaltestelle «Wander» (stadteinwärts) der Linie 19. Sie wird verschoben und kommt neu unmittelbar vis-à-vis der stadtauswärts führenden Haltestelle zu liegen. Gleichzeitig wird sie barrierefrei ausgestaltet. Durch die Verschiebung der Haltestelle können an der Morillonstrasse sechs neue Parkplätze eingerichtet werden – dies als kleine Kompensation der im Projektabschnitt 3 insgesamt 29 aufgehobenen Parkplätze (s. unten).

Weiter sind bei den Einfahrten des Holzikofenwegs und des Weissenbühlwegs behindertengerechte Trottoirüberfahrten geplant, mit denen die Sicherheit und der Komfort für Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht werden sollen.

Projektabschnitt 3 (Einfahrt Holzikofenweg bis Knoten Monbijou-/Seftigenstrasse; vgl. Plan)

Um genügend Raum für den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr zu schaffen, werden die 29 bestehenden Längsparkplätze (stadteinwärts) aufgehoben. Die Massnahme ist vertretbar, zumal die Belegung der Parkplätze nur rund 20 bis 30 % beträgt. Sie entspricht zudem den vom Gemeinderat Ende Mai 2019 verabschiedeten Klima-Massnahmen, welche mittelfristig einen Abbau von 50 % der öffentlichen Parkplätze vorsehen.

Beim Knoten Monbijou-/Seftigenstrasse wird stadteinwärts eine «Veloweiche» angeordnet. Diese – physische – Trennung erhöht einerseits die Sicherheit für die Velofahrenden, welche dank dieser Massnahme gegen den in die Monbijoustrasse einbiegenden motorisierten Individualverkehr geschützt sind; andererseits wird mit diesem Element auch die Sicherheit für den Fussverkehr verbessert, da die Sichtverhältnisse optimiert werden und die Übergangslänge verkürzt wird.

Dem Auftrag des Stadtrats, auf der Kreuzung Monbijou-/Seftigenstrasse «eine rot eingefärbte 1,50 Meter breite Velospur zu prüfen, welche die Velofahrenden aus der Monbijoustrasse auf das südseitige Trottoir der Seftigenstrasse führt», und zudem abzuklären, ob das Trottoir für den Veloverkehr geöffnet und in einem weiteren Schritt baulich anzupassen sei, wurde mit folgenden Ergebnissen nachgekommen:

- Bei der Seftigenstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse; auch die Kreuzung und das südlich der Seftigenstrasse gelegene Trottoir stehen unter der Strassenhoheit des Kantons Bern. Die Entscheidbefugnis liegt daher in diesen Bereichen nicht bei der Stadt.
- Die Querschnittsbreite des Trottoirs reicht nicht für einen kombinierten Rad- und Fussweg aus. Zudem müssten beim Überfahren der Kreuzung Richtung Trottoir die Dienstgleise traversiert werden, was ein Sicherheitsrisiko darstellt. Insofern kann das Anliegen des Stadtrats nicht umgesetzt werden.

Geplant ist nun aber, den neuen, stadtauswärts führenden Radstreifen bis zur Ampel an der Kreuzung Seftigenstrasse zu ziehen und den motorisierten Individualverkehr auf die Trasse des Trams zu verschieben. Die bisher dem Tram vorbehaltene Sperrfläche vor der Kreuzung wird aufgehoben.

Das bedeutet, dass Trams und Autos künftig dieselbe Fahrbahn benutzen und auch dieselben Grünzeiten haben – heute müssen Autos warten, wenn das Tram die Kreuzung überquert. Weil die Haltestelle «Wander» neu als Kaphaltestelle ausgestaltet wird (vgl. Abschnitt 2) – und damit die Autos die Trams nicht mehr überholen können, – ist auf der neu gemeinsam genutzten Fläche vor der Kreuzung nur mit wenigen Autos und entsprechend mit keinen Behinderungen für den Tramverkehr zu rechnen. Die neue Verkehrsführung bedingt aber, dass für die Trams auf dem Knoten Monbijou-/Seftigenstrasse ein Kreuzungsverbot eingeführt wird, weil ansonsten in die Seftigenstrasse einbiegende Autos/Velos mit dem entgegenkommenden Tram kollidieren könnten. Da es sich dabei um eine innovative Lösung handelt, wird der Verkehrsknoten überwacht, sodass auf allfällige Sicherheitsdefizite rasch reagiert werden kann. Eine weitergehende Anpassung dürfte dann voraussichtlich 2027 erfolgen: Dannzumal plant der Kanton Bern die Korrektur der Seftigenstrasse.

