

Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“; Ausführungskredit (Abstimmungsbot-schaft)

1. Worum es geht

Die zentrale Achse des Breitenrainquartiers wird in den kommenden Jahren vom Kursaal bis vor den Guisanplatz aufgewertet: Der Breitenrainplatz soll attraktiver und zu einem Platz der Bevölkerung werden, der Viktoriaplatz wird neu in einen Knoten mit Kreisverkehr umgebaut und auf der Strecke zwischen Viktoriaplatz und Rodtmattstrasse (Höhe Tellstrasse/Militärstrasse) wird Tempo 30 eingeführt. Zudem werden die Gleisanlagen erneuert, die Strassen saniert und veraltete Werkleitungen ersetzt.

Das Gesamtprojekt mit dem Namen „Dr nöi Breitsch“ ist in sieben Teilprojekte unterteilt.

- Teilprojekt 1: Umgestaltung Breitenrainplatz
- Teilprojekt 2: Neugestaltung Breitenrainstrasse (Allmendstrasse - Breitenrainplatz)
- Teilprojekt 3: Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain
- Teilprojekt 4: Sanierung Rodtmattstrasse
- Teilprojekt 5: Sanierung Moserstrasse
- Teilprojekt 6: Umgestaltung Viktoriaplatz
- Teilprojekt 7: Sanierung Kornhausstrasse

Dafür haben Gemeinderat und Stadtrat in den vergangenen Jahren diverse Projektierungskredite gesprochen:

- Für die Erarbeitung des Bauprojekts zur Umgestaltung des Breitenrainplatzes hat der Stadtrat mit SRB 414 vom 22. September 2011 einen Kredit von Fr. 1 160 000.00 bewilligt.
- Für die Gesamtkoordination des Projekts Breitenrain: Sanierung der Gleisanlagen sprach der Gemeinderat am 21. Dezember 2011 einen Kredit von Fr. 100 000.00
- Für die Sanierung der Rodtmattstrasse bewilligte der Gemeinderat am 4. Juli 2012 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.
- Für die Sanierung der Moserstrasse bewilligte der Gemeinderat am 4. Juli 2012 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.
- Für die Sanierung der Kornhausstrasse bewilligte der Gemeinderat ebenfalls am 4. Juli 2012 einen Projektierungskredit von Fr. 100 000.00.

Mit SRB Nr. 2014-112 vom 13. März 2014 hat der Stadtrat zudem einen Kredit von 6,25 Mio. Franken für die Projektierung und Ausführung der ersten Etappe der Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain bewilligt. Die Realisierung dieser ersten Etappe (Viktoriarain-Viktoriaplatz-Breitenrainplatz) sollte ursprünglich aus Gründen der Baukoordination mit dem Tram Region Bern vorgezogen werden.

Die Umgestaltung des Viktoriaplatzes sowie die Sanierungen Moserstrasse und Kornhausstrasse wurden zwecks möglichst enger Koordination bis zum Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens im Rahmen des Projekts Tram Region Bern geplant und bearbeitet. Die Kosten für Projektierung und Realisierung werden jedoch in das Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“ eingerechnet und sind mithin Bestandteil des vorliegenden Kreditantrags.

Dem Stadtrat wird hiermit zuhanden der Stimmberechtigten ein Kredit von 56,1 Mio. Franken (inkl. MwSt.) für die Ausführung des Gesamtprojekts „Dr nöi Breitsch“ beantragt. Davon entfallen 24,3 Mio. Franken auf die steuerfinanzierte Investitionsrechnung und 31,8 Mio. Franken auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Alle bisher bewilligten, oben aufgeführten Kredite sind im vorliegenden Ausführungskredit zu einem Gesamtkredit zusammengerechnet worden.

Der beantragte Kredit bezieht sich ausschliesslich auf jene Komponenten des Projekts, die durch die Stadt zu bezahlen sind. Der Ersatz der Gleisanlagen und die Sanierung der Werkleitungen für die Strom- sowie die Gas- und Wasserversorgung gehen zulasten von BERNMOBIL bzw. von Energie Wasser Bern.

2. Vorgeschichte

Im Hinblick auf die Umgestaltung des Breitenrainplatzes wurde im Sommer 2007 ein Projektwettbewerb durchgeführt, aus welchem das Projektteam Amélie siegreich hervorging. Für die Erarbeitung eines Vorprojekts auf der Basis des Siegerprojekts bewilligte der Stadtrat zunächst einen Projektierungskredit von Fr. 550 000.00 (SRB 537 vom 23. Oktober 2008). Dieser Kredit wurde mit SRB 414 vom 22. September 2011 auf Fr. 1 160 000.00 erhöht, damit das Bauprojekt erstellt werden konnte.

In der darauf folgenden Projektphase erwies es sich als nötig und zweckmässig, den Betrachtungsperimeter zu erweitern, zumal in den kommenden Jahren zwischen Kursaal und Guisanplatz zahlreiche Bauvorhaben realisiert werden sollen. Neben der Neugestaltung des Breitenrainplatzes sind dies beispielsweise die Sanierung der Gleisanlagen von BERNMOBIL, die Sanierung der Abwasseranlagen zwischen Viktoriarain und Rodtmattstrasse, die Neugestaltung der Breitenrainstrasse, die Sanierung der Moserstrasse und der Rodtmattstrasse, aber auch private Bauprojekte wie der Neubau der Migros Breitenrain und der Neubau Guisanplatz 1 des Bundesamts für Bauten und Logistik. Im Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“ wurden die zahlreichen Anliegen gebündelt - dies mit dem Ziel, eine optimale Koordination der verschiedenen Vorhaben (Werkleitungsbauten, Hochbauten, Verkehrsoptimierungen, Schulwegsicherung, Strassensanierungen usw.) zu gewährleisten und die Belastung für die betroffene Bevölkerung möglichst gering zu halten.

Vor diesem Hintergrund bewilligte der Gemeinderat Ende Dezember 2011 einen Kredit von Fr. 100 000.00 für die Gesamtkoordination des Projekts „Breitenrain, Sanierung der Gleisanlagen“. Am 6. September 2012 wurde die vorberatende Kommission PVS über den Stand der Arbeiten und das weitere Vorgehen informiert.