3.2 *Siedlungsentwässerung*

Neben den Gleisen und der Strassenoberfläche soll in der Monbijoustrasse auch die Siedlungsentwässerung erneuert werden. Die Kanäle stammen aus dem frühen 20. Jahrhundert und haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht. Sowohl die Hauptleitungen als auch die Zwischenschächte werden im ganzen Projektperimeter komplett ersetzt. Die Rohrleitungsdurchmesser wurden anhand der neusten Berechnungen aus dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) konzipiert.

Im Abschnitt zwischen Eigerstrasse und Weissenbühlweg (Projektabschnitt 1) bestehen heute zwei Kanäle – einer auf der linken, einer auf der rechten Strassenseite. Mit der Sanierung wird das Abwasser in einer einzigen Leitung kanalisiert. Die neue Leitung – sie hat einen Durchmesser von 1 200 mm und liegt 6 bis 8 Meter unter der Strassenoberfläche – wird im sogenannten Microtunneling-Verfahren realisiert: Dabei erstellt eine ferngesteuerte Tunnelbohrmaschine die notwendigen Kanäle; nur für den Bau der Schächte sind oberirdische Arbeiten nötig. Auf diese Weise können die baulichen Auswirkungen auf Anwohnerinnen und Anwohner, auf den öffentlichen und privaten Verkehr sowie auf Passantinnen und Passanten stark reduziert werden. Neben der Hauptleitung müssen auch die Anschlussleitungen zu den privaten Liegenschaften neu erstellt werden.

Im Abschnitt zwischen Weissenbühlweg und Seftigenstrasse (Projektabschnitte 2 und 3) wird die neue Leitung, die hier rund 4 bis 6 Meter unter dem Boden liegt, aufgrund des deutlich kleineren Leitungsdurchmessers (500 mm) im herkömmlichen Verfahren (offener Graben) erstellt. Die bestehenden Seitenanschlüsse der Liegenschaften werden neu angeschlossen; ein Ersatz der bestehenden Hausanschlüsse ist nicht nötig.

3.3 *Bäume und Pflanzen*

Im gesamten Projektperimeter befinden sich 90 Alleebäume. Davon sind deren 40 direkt oder indirekt von den Bauarbeiten betroffen. Direkt betroffen sind fünf Bäume bei der Tramhaltestelle Wander, die gefällt werden müssen, damit die Haltestelle barrierefrei ausgestaltet und der Wartebereich erweitert werden kann. Ersatzpflanzungen sind dort nicht möglich, weil aufgrund der zahlreichen Werkleitungen im Boden keine Flächen für den Wurzelwuchs vorhanden sind. Als teilweiser Ersatz wird bei der Ausfahrt Weissenbühlweg ein neuer Baum gepflanzt. Direkt betroffen ist zudem ein weiterer Baum südwestlich der Einfahrt Sulgenauweg, der dem neuen, aus Sicherheitsgründen verschobenen Fussgängerstreifen weichen muss; an seiner Stelle wird auf der gegenüberliegenden Strassenseite ein neuer Baum gepflanzt. Bei 34 weiteren Bäumen müssen im Zuge der Sanierungsarbeiten teils schwerwiegende Eingriffe im Bereich des Wurzelwerks vorgenommen werden, weil sich die Leitungen in unmittelbarer Nähe der Wurzeln befinden. Sechs dieser Bäume müssen entfernt werden: Ober- und unterhalb der Tramhaltestelle Wander ist für den Bau der neuen Hausanschlussleitungen unerlässlich, dass die dort vorhandenen Bäume gefällt werden; die Leitungen können aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht anders positioniert werden. Diese Bäume können nach Abschluss der Arbeiten an Ort und Stelle durch neue Bäume ersetzt werden. Insgesamt werden somit nach der Gesamtanierung im Projektperimeter noch 86 Bäume vorhanden sein.