Die drei Teilprojekte 5 (Moserstrasse), 6 (Viktoriaplatz) und 7 (Kornhaustrasse) wurden aufgrund der Schnittstellen mit Tram Region Bern ins Plangenehmigungsverfahren für das neue Tramprojekt eingegliedert. Die öffentliche Auflage des koordinierten Plangenehmigungsverfahrens mit angrenzenden Schnittstellenprojekten lief vom 13. Juni 2013 bis zum 12. Juli 2013. Aufgrund der zahlreichen Einsprachen wurde entschieden, das hauptsächlich betroffene Teilprojekt Moserstrasse neu zu überarbeiten und einen breit abgestützten partizipativen Prozess zu führen. Um die verschiedenen, teilweise gegensätzlichen Einsprachen zu koordinieren und das Projekt im Sinne aller Beteiligten (Quartierbevölkerung, Einsprechende, Planer, Bauherrschaft) zu verbessern, wurden drei Workshops durchgeführt, an denen Einsprecher, Anwohner und Anwohnerinnen ihre Wünsche einbringen und Fragen zum Projekt stellen konnten. Am 24. März 2014 wurde das überarbeitete Projekt den Beteiligten vorgestellt.

Durch die umfassenden Änderungen wich das überarbeitete Projekt stark von der ursprünglich zur Genehmigung aufgelegten Variante ab. Um die Plangenehmigung (Baubewilligung) zu erlangen, war daher eine neue öffentliche Auflage der überarbeiteten Pläne nötig. Diese erfolgte vom 12. Mai bis 10. Juni 2014.

3. Auswirkungen der Ablehnung von Tram Region Bern

Die Ablehnung von Tram Region Bern hat hinsichtlich Bewilligungsverfahren und Finanzierung Auswirkungen auf die Teilprojekte 3 (Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain), 5 (Moserstrasse), 6 (Viktoriaplatz) und 7 (Kornhausstrasse).

3.1 Plangenehmigungsverfahren

Im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren Tram Region Bern, dessen öffentliche Auflage im Sommer 2013 stattfand, sind die Teilprojekte 5 (Moserstrasse), 6 (Viktoriaplatz) und 7 (Kornhausstrasse) des Gesamtprojekts „Dr nöi Breitsch“ als Drittprojekte geführt. Nach der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern soll nun für die drei Teilprojekte eine Teilbewilligung erwirkt werden, damit keine Neuauflage erfolgen muss. Damit eine Teilbewilligung erwirkt werden kann, darf die geplante Geometrie der Strassen und des Kreisels auf dem Viktoriaplatz nicht verändert werden. Folgende Anpassungen müssen indessen aufgrund der Ablehnung von Tram Region Bern geplant und als Projektänderung im laufenden Verfahren eingereicht werden (vgl. nachfolgende Ziff. 6.2):

- Das Dienstgleis Moserstrasse-Viktoriastrasse wird nicht realisiert.
- Der Gleisabzweiger in die Viktoriastrasse wird nicht realisiert.

Wichtig ist ferner, dass die Umgestaltung des Viktoriaplatzes aufwärtskompatibel bleibt für ein allfälliges späteres Tramprojekt in Richtung Ostermundigen.

3.2 Kostenteiler

Die Ablehnung von Tram Region Bern hat zudem Auswirkungen auf den Kostenteiler für die Sanierung des Viktoriaplatzes. Da nun vorerst keine neue Tramlinie über den Platz in Richtung Viktoriastrasse führen wird, sondern die bestehende Linie saniert wird, handelt es sich aus Sicht des öffentlichen Verkehrs nicht mehr um ein Neubauprojekt, sondern um ein Sanierungsprojekt. Somit trägt nicht mehr der Kanton als öV-Besteller, sondern die Stadt Bern als Strasseneigentümerin den grösseren Teil der anfallenden Sanierungskosten. Gleichzeitig wird aber neu die Stadt Bern direkt von den Beiträgen des Bundes und des Kantons profitieren (vgl. nachfolgende Ziff. 10.2).

3.3 Sanierung Abwasseranlagen

Die Ablehnung des Projekts Tram Region Bern hat schliesslich auch Konsequenzen für das Teilprojekt 3 (Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain). Der Kanal in der Viktoriastrasse zwischen Viktoriaplatz und Rosengarten muss ebenfalls ersetzt werden; er war bisher aber Teil des Projekts Tram Region Bern. Damit die betreffenden Abwasseranlagen wie vorgesehen saniert werden können, ist der entsprechende Kreditanteil in den vorliegenden Gesamtkredit aufgenommen worden (vgl. nachfolgende Ziff. 5.3 und 10.2). Die Baubewilligung wird in einem ordentlichen Baubewilligungsverfahren eingeholt (vgl. nachfolgende Ziff. 6.3). Wie im Viktoriaplatz und in der Moserstrasse liegt der Kanal so tief, dass auch hier das Microtunneling-Verfahren angewendet wird. Somit können Synergien genutzt werden (Bohrmaschinen sind bereits vor Ort, Schachtbauwerke können verwendet werden, Umleitungskonzept ist nur einmal zu erstellen).

4. Heutige Situation

Die Gleisanlage entlang der Tramlinie 9 ist ab Kornhausbrücke bis zum Anschluss an den Guisanplatz in schlechtem Zustand. Die Lebensdauer der Gleise ist auf der gesamten Strecke erreicht. Deshalb mussten bereits im Sommer 2012 in den Bereichen Viktoriaplatz, ausgangs Breitenrainplatz in Richtung Guisanplatz sowie in der Kurve bei der Einmündung Tellstrasse Sofortmassnahmen getroffen werden.

Die Gleise zwischen Breitenrainplatz und Guisanplatz müssen, gemäss Aussagen von BERNMOBIL, bis spätestens im Jahr 2017 saniert werden, sonst steigt das Risiko eines Schienenbruchs. In einem solchen Fall würde der Tramverkehr womöglich mehrere Tage lang ausfallen und es bestünde das Risiko einer Tramentgleisung, was zu Sachbeschädigungen und schlimmstenfalls gar zu Personenschäden führen könnte. Die Gleise zwischen Viktoriaplatz und Breitenrainplatz müssen bis ins Jahr 2019 ersetzt werden.

Auf dem gesamten Abschnitt ist die Strasse in einem mässigen bis schlechten Zustand. Der Strassenbelag ist rund 30 Jahre alt und weist teilweise deutlich sichtbare Fahrspuren auf. Auf der gesamten Achse ist es stellenweise bereits zu Rissbildungen gekommen. Im Bereich der Bushaltestellen am Breitenrainplatz sind tiefe Spurrinnen vorhanden, der Bau einer Betonplatte ist deshalb in den kommenden Jahren unabdingbar.

Im Zuge der Umgestaltung des Strassenraums und der Fahrbahnsanierung wird der Trottoirbelag ebenfalls ersetzt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass sämtliche notwendigen Trottoirabsenkungen realisiert und die Randabschlüsse angepasst werden.

Die Strassenentwässerung ist noch in funktionstüchtigem Zustand. Die Schachtabdeckungen an der Oberfläche sind durch die Verkehrsbelastung teilweise beschädigt. Im Zuge der Oberflächenanierung ist die Anlage zu erneuern und an die neue Oberflächengestaltung anzupassen.

Die Abwasserkanäle im Breitenrainquartier sind zu einem grossen Teil älter als 100-jährig. So hat zum Beispiel der älteste Abschnitt zwischen Kaserne und Breitenrainplatz mit 135 Jahren die technische Lebensdauer von 80 Jahren um fast 70 Prozent übertroffen. Zudem ist das Abwassernetz in den letzten 100 Jahren stetig gewachsen. Die Erneuerung der Abwasserinfrastruktur im Breitenrainquartier ist deshalb in den nächsten Jahren unumgänglich - unabhängig davon, ob das Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“ in der heute vorliegenden Form umgesetzt wird oder nicht.

5. Projektbeschreibung

5.1. Teilprojekt 1: Umgestaltung Breitenrainplatz

Der bis heute verkehrsdominierte Breitenrainplatz soll in Zukunft ein Begegnungsort für die Bevölkerung werden. Die Verkehrsfläche wird gegenüber der heutigen Platzaufteilung markant verkleinert. Im Gegenzug entstehen grössere Gemeinschaftsflächen, die der Quartierbevölkerung als Treffpunkt dienen werden. Die Möblierung im öffentlichen Raum wird der Platzgestaltung angepasst. Hier gilt es im Speziellen den Bereich vor der Migros hervorzuheben. Durch die Abkopplung der Breitenrainstrasse entsteht ein grosser Raum, der den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung steht. Dieser wird mit Gestaltungselementen wie Sitzbänken, einem beleuchteten Wasserbecken und Bäumen aufgewertet. Die Aussenbestuhlung soll über den gesamten Breitenrainplatz einheitlich wirken. Ein Nutzungskonzept wird aufzeigen, wie die neu umgestalteten Flächen mittels Wochenmarkt, Veranstaltungen und Restaurationsbetrieben belebt werden können. Der Platz soll schliesslich grüner werden, mit zusätzlichen Baumpflanzungen soll im Sommer ein natürliches Blätterdach entstehen.

Durch die Einführung von Tempo 30 wird den Fussgängerinnen und Fussgängern das freie Queren der Strassenflächen ermöglicht. Gleichzeitig werden trotzdem an neuralgischen Punkten Zebrastreifen markiert. In Tempo-30-Zonen sind Zebrastreifen erlaubt, wenn verkehrssicherheitstechnische Gründe dafür sprechen. Dies erleichtert Kindern, älteren Menschen oder Menschen mit einer Behinderung das Überqueren der Fahrbahnenflächen. Im Rahmen der Mitwirkung wurde das Bedürfnis nach der Einführung einer Begegnungszone auf dem gesamten Platz eingebracht, was vom Ansatz her auch den Anliegen der Motion Fraktion SP (Andreas Zysset): Wohnstadt Bern: Piazza Breitenrain Piazzamotion aus dem Jahr 2000 entspricht. Dazu wurde im seinerzeitigen Vortrag „Neuer Breitenrainplatz: Phase Bauprojekt; Erhöhung des Projektierungskredits“ (SRB 414 vom 22. September 2011) unter Ziffer 3.2 dargelegt, weshalb auf die Einführung einer über den ganzen Platz gelegten Begegnungszone verzichtet werden soll. So sind in Begegnungszonen beispielsweise Zebrastreifen nicht zulässig, womit die Gefahr bestünde, dass die beiden neuen Querungsstellen von der Migros bzw. vom Coop zur Tramhaltestelle weder vom Fahr- noch vom Fussverkehr akzeptiert würden. Damit ginge ein wesentlicher Vorteil des Gestaltungsprojekts verloren. Weiter käme erschwerend dazu, dass das Tram auch in einer Begegnungszone vortrittsberechtigt ist. Es entstünde somit eine Situation, die die gesetzlichen Vorgaben an einen hindernisfreien Raum nicht erfüllt. Als Kompromissvorschlag wurde nun eine Begegnungszone auf dem Abschnitt Breitenrainplatz 36 bis 40, zwischen Coop und Migros in Fahrtrichtung Migros, ausgearbeitet und zur Vorprüfung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung eingereicht. Damit kann der Fussgängerbereich vor der Migros mit der Platzsituation verbunden werden.

Mit SRB Nr. 414 vom 22. September 2011 wurde der Gemeinderat beauftragt, ein Bauprojekt zu erarbeiten, das die Unterbrechung der Verbindung Breitenrainplatz-Breitenrainstrasse für den motorisierten Individualverkehr in beiden Richtungen vorsieht. Dieser Auftrag wird erfüllt (vgl. auch Ziff. 5.1.2). Mittels Absperrpfosten wird die Durchfahrt unterbrochen. Trotzdem muss der Fahrbahnbereich durch einen ertastbaren Rand von der Fussgängerfläche abgetrennt werden, weil die Durchfahrt für Radfahrende erlaubt bleibt und dies somit für Menschen mit einer Sehbehinderung erkennbar gemacht werden muss.

Die Einfahrten aus der Kasernen-, Herzog- und Militärstrasse werden als Trottoirüberfahrten ausgebildet, wodurch sich die Nutzungsqualität des südlichen Trottoirbereichs erhöht.