Zugunsten der übrigen 28 von den Bauarbeiten betroffenen Bäumen sind umfassende Schutzmassnahmen geplant. Dazu ist im beantragten Kredit ein namhafter Betrag veranschlagt (Fr. 100 000.00¹). Dieser beinhaltet sowohl die sorgfältige Vorbereitung der Eingriffe in die Baumgruben und Wurzelbereiche als auch Belüftungs- und Bewässerungsmassnahmen sowie laufende Schutzmassnahmen während den Bauarbeiten. Die Arbeiten werden zudem durch interne und externe Experten fachkundig begleitet. Trotz der verstärkten Schutzmassnahmen besteht keine abschliessende Garantie, dass nicht noch weitere Bäume von den Bauarbeiten derart tangiert werden, dass sie nicht überleben können. Sollten aus diesem Grund weitere Bäume gefällt werden müssen, würden sie am gleichen Ort ersetzt.

Im Zusammenhang mit dem Anschluss der neuen Kanalisationsleitung an die bestehende Mischwasserleitung – dieser erfolgt im kleinen «Pärkli» jenseits der Eigerstrasse, hinter dem Gebäude der Publica – muss auch sogenanntes Feldgehölze gerodet werden. Dieses wird nach Abschluss der Arbeiten wieder ersetzt.

3.4 *Werkleitungen von Energie Wasser Bern*

Die Gas- und Wasserleitungen von Energie Wasser Bern (ewb) haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Während die Leitungen heute fast auf der ganzen Länge des Projektperimeters doppelt geführt werden, wird nach der Sanierung nur noch je eine Leitung in Betrieb sein. Für die Stromversorgung ist ein neuer Kabelrohrblock geplant; zudem müssen Verteilkästen saniert bzw. neu installiert werden.

3.5 *Wärmeverbund*

2014 hat der Wärmeverbund Marzili Bern AG von der Kreuzung Eigerstrasse bis zum Gebäude Monbijoustrasse Nr. 91 eine Fernwärmeleitung erstellt. Der Wärmeverbund plant nun, die Leitung in Richtung Seftigenstrasse um rund 475 Meter zu verlängern. Zurzeit laufen Abklärungen mit den privaten Eigentümern betreffend neue Hausanschlüsse: Es werden maximal 11 Gebäudegruppen neu erschlossen.

4. **Baustellenbetrieb**

4.1 *Bauablauf*

Es ist erklärtes Ziel der Bauherrschaft, die Beeinträchtigungen für das Quartier und den Verkehr so weit wie möglich zu reduzieren. Aktuell geht die Bauherrschaft von einer Bauzeit von knapp zwei Jahren aus: Vorbehältlich der Kreditgenehmigung durch den Stadtrat und die Stimmberechtigten starten die Bauarbeiten im Februar 2020 und dauern ungefähr bis Ende November 2021.

Während der ersten Bauetappe (2020) werden ausschliesslich die Kanalisationsleitungen und die Hausanschlüsse zwischen Eigerstrasse und Weissenbühlweg saniert (Projektabschnitt 1). Die Vorarbeiten dazu dauern rund sechs Wochen und umfassen die Rodung der fünf Bäume, die Erschliessung der Baustelle sowie verkehrliche Anpassungen (Markierungen, Absperrungen, Schutzmassnahmen Fahrleitung). Die Hauptarbeiten zur Sanierung der Kanalisation beginnen mit dem Bau der Start- und Zielschächte für das Microtunneling und dem anschliessenden Erstellen der Leitungen. Dann werden die Gruben für die Grundstücksanschlusschächte ausgehoben und die Anschlussleitungen erstellt. Nach Abschluss der Leitungsarbeiten – sie dauern rund neun Monate – werden die Gräben wieder geschlossen.