Der gesamte Breitenrainplatz muss die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen. Der Warteraum bei den Zebrastreifen wird mit taktil erfassbaren Markierungen gekennzeichnet, die Trottoirüberfahrten werden mit Leitlinien für Personen mit Sehbehinderung ausgebildet, und die Tramhaltestelle wird mit einem niveaugleichen Einstieg versehen.

Der bestehende Trampavillon ist von der Platzumgestaltung nicht betroffen und soll in Zukunft ein zentraler Teil der Tramhaltestelle werden. Für die bereits im Jahr 2012 realisierte Restaurierung des Tramhäuschens konnte die Stadt Bern Ende November 2014 den Denkmalpreis 2014 entgegennehmen.

5.1.1. Werkleitungen

Diverse Werkleitungen müssen ersetzt werden. So wird Energie Wasser Bern einen neuen Elektrorohrblock aus der Stauffacherstrasse bis hin zur Trafo- und Gleichrichterstation unter dem bestehenden Trampavillon erstellen. Ab dieser Gleichrichterstation verläuft ein neuer Rohrblock in Richtung Moserstrasse. Punktuell werden auch Gas- und Wasserleitungen, welche sich heute im Bereich des Tramtrassees befinden, neu verlegt. Künftig soll die Zugänglichkeit zu den unterschiedlichen Medien jederzeit garantiert sein. Im stadtauswärts führenden Trottoir saniert Energie Wasser Bern Gas- und Wasserleitungen auf einer Länge von rund 60 Metern. Die anschliessende Gasleitung soll mit einer Innensanierung grabenlos erneuert werden. Schliesslich ist vorgesehen,

sämtliche Hausanschlussleitungen neu zu verlegen. Bestehende Leitungen müssen zusätzlich vor dem Wurzelwerk der neuen Bäume geschützt werden; dies geschieht mittels einer Folie.

5.1.2. Verkehrsregime

Der Verkehr wird kreisverkehrsähnlich rund um die Tramhaltestelle geführt. Sämtliche heute benutzten Verkehrsbeziehungen werden auch künftig zur Verfügung stehen mit Ausnahme der Ein- und Ausfahrt in die Breitenrainstrasse. Für den motorisierten Individualverkehr ist die Breitenrainstrasse vom Breitenrainplatz abgekoppelt. Es wird künftig nur noch die Fahrbeziehung von der Breitenrainstrasse in die Elisabethenstrasse möglich sein. Für die Rettungsdienste wird die Zufahrt zum Gebäude Breitenrainplatz 42 jederzeit gewährleistet sein.

Anders als heute kann von der Stauffacherstrasse nicht mehr direkt in die Rodtmattstrasse abgebogen werden. Künftig muss dafür die Traminsel umfahren werden. Dies gilt nicht für die Velofahrenden: Ihnen wird weiterhin eine direkt Abbiegemöglichkeit in die Rodtmattstrasse angeboten.

5.2. Teilprojekt 2: Neugestaltung Breitenrainstrasse

Der rund 100 Meter lange, in einer Tempo-30-Zone liegende Abschnitt der Breitenrainstrasse zwischen der Allmendstrasse und der Elisabethenstrasse wird neu gestaltet. Das Vorhaben wird ausgelöst einerseits durch die Notwendigkeit, einen Ersatzstandort für die oberirdische Wertstoffsammelstelle auf dem heutigen Parkplatz der Migros Breitenrain zu finden, und andererseits durch Werkleitarbeiten im Strassenkörper, welche im Zusammenhang mit der geplanten Gesamtüberbauung des Migros-Areals nötig werden. Durch die beim Breitenrainplatz geplante Sperrung der Breitenrainstrasse entsteht im Bereich des Migros-Gebäudes ein attraktiver Raum, der den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung stehen wird (vgl. Ziff. 5.1 vorne). Das Teilprojekt Neugestaltung Breitenrainstrasse wird mit der Planung und Realisierung des Neubaus Migros Breitenrain koordiniert. Hauptelemente der Neugestaltung werden über den gewonnenen Raum hinaus eine Quartierentsorgungsstelle und zusätzliche Veloabstellplätze sein. Zwecks Koordination mit den andern Teilprojekten wird es im Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“ aufgeführt, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt separat zur Baubewilligung aufgelegt.

Der dazu benötigte Projektierungs- und Ausführungskredit für die Neugestaltung der Breitenrainstrasse wird erst beantragt, wenn die definitive Baubewilligung für den Migros-Neubau vorliegt.

5.3. Teilprojekt 3: Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain

Die Sanierung der Abwasseranlagen erfolgt in zwei Etappen:

- 1. Etappe: Im Abschnitt Viktoriarain-Viktoriaplatz-Breitenrainplatz muss eine in der Strassenmitte liegende, über 100-jährige Leitung in einer Tiefe von fünf bis sieben Metern ersetzt werden. Für die Ausführung wurde ein grabenloses Verfahren gewählt, das sogenannte Microtunneling.
- 2. Etappe: Im Abschnitt Militärstrasse-Breitenrainplatz-Rodtmattstrasse muss eine über 100-jährige Kanalisationsleitung ersetzt werden. Die bestehende Leitung befindet sich rund sieben Meter unter der Erdoberfläche. Das grabenlose Microtunnelingverfahren wird zum Teil auch hier zur Anwendung kommen.

Der Stadtrat hat mit SRB Nr. 2014-112 vom 13. März 2014 einen Kredit von 6,25 Mio. Franken für die 1. Etappe der Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain freigegeben. Eine ausführliche Beschreibung dieses Teilprojekts findet sich im seinerzeitigen Vortrag an den Stadtrat. Die 1. Etappe hätte aus Gründen der Koordination mit den Bauarbeiten zum Tram Region Bern bereits ab Frühling 2015 ausgeführt werden sollen. Im erwähnten Vortrag hat der Gemeinderat bereits darauf hingewiesen, dass mit der Ausführung zugewartet würde, falls die Abstimmung zum Tram Region

Bern am 28. September 2014 negativ ausfallen. Infolgedessen soll die 1. Etappe nun mit der Umsetzung des Gesamtprojekts „Dr nöi Breitsch“ parallel geschaltet werden.