Die Auswirkungen der Bauarbeiten zur Sanierung der Abwasserleitungen zwischen Eigerstrasse und Weissenbühlweg auf das Quartier und den Verkehr sind vergleichsweise klein: Der Trambetrieb kann

¹ exkl. MwSt

auf der ganzen Strecke aufrechterhalten werden, die Monbijoustrasse ist sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Velo- und Fussverkehr auf der ganzen Länge passierbar, die Zugänge und Zufahrten zu den Liegenschaften sind gewährleistet. Es sind nur punktuelle Beeinträchtigungen zu erwarten. Es ist geplant, die Bauarbeiten der ersten Etappe im Dezember 2020 abzuschliessen.

Voraussichtlich im März 2021 beginnen die Arbeiten der zweiten Etappe. Diese dauern rund zehn Monate und haben weit grössere Auswirkungen auf das Quartier: weil die Gleise erneuert, die Gas-, Wasser- und Elektroleitungen (zwischen Weissenbühlweg und Seftigenstrasse auch die Abwasserleitungen) ersetzt, die neuen Leitungen für den Wärmeverbund Marzli AG gebaut, die Tramhaltestelle «Wander» umgestaltet und Markierungsarbeiten vorgenommen werden müssen. Der Trambetrieb wird während der ganzen zweiten Bauetappe eingestellt. Es verkehren Ersatzbusse, der Verkehr muss umgeleitet werden (s. Kap. 4.2). Durch die Etappierung der Gleisersatz- und Belagsarbeiten – erst wird der nördliche Abschnitt zwischen Eigerstrasse und Haltestelle «Wander», dann der südliche Abschnitt bis zur Seftigenstrasse ausgeführt – ist jeweils mindestens ein Teil der Monbijoustrasse für Fahrzeuge erreichbar; Fussgängerinnen und (ihr Gefährt schiebende) Velofahrende können die Strasse jederzeit passieren, und der Zugang zu den Liegenschaften ist stets gewährleistet. Die Gleisersatzarbeiten müssen im Zweischichtbetrieb (06.00-22.00) vorgenommen werden; es sind auch einzelne Nacharbeiten nötig.

4.2 Umleitungen/Verkehrsmanagement

Während der ersten Bauphase sind nur während gewisser Bauphasen Umleitungen und Verkehrsmassnahmen nötig: Wenn die Startgruben für das Microtunneling und die Schachtbauwerke erstellt werden, muss der Trambetrieb eingestellt und der Verkehr umgeleitet werden. Diese Arbeiten werden nach Möglichkeit in die Ferienzeiten geplant, sodass die Zahl der Betroffenen eingeschränkt werden kann.

Aufgrund der Arbeiten an den Gleisen, an den Werkleitungen und an der Strassenoberfläche muss der öffentliche und private Verkehr während der ganzen zweiten Bauphase umgeleitet werden. Das entsprechende Umleitungskonzept wurde von einem externen Ingenieurbüro in Zusammenarbeit mit den städtischen Fachstellen und BERNMOBIL erarbeitet. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei daraufgelegt, das Quartier so wenig wie möglich zu belasten. Gleichzeitig muss mittels geeigneter Verkehrsmassnahmen auf der Achse Richtung Belp verhindert werden, dass es am Eigerplatz in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden zu erheblichem Rückstau kommt. Um den Verkehrsbetrieb sicherzustellen, werden Verkehrsumleitungen über Quartierstrassen nur als letzte Möglichkeit in Betracht gezogen. Dabei wird die Situation überwacht und gegebenenfalls mittels geeigneter Massnahmen zugunsten des Quartiers entschärft.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Das Umleitungskonzept für den MIV wird auf zwei Ebenen basieren, einer grossräumigen und einer kleinräumigen Umleitung. Bei der grossräumigen Umleitung wird der Durchgangsverkehr möglichst früh abgefangen und über gut ausgebaute Strassen um den gesamten Projektperimeter herumgeleitet. Bei den kleinräumigen Umleitungen handelt es sich um Umleitungen des lokalen Verkehrs, welcher normalerweise durch den Baustellenabschnitt fährt.