Üblicherweise werden neue Abwasserkanäle in Fliessrichtung von unten nach oben neu gebaut. Aus diesem Grund soll mit den Arbeiten zur 1. Etappe gegen Ende 2015 begonnen werden. Diese umfassen das Microtunneling im Bereich Viktoriarain (ab Greyerzstrasse) - Viktoriaplatz, Viktoriaplatz bis Schönburg (ehemals im Projekt Tram Region Bern, vgl. nachfolgende Ziffer 5.3.1) sowie Viktoriaplatz - Moserstrasse. Anschliessend können ab Spätsommer 2016 die im Rahmen der 2. Etappe geplanten Microtunneling-Arbeiten auf den Strecken Breitenrainplatz - Kasernenareal und Breitenrainplatz - Rodtmattstrasse (Höhe Rütlistrasse) ausgeführt werden. Da der Kanal zwischen der Rütlistrasse und der Tellstrasse nicht mehr so tief liegt, wird dieser Abschnitt im konventionellen Grabenbau erstellt. Die Leitung liegt im linken Trottoir stadtauswärts. Diese Arbeiten müssen abgeschlossen sein, bevor im Sommer 2017 die Umgestaltung des Breitenrainplatzes beginnt.

Im Projektperimeter werden gleichzeitig sämtliche Hausanschlussleitungen saniert. Es ist davon auszugehen, dass bis zu 80 Prozent dieser Leitungen sanierungsbedürftig sind. Die Hausanschlussleitungen sowie die Anschlüsse der Strassenentwässerung und der Gleisentwässerung werden dabei jeweils aus dem neu erstellten Kanal heraus gebohrt. Dies bedingt, dass der neue Kanal einen Mindestdurchmesser von 1 200 mm aufweist. Diese Arbeiten können nur ausgeführt werden, wenn im Kanal noch kein Abwasser fliesst. Folglich müssen diese Hausanschlussleitungen zwingend zusammen mit dem Neubau der Kanäle saniert werden.

5.3.1. Abwasserkanal Viktoriastrasse

Der Perimeter für die Sanierung der Abwasseranlagen Breitenrain umfasst auch den Kanal in der Viktoriastrasse zwischen Viktoriaplatz und Schönburg. Es handelt sich ebenfalls um einen Kanal, der im Microtunneling-Verfahren ausgeführt wird. Er wird zusammen mit den Arbeiten der 1. Etappe Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain realisiert.

Es war vorgesehen, die Gelder für diesen Abschnitt zusammen mit dem Kredit für das Tram Region Bern zu beschaffen. Nach der Ablehnung des Tramprojekts fehlen nun die entsprechenden Gelder. Damit das Projekt wie vorgesehen umgesetzt werden kann, soll der erwähnte Abschnitt als Drittprojekt realisiert werden. Der hierzu notwendige Kreditanteil von 10,4 Mio. Franken ist in den vorliegenden Gesamtkredit (Kreditanteil Siedlungsentwässerung) aufgenommen worden und neu darin enthalten.

5.3.2 Anschluss Kasernenareal

Die Anschlussleitung des Kasernengeländes wird mit der 2. Etappe neu erstellt. Der gesamte Leitungsabschnitt von rund 160 Meter unter der Militärstrasse und der Kasernenwiese wird ebenfalls im Microtunneling-Verfahren erneuert. Weiter werden auf dieser Strecke zwei Schachtbauwerke erstellt. Die privaten Strassen- und Hausanschlüsse auf dem Kasernenareal werden ebenfalls an die neue Leitung angeschlossen.

5.3.3 Fazit

Mit den beschriebenen Neubauten wird das Abwassernetz im Gebiet Breitenrainplatz - Viktoriaplatz - Viktoriastrasse umfassend saniert. Die rund 100-jährigen Kanäle werden durch neue Leitungen ersetzt, die Hausanschlussleitungen erneuert und das Abwassernetz vereinfacht. Damit kann die Voraussetzung geschaffen werden, dass in den kommenden Jahrzehnten im oben erwähnten Perimeter keine grossen Kanäle mehr gebaut werden müssen.

5.4. Teilprojekt 4: Sanierung Rodtmattstrasse

Die Gleisanlagen in der Rodtmattstrasse müssen, wie weiter oben erwähnt, bis 2017 ersetzt werden. Damit die Sanierungsarbeiten nicht bereits früher ausgelöst werden mussten, wurden im Sommer 2012 in den Kurven ausgangs Breitenrainplatz bzw. auf der Höhe der Abzweigung Tellstrasse zwei Gleisabschnitte ersetzt.

Im Hinblick auf die Gesamtsanierung wurde der komplette öffentliche Strassenraum in die Planung einbezogen. Der Strassenquerschnitt soll von heute 7,30 Meter auf 7,50 Meter ausgeweitet werden. Damit wird stadteinwärts Platz für die Velofahrenden geschaffen, so dass das Tram die Velos künftig problemlos überholen kann. Dadurch reduziert sich die Trottoirfläche auf beiden Seiten um je ungefähr zehn Zentimeter. Der Radstreifen wird im Fahrbahnbereich angelegt, jedoch im Bereich der Tempo-30-Zone nicht markiert.

Die Parkbuchten werden auf der gesamten Länge der Rodtmattstrasse auf Fahrbahnniveau angeordnet. Das Blätterdach vom Breitenrainplatz soll optisch verlängert und in die Rodtmattstrasse integriert werden. Die Alleebäume zwischen Breitenrainplatz und Parkstrasse bleiben alle erhalten. Ab Haltestelle Parkstrasse bis auf die Höhe der Militärstrasse sollen neue Bäume gesetzt und so die Allee auf beiden Strassenseiten erweitert werden. Die 26 neuen Bäume werden im Einklang mit den bestehenden privaten Bäumen in den Vorgärten ausgewählt. Die Haltestelle Parkstrasse wird, zur Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, als Kaphaltestelle ausgebildet. Die beiden Haltestellen sollen neu parallel angeordnet werden; denn mit der hohen Haltekante, welche durch das Behindertengleichstellungsgesetz gefordert wird, kann die Haltestelle stadtauswärts nicht mehr am heutigen Standort erstellt werden, da sonst Hauszufahrten und Hauseingänge nicht mehr zugänglich wären.