Fuss- und Veloverkehr: Die Zugänglichkeit zu den einzelnen Liegenschaften und den Geschäften ist für die Fussgängerinnen und Fussgänger jederzeit gewährleistet. Für den Veloverkehr werden möglichst kurze und attraktive Verbindungen angeboten und entsprechend signalisiert. Für Veloabstellplätze, die wegen der Baustelle temporär aufgehoben werden müssen, wird in der nahen Umgebung Ersatz angeboten. Die geplanten Massnahmen werden unter Einbezug der städtischen Fachstelle sowie von Vertretungen der betroffenen Interessensgruppen entwickelt und umgesetzt.

Notfalldienste: Die Zufahrt zu den Liegenschaften wird während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Während der Intensivphasen (Gleisarbeiten) wird den Notfalldiensten immer ein befahrbarer Korridor zur Verfügung stehen. Umleitungsphasen und Baustelleneinrichtungen werden mit den Blaulichtorganisationen im Detail besprochen und vor Inbetriebnahme vor Ort abgenommen. Falls nötig, werden während der Intensivphasen tägliche Absprachen erfolgen.

Menschen mit Behinderung: Innerhalb der Baustellen und auf den Umleitungsrouten des öffentlichen Verkehrs werden die notwendigen Massnahmen gemäss dem Umsetzungskonzept hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) umgesetzt. Es handelt sich dabei primär um die Einhaltung der notwendigen Lichtraumprofile, die taktile Erfassbarkeit von Fussgängerführungen und Abschränkungen sowie Massnahmen bei den provisorischen Haltestellen. Die geplanten Massnahmen werden unter Einbezug der städtischen Fachstelle sowie den Behindertenorganisationen umgesetzt.

Verkehrsdienste: Während besonders intensiven Bauphasen oder bei heiklen Bauarbeiten werden an strategisch wichtigen Punkten der Umleitungsrouten und im Baustellenperimeter Verkehrsdienste postiert.

Abfallentsorgung: Wie schon auf diversen anderen Grossbaustellen erfolgreich praktiziert (jüngstes Beispiel: Eigerplatz), wird die Abfallentsorgung durch die Bauunternehmung durchgeführt. Sammelstellen für die Abfallentsorgung werden vor Ort gekennzeichnet.

4.3 Baustellenorganisation und Logistik

Die Hauptanlieferungen von Baumaterial, Maschinen und Gerätschaften erfolgen im Norden von der Eiger-, im Süden von der Seftigenstrasse aus. Dies gilt auch für die Abtransporte. Ein Grossteil des Materialumschlags wird möglichst nahe beim Verwendungsort, also direkt im Baustellenperimeter erfolgen. Wo die festen Installationen (Baracken, Baubüros etc.) zu stehen kommen werden, ist noch nicht definitiv entschieden.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenteiler

Die Bauherrengemeinschaft teilt sich die Kosten gemäss den im Bauprojekt berechneten Aufwendungen an den eigenen Werken. Die allgemeinen Kosten – Vorbereitungsarbeiten, Baustelleneinrichtungen, Umleitungen, Verkehrsdienste, Signalisationen/Markierungen, Honorare und Nebenkosten – werden nach Kostenteiler auf den jeweiligen Bauherren aufgeteilt.

5.2 Realisierungskosten Gesamtsanierung Monbijoustrasse

Für die Gesamtsanierung Monbijoustrasse ist mit Gesamtkosten von 29,68 Mio. Franken (inkl. MwSt.; Kostengenauigkeit: $\pm 10\%$) zu rechnen. Davon entfallen 6,67 Mio. Franken auf BERNMOBIL, 18,82 Mio. Franken auf die Stadt Bern, 2,18 Mio. Franken auf Energie Wasser Bern, 1,89 Mio. Franken auf den Wärmeverbund Marzili AG und Fr. 120 000.00 auf Dritte.

5.3 Kosten zulasten der Stadt Bern

Der städtische Anteil am Gesamtprojekt beträgt gemäss Kostenvoranschlag vom 5. November 2018 18,82 Mio. Franken (inkl. MwSt.; Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$). Der vom Stadtrat mit SRB Nr. 2016-42 gesprochene Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 700 000.00 (Fr. 220 000.00 für den Projektbestandteil Strassenbau, Fr. 480 000.00 für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung) ist darin enthalten, ebenso die Kosten für die vorgezogenen Massnahmen (vgl. Kap. 2).

Beschrieb	Kosten
Kosten steuerfinanziert	Beantragter Kredit
(aus dem allgemeinen Haushalt finanzierter Anteil)	in CHF
Bauarbeiten	3 856 000.00
Honorare	510 000.00
Baumschutz	100 000.00
Diverses/Unvorhergesehenes	341 000.00
Zwischentotal	4 807 000.00
Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) (1 % der Bausumme gerundet)*	48 000.00
Zwischentotal	4 855 000.00
Mehrwertsteuer 7.7 % (gerundet)	375 000.00
Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)	5 230 000.00

*Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement, KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausummen exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall.

Beschrieb	Kosten
Kosten gebührenfinanziert	Beantragter Kredit
(gebührenfinanzierter Anteil)	in CHF
Bauarbeiten	10 335 000.00
Honorare	1 351 000.00
Diverses/Unvorhergesehenes	933 000.00
Zwischentotal	12 619 000.00
Mehrwertsteuer 7.7% (gerundet)	971 000.00
Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)	13 590 000.00

Die Kosten für den Abwasserkanal werden der Sonderrechnung Stadtentwässerung belastet. Für die Ausgabenkompetenz massgebend ist daher die Kreditsumme inklusive Mehrwertsteuer. Abschreibung und Verzinsung werden jedoch auf der Kreditsumme ohne Mehrwertsteuer berechnet, da es sich um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt (siehe Ziffer 7.2, Kapitalfolgekosten).

5.4 Begründung der Mehrkosten gegenüber den Angaben im Antrag Projektierungskredit

Zum Zeitpunkt der Genehmigung des Projektierungskredits (Januar 2016) wurden die Gesamtkosten für die Sanierung der Monbijoustrasse auf der Basis einer groben Richtschätzung auf rund 15,6 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/- 30 %, inkl. MwSt.) veranschlagt. Der Anteil der Stadt wurde damals auf ca. 8,7 Mio. Franken geschätzt (Kosten Strassenbau/steuerfinanziert: 2,7 Mio. Franken, Kosten Siedlungsentwässerung/gebührenfinanziert: 6 Mio. Franken. Jetzt betragen die Realisierungskosten gut 29 Mio. Franken, wovon 18,82 Mio. Franken von der Stadt Bern getragen werden müssen (Kostengenauigkeit +/- 10%). 5,23 Mio. Franken entfallen auf den Bereich Strassenbau, 13,59 Mio. Franken auf den Bereich Siedlungsentwässerung.

Die Mehrkosten von 2,53 Mio. Franken für Massnahmen im Strassenbau haben hauptsächlich folgende Gründe (je inkl. MwSt):

- Aufgrund der wesentlich detaillierteren Projektiefe sind genauere Angaben zu den Vorbereitungs- und Sanierungsarbeiten möglich. Die Vorbereitungsmaßnahmen (Provisorien, Baumschutz, Baustelleneinrichtung) sind umfassender, als einst angenommen (+ Fr. 380 000.00), zudem haben sich zusätzliche Sanierungsmaßnahmen im Strassenbau (neue Randabschlüsse, Mehrflächen) als notwendig erwiesen (+ Fr. 270 000.00).