Velofahrende, die stadtauswärts von der Rodtmattstrasse in die Tellstrasse abbiegen wollen, finden heute eine äusserst unbefriedigende Situation vor, weil es zwischen den Gleisen keinen Warteraum gibt. Mit der Umsetzung des vorliegenden Projekts wird der Abstand zwischen den Gleisen vergrössert. So entsteht nicht nur ein Warteraum für die abbiegenden Velos, sondern auch genügend Platz, damit beim stadtauswärts folgenden Zebrastreifen eine Schutzinsel erstellt werden kann. Die Einmündungen Tellstrasse und Wankdorfstrasse werden getrennt an die Rodtmattstrasse angeschlossen. Die Kreuzung wird dadurch stark verkleinert und die heute unübersichtliche Situation klar verbessert.

Verbesserungen für den Veloverkehr sind auch bei der Einfahrt von der Rodtmattstrasse in die Militärstrasse geplant: Vom Guisanplatz her kommend besteht heute keine Aufstellfläche für Velos, die links in die Militärstrasse abbiegen wollen. Dies ist umso unbefriedigender, als es sich dabei gemäss Velorichtplan um eine Velo-Hauptroute handelt. Auch gestützt auf entsprechende Eingaben in der Mitwirkung ist deshalb geplant, zwischen den Gleisen auf der Rodtmattstrasse den notwendigen Platz für eine Aufstellfläche und damit eine sichere Abbiegemöglichkeit für Velofahrende zu schaffen. Dadurch wird zwar die überbreite Fahrspur, die wie ein Eigentrassee wirkt, für das in Richtung Stadt fahrende Tram leicht verkürzt; gemäss BERNMOBIL ist dies jedoch vertretbar. Auf den motorisierten Individualverkehr hat diese Massnahme keinen negativen Einfluss.

5.4.1. Werkleitungen

Vorgängig zu den Sanierungsmassnahmen an der Oberfläche wird Energie Wasser Bern diverse Werkleitungen sanieren. Im Trottoir auf der rechten Seite stadtauswärts wird ein neuer Elektrorohrblock erstellt, der sowohl in den südlichen wie auch in den nördlichen Teil der Parkstrasse hineinragt. Ab der Rodtmattstrasse 114 bis zur Rütlistrasse wird eine alte Gasleitung mit einer Innensanierung instand gestellt. Im Bereich der Rütlistrasse werden eine Gas- und eine Wasserleitung von zirka 50 Meter Länge neu verlegt. Im Bereich der neu zu erstellenden Baumallee muss eine Wasserleitung verlegt werden. Zwischen den Einmündungen Tell- und Militärstrasse wird Energie Was-

ser Bern eine bestehende, knapp 90 Meter lange Wasserleitung ersetzen. Sämtliche Leitungsquerungen unter dem Tramtrog werden in Hüllrohre verlegt. Schliesslich werden auch sämtliche Hausanschlussleitungen (Strom, Wasser und Gas) erneuert.

5.4.2. Verkehrsregime

Die Rodtmattstrasse ist im Teilverkehrsplan Motorisierter Individualverkehr für den Stadtteil Breitenrain-Lorraine nicht explizit für die Einführung einer Tempo-30-Zone vorgesehen. Aufgrund verschiedener Rückmeldungen aus Gesprächen mit dem Dialog Nordquartier wurde auf dem Abschnitt Breitenrainplatz - Parkstrasse jedoch bereits für die öffentliche Mitwirkung Tempo 30 vorgesehen. Die Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung legen nun sogar nahe, die Tempo-30-Zone bis auf die Höhe der Kreuzung Tellstrasse und allenfalls bis zur Abzweigung der Militärstrasse auszuweiten. Im Auflageprojekt ist das Eingangstor der Tempo-30-Zone auf der Höhe des Zebrastreifens nach der Einmündung der Militärstrasse vorgesehen. Für die Akzeptanz von temporeduzierten Geschwindigkeitsregimes ist es von grundlegender Bedeutung, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau im Einklang mit dem generellen Erscheinungsbild der Strasse steht. Die geplante Sanierung der Rodtmattstrasse trägt diesem Aspekt vollumfänglich Rechnung.

Wie auf dem Breitenrainplatz und der Moserstrasse werden auch in der Rodtmattstrasse sichere Strassenquerungen für den Fussverkehr angeboten, was in Zonen mit Tempo 30 in begründeten Fällen erlaubt ist. So wird auf der Höhe Militärstrasse ein Zebrastreifen mit Mittelinsel erstellt. Weitere Zebrastreifen sind auf der Höhe der Tramhaltestelle Parkstrasse sowie auf der Höhe der Rütlistrasse geplant. Diese Massnahmen sorgen nicht nur für sichere Schulwege für die Schülerinnen und Schüler, sondern helfen auch Menschen mit Behinderungen oder älteren Menschen, die Strasse sicher zu queren.

5.5. Teilprojekt 5: Sanierung Moserstrasse

Das Projekt Moserstrasse basiert auf den Eingaben aus den drei Workshops Ende 2013 sowie der Schlussveranstaltung vom 24. März 2014, an denen Vertreterinnen und Vertreter von Interessengemeinschaften sowie Anwohnerinnen und Grundeigentümer aus dem betroffenen Abschnitt teilnahmen.

Das Projekt folgt der Logik eines minimalen Fahrbahnquerschnitts unter Berücksichtigung des Tramachsabstands zur bestehenden Baumbepflanzung und einer Überholmöglichkeit der Velos durch das Tram stadteinwärts. Dies ergibt nördlich der Spitalackerstrasse eine Fahrbahnbreite von 7,40 m. Die grössere Breite von 8,45 m südlich der Spitalackerstrasse ergibt sich wegen der neuen Tramhaltestelle. Diese Breite wird bis zur Spitalackerstrasse beibehalten, damit auf der Höhe der Kreuzung ein Zebrastreifen mit Mittelinsel erstellt werden kann. Das westliche Trottoir (Seite Migros) bleibt geometrisch unverändert. Bauliche Anpassungen wird es im Bereich der neuen Haltestelle geben. Das östliche Trottoir (Seite Kino ABC) wird deutlich breiter. Die Parkplätze werden auf Fahrbahnniveau belassen und in Dreier-, Vierer- oder Fünferpaketen zusammengefasst. Der Raum zwischen den Parkplätzen wird neu als Trottoirfläche ausgebildet. So variiert die Trottoirbreite künftig zwischen sechs und gut acht Metern. An Orten mit viel Publikumsverkehr wie bei der Haltestelle, dem Restaurant Spitz oder dem Kino ABC sind keine Parkplätze vorgesehen, damit die gesamte Breite von über acht Meter als Aufenthaltsfläche zur Verfügung steht. Die Strassenränder zeigen die hauptsächlichen Querstrasseneinmündungen mit minimalen Einmündungsradien. Bei verschiedenen Strasseneinmündungen wird das Trottoir durchgezogen, um den Vortritt der Fussgängerinnen und Fussgänger zu betonen (sogen. Trottoirüberfahrten).