- Ursprünglich waren keine Massnahmen für die Strassenentwässerung vorgesehen. Nun hat sich gezeigt, dass diese komplett ersetzt werden muss. Dazu müssen Anschlüsse in acht Metern Tiefe erstellt werden (+ Fr. 800 000.00).
- Die Allgemeynkosten, welche abhängig von der Bausumme anteilmässig durch die Bauherren entrichtet werden müssen, haben aufgrund der zusätzlichen Massnahmen sowie gewisser Projekterweiterungen zugenommen (+ Fr. 600 000.00). Aufgrund der höheren Baukosten hat sich auch das Honorar prozentual erhöht (+ Fr. 370 000.00).
- Bei der Kostenberechnung für den Projektierungskredit waren noch keine Massnahmen für den Baumschutz eingeplant worden (+ 110 000.00²).

Die Mehrkosten von 7,59 Mio. Franken (inkl. MwSt) im Bereich Siedlungsentwässerung haben hauptsächlich folgende Gründe:

- Ursprünglich war geplant, die neue Abwasserleitung bei der Eigerstrasse unterhalb der Unterführung an die bestehende Mischwasserleitung anzuschliessen. Inzwischen hat sich gezeigt, dass dies aus hydraulischen Gründen nicht möglich ist. Zudem wurde deutlich, dass der hohe Grundwasserspiegel ein enormes Ausführungsrisiko darstellt. Aufgrund dieser Erkenntnisse wurden gewisse Projektänderungen nötig: Der Anschluss der neuen Leitung ans bestehende Mischwassersystem erfolgt nun neu im Bereich des Scheuerrains (innerhalb des «Pärklis»). Dadurch müssen einerseits aufwendige provisorische Erschliessungen und Installationen vorgenommen werden (+ Fr. 1 540 000.00), andererseits verursacht die Mehrlänge der Leitung höhere Kosten für den Bau des Microtunnels (+ Fr. 1 400 000.00). Beim Weissenbühlweg wird aufgrund des Microtunnelingverfahrens zudem eine bestehende Hauptabwasseranschlussleitung vorübergehend gekappt. Für diese muss ein Provisorium erstellt werden (+ Fr. 510 000.00).
- Die Schachtbauwerke müssen den hydraulischen Gegebenheiten angepasst und deshalb deutlich aufwendiger ausgestaltet werden (+ Fr. 840 000.00).
- Verschiedene öffentliche Anschlussleitungen müssen an die neue, in acht Metern Tiefe gelegene Mischwasserleitung angeschlossen werden – die entsprechenden Aufwendungen sind zum Zeitpunkt des Projektierungskreditantrags irrtümlich nicht eingerechnet worden (+ Fr. 640 000.00).
- Die Allgemeynkosten, welche abhängig von der Bausumme anteilmässig durch die Bauherren entrichtet werden müssen, haben aufgrund der zusätzlichen Massnahmen und der Projektänderungen zugenommen (+ Fr. 1 880 000.00). Aufgrund der höheren Baukosten hat sich auch das Honorar prozentual erhöht (+ Fr. 780 000.00).

6. Beiträge Dritter an den Stadtanteil

Im gebührenfinanzierten Kostenanteil der Stadt Bern sind die Kosten für die Anpassung von Hausanschlüssen an die Abwasseranlagen enthalten, welche von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu tragen sind. Die dafür in der Realisierung erbrachten Leistungen werden vorerst durch die Stadt Bern finanziert (weshalb sie in der vorliegenden Kostenzusammenstellung enthalten sind) und anschliessend bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern eingefordert. Weitere Beiträge Dritter sind nicht zu erwarten.

² gerundet, inkl. MwSt

7. Folgekosten

7.1 Kapitalfolgekosten Strassenbau (Investitionsrechnung Stadt)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Restbuchwert	5 230 000.00	5 099 250.00	4 968 500.00	130 750.00
Abschreibung 2.50 %	130 750.00	130 750.00	130 750.00	130 750.00
Zins 1.43 %	74 790.00	72 920.00	71 050.00	1 870.00
Kapitalfolgekosten	205 540.00	203 670.00	201 800.00	132 620.00

7.2 Kapitalfolgekosten Abwasseranlage (Sonderrechnung Stadtentwässerung)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	80. Jahr
Restbuchwert	13 590 000.00	13 420 125.00	13 250 250.00	169 875.00
Abschreibung 1.25 %	169 875.00	169 875.00	169 875.00	169 875.00
Zins 1.43 %	194 335.00	191 910.00	189 480.00	2 430.00
Kapitalfolgekosten	364 210.00	361 785.00	359 355.00	172 305.00

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten (SRB Nr. 2016-42) vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Diese Kosten sind im Globalbudget nicht enthalten.

8. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Strassenbau	65 %	35 %
Abwasseranlagen	50 %	50 %

Die mit diesem Kredit beantragten Mittel sollen im Bereich Strassenbau zu 65 Prozent für den Wert-erhalt der bestehenden Infrastruktur und zu 35 Prozent für die Erstellung neuer Infrastrukturen bzw. zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von bestehenden Infrastrukturen verwendet werden. Bei den Abwasseranlagen fallen je 50 Prozent auf den Werterhalt und den Mehrwert. Es handelt sich dabei um eine Schätzung über die Gesamtheit der Massnahmen, wobei die beiden Bereiche Strassenbau und Abwasseranlagen separat betrachtet werden.

9. Kommunikation

Ziel der Kommunikation, die von einer externen Kommunikationsfirma unterstützt wird, ist es, die Gewerbetreibenden, Geschäftsinhaberinnen und Geschäftsinhaber sowie die Anwohnerinnen und Anwohner regelmässig über den Stand der Arbeiten und das weitere Vorgehen zu informieren. Vor Baubeginn der jeweiligen Teilprojekte sollen die Direktbetroffenen die Möglichkeit erhalten, der Bauherrschaft ihre Anliegen zu unterbreiten und Fragen zu stellen. Während der Bauphasen wird über verschiedene Kanäle wie Flugblätter, Briefe und Internet informiert. Zudem sind auch Informationsveranstaltungen fürs Quartier vorgesehen.

Das Projektvorhaben wurde bereits mehrfach in der Quartierkommission 3 (QM3) vorgestellt; letztmals erfolgte Anfang 2019 eine Informationsveranstaltung über die geplanten Umleitungen.

10. Bewilligungsverfahren

In Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) wurde festgelegt, dass das Projekt Gesamtsanierung Monbijoustrasse bewilligungstechnisch in zwei Genehmigungsverfahren aufgeteilt wird. Da der Ersatz der Abwasserkanäle die Strassenoberfläche nur am Rande tangiert und auf der Zeitachse unabhängig von der Oberflächensanierung umgesetzt werden kann, wird dazu ein normales Baubewilligungsverfahren durchgeführt. Für den Gleisersatz, die Oberflächensanierung und die Werkleitungsarbeiten soll hingegen ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV) angewendet werden. Mit der Erarbeitung vom Bauprojekt wurde das PGV-Dossier finalisiert und Anfang 2019 beim BAV eingereicht. Parallel dazu soll das Baubewilligungsverfahren abgewickelt werden.

11. Projektablauf/Termine

Nach der Abstimmung über die städtische Vorlage ist für das Projekt Gesamtsanierung Monbijoustrasse – vorbehältlich allfälliger Beschwerdeverfahren – folgender Terminplan vorgesehen:

9. Februar 2020	Volksabstimmung Stadt Bern
2. Quartal 2020	Baustart Etappe 1: Siedlungsentwässerung (Microtunneling)
4. Quartal 2020	Abschluss Bauarbeiten Etappe 1
1. Quartal 2021	Baustart Etappe 2
1. Quartal 2021	Start Intensivbauphase (Abschnitt Nord)
3. Quartal 2021	Start Intensivbauphase (Abschnitt Süd)
4. Quartal 2021	Abschluss Bauarbeiten/Inbetriebnahme

Antrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Gesamtsanierung Monbijoustrasse. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
- II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:
 1. Für die Ausführung des Projekts Gesamtsanierung Monbijoustrasse werden folgende Kredite bewilligt:

Fr. 5 230 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100297 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau.

Fr. 13 590 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500099 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.

Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.
 2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 11. September 2019

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Übersichtspläne Projektabschnitte 1, 2 und 3
- Entwurf Abstimmungsbotschaft