5.5.1. Werkleitungen

Ab dem Breitenrainplatz in Richtung Viktoriaplatz wird in der Moserstrasse ein grosser Elektrorohrblock erstellt. Er verläuft im Bereich des Trottoirs rechts stadtauswärts und wird an der Gleichrich-

terstation am Breitenrainplatz angeschlossen. Vereinzelt werden neue Gas- und Wasserleitungen erstellt. Zudem werden die bestehenden Hausanschlussleitungen erneuert.

5.5.2. Verkehrsregime

Auf der Moserstrasse wird neu Tempo 30 gelten. Wegen des Tramvortritts bleibt die Moserstrasse aber grundsätzlich vortrittsberechtigt. Auf der Höhe der Spitalackerstrasse wird ein Zebrastreifen markiert.

5.6. Teilprojekt 6: Umgestaltung Viktoriaplatz

Der Viktoriaplatz wurde bis zum Abschluss der Baubewilligungsphase als Schnittstellenprojekt im Projekt Tram Region Bern geplant und bearbeitet. Das Teilprojekt wurde zudem - wie die Teilprojekte 5 und 7 - im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens öffentlich aufgelegt. Ausgeführt und finanziert wird die Umgestaltung indessen im Rahmen des Gesamtprojekts „Dr nöi Breitsch“. Dieses ungewöhnliche Vorgehen wurde gewählt, um die Feinabstimmung auf das Projekt Tram Region Bern zu garantieren. Nach der Ablehnung von Tram Region Bern sind gewisse Anpassungen notwendig, im Wesentlichen wird aber am bestehenden Projekt Viktoriaplatz festgehalten (vgl. dazu vorne Ziff. 3.1).

Am Viktoriaplatz trennen sich die Linien 9 (Guisanplatz/Station Wankdorf) und 10 (Ostermundigen). Die Neugestaltung des westlichen Abschnitts der Moserstrasse wird zu einem wesentlichen Teil durch die Umgestaltung des Viktoriaplatzes beeinflusst. So muss aus geometrischen Gründen die Haltestelle Viktoriaplatz der Tramlinie 9 weiter nach Nordosten in den Bereich seitlich des BKW-Gebäudes verschoben werden. Dadurch reduziert sich die Distanz zur heutigen Haltestelle Spitalacker derart, dass die beiden Haltestellen zur neuen Haltestelle Spitalacker zusammengefasst werden.

Die heutige schiefe Kreuzungsgeometrie wird neu zu einem Kreisverkehr umgestaltet. Ansonsten wird das auf das BKW-Gebäude ausgerichtete Raumkonzept beibehalten.

5.6.1. Werkleitungen

Grundsätzlich wurde bei der Planung der Werkleitungen darauf geachtet, dass keine Leitung unter dem neuen Betonkreisel liegt. Die Wasserleitungen müssen auf einer Länge von 120 Meter verlegt werden. Die bestehenden elektrischen Anlagen im Bereich der Gleise werden aufgehoben und durch neue Rohrblöcke ersetzt. Der Elektrorohrblock, welcher vom Breitenrainplatz her über die Moserstrasse verläuft, wird im Bereich des Viktoriaplatzes weiter geführt.

5.6.2. Verkehrsregime

Im Kreisel Viktoriaplatz sind grundsätzlich alle Fahrbeziehungen auch für Sattelschlepper bzw. Gelenkbusse fahrbar. Jedoch lässt die Kreiselgeometrie in den zwei Fahrbeziehungen Viktoriastrasse - Moserstrasse und Optingenstrasse - Viktoriarain kein direktes Rechtsabbiegen zu. Entsprechend wird ein Rechtsabbiegeverbot für schwere Motorfahrzeuge signalisiert, die betroffenen Fahrzeuge müssen den Kreisel ganz umrunden. Gleichzeitig wird der Kreisverkehr neu das heute verbotene Linksabbiegen aus der Moserstrasse in die Viktoriastrasse ermöglichen. Dadurch können die Quartierstrassen Spitalackerstrasse und Gotthelfstrasse, welche diese Beziehung heute sicherstellen, entlastet werden.

Um den Kreisverkehr sind zur Querung für den Fussverkehr Zebrastreifen mit Mittelinseln angeordnet.

5.7. Teilprojekt 7: Sanierung Kornhausstrasse

Das Teilprojekt 7 erstreckt sich von der Brücke Schänzlistrasse bis vor die Kornhausbrücke. Vom Viktoriaplatz her kommend ist die Kornhausstrasse links und rechts durch Stützmauern begrenzt.

Nach der Brücke Schänzlistrasse erstrecken sich auf der linken Seite Vorgärten bis zur Sonnenbergstrasse, auf der rechten Seite öffnet sich der Blick zum Vorgarten und zur Vorfahrt des Kursaals. Dominierendes Element des Teilprojekts 7 ist die Haltestelle Kursaal. Im Projektperimeter werden nur kleinere bauliche Massnahmen ausgeführt. Es ist geplant, die Gleisanlage zu ersetzen - mit einer minimalen Korrektur der Gleisachse - und den Belag im Strassenbereich zu sanieren. Das Trottoir wird nur dort saniert, wo neue Werkleitungen erstellt werden. Die Haltestelle Kursaal wird höhere Perronkanten erhalten (Kantenhöhe 27 cm) und so dem Behindertengleichstellungsgesetz angepasst. Weitere Arbeiten oder gar Querschnittsveränderungen sind nicht geplant.

5.7.1. *Werkleitungen*

In der Kornhausstrasse wird im stadteinwärts führenden Trottoir eine neue Wasserleitung realisiert. Mit der Wasserleitung werden auch die Hydranten ersetzt. Die bestehende Gasleitung auf der gegenüberliegenden Strassenseite kann abgehängt und verfüllt werden. Die Leitung verbleibt jedoch im Boden. Müssen diese Werkleitungen im Rahmen eines künftigen Tiefbauprojekts entfernt werden, erfolgt dies zulasten von Energie Wasser Bern.

5.8. *Lichtsignalanlagen (LSA)*

Auf der ganzen Strecke ab Kornhausstrasse bis Guisanplatz wird ein neues Koordinationskabel verlegt. Dieses wird in Zukunft die Kommunikation zwischen den bestehenden Lichtsignalanlagen und dem Verkehrsrechner sicherstellen. Die zwei neuen Leitungsrohre werden zusammen mit dem Rohrblockbau ausgeführt; so muss kein separates Trassee erstellt werden.

Für den Breitenrainplatz ist vorerst keine Lichtsignalanlage vorgesehen. Für den Fall, dass es wider Erwarten zu erheblichen Behinderungen des Tramverkehrs kommt, sind zwei optionale Lichtsignalstandorte sowie ein optionaler Standort für ein Steuergerät eingeplant. Um dies - falls nötig - im Nachhinein mit möglichst geringem Bauaufwand bewerkstelligen zu können, sind die Standorte mit den dafür notwendigen Leerrohren und Fundamenten ausgestattet.

Der Kreisel Viktoriaplatz wird mit einer Bedarfs-LSA zur Sicherung der Tramdurchfahrt ausgerüstet.

5.9. *Strassen- und Gleisentwässerung*

Die Strassenentwässerung wird im gesamten Projektperimeter saniert. Da die Oberflächen saniert oder umgestaltet werden, sind alle Einlaufschächte anzupassen. Folglich werden auch sämtliche Anschlüsse an die neuen Kanalisationsleitungen neu erstellt. So entsteht ein einheitliches, total saniertes Ganzes. Gleichzeitig wird auch die Gleisentwässerung saniert, da diese beim Entfernen der alten Gleisanlage unweigerlich beschädigt wird.

5.10. *Sanierung Gleichrichter- und Trafostation*

Energie Wasser Bern und BERNMOBIL sanieren die bestehende Gleichrichter- und Trafostation am Breitenrainplatz sowie das unterirdische Gebäude, in dem sich die Anlagen befinden. Transformator und Schaltanlage stammen aus dem Jahr 1974 und haben ihre Lebensdauer erreicht. Damit weiterhin ein störungsfreier Betrieb gewährleistet werden kann, muss die gesamte Anlage erneuert werden. Der optimale Zeitpunkt für die Sanierung ist während der Umgestaltung des Breitenrainplatzes. Für die Sanierung muss die bestehende Anlage demontiert werden. Weiter wird die Gebäudehülle, welche in einem schlechten Zustand ist, komplett saniert. Zudem müssen die Decken der Gleichrichter- und Trafostation verstärkt werden.

5.11. *Zusammenfassung der Auswirkungen auf die Mobilität*

Mit der grossflächigen Einführung von Tempo 30 von der Moserstrasse über den Breitenrainplatz in die Rodtmattstrasse bis auf die Höhe Militärstrasse können der Strassenlärm reduziert, die Verkehrssicherheit verbessert und die Lebensqualität der Quartierbevölkerung erhöht werden.

Durch die Einführung von Tempo 30 wird das Tram zwischen Viktoriaplatz und Guisanplatz etwas mehr Zeit benötigen. Der Zeitverlust wird aber durch den Wegfall der Haltestelle Spitalacker in der Moserstrasse nahezu kompensiert. Auf der ganzen Strecke rechnet BERNMOBIL insgesamt mit einer theoretischen Verlängerung der Fahrzeit von 5 bis 10 Sekunden.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird vor allem die Temporeduktion spürbar sein; eine tiefere Höchstgeschwindigkeit bewirkt generell weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge und eine flüssigere Fahrweise. Nach der Neugestaltung des Breitenrainplatzes wird es für den MIV nicht mehr möglich sein, vom Breitenrainplatz in die Breitenrainstrasse zu gelangen und umgekehrt; dort entsteht ein attraktiver Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger (vgl. Ziff. 5.1). Auf der andern Seite werden durch den neuen Kreisel am Viktoriaplatz künftig alle Fahrbeziehungen angeboten (vgl. Ziff. 5.6.2).

Die Zahl der öffentlichen Parkplätze wird sich in der Moserstrasse und Rodtmattstrasse von heute insgesamt 190 auf 161 Parkplätze verringern: In der Moserstrasse werden noch 123 Parkplätze (statt heute 140) markiert, in der Rodtmattstrasse deren 38 (statt 50).

Für den Veloverkehr entstehen auf der ganzen Achse deutliche Verbesserungen: In der Rodtmattstrasse wird das Tram stadteinwärts die Velos überholen können, die Abzweigung von der Rodtmattstrasse in die Militärstrasse wird attraktiver und sicherer gestaltet (vgl. Ziff. 5.4.), und auch in der Moserstrasse wird dem Velo mehr Platz zur Verfügung gestellt. Die für den MIV gesperrte Verbindung Breitenrainplatz - Breitenrainstrasse wird für den Veloverkehr offen bleiben.

6. Bewilligungsverfahren

6.1. Kantonales Strassenplanverfahren

Die Teilprojekte 1 (Breitenrainplatz), 3 (Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain, 2. Etappe) und 4 (Rodtmattstrasse) werden in einem Strassenplanverfahren baubewilligt. Das Ziel ist, die kantonale Genehmigung bis Mitte 2016 zu erhalten. Nach einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 26. Mai 2014 wurde vom 4. Juni bis 3. Juli 2014 die öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Es wurden über 100 Eingabepunkte eingereicht. Dabei ist die Forderung nach einer Begegnungszone am Breitenrainplatz eines der politisch wichtigsten Themen (vgl. dazu vorne Ziff. 5.1). Weiter wurden u. a. die Erweiterung der Tempo-30-Zone in der Rodtmattstrasse sowie sichere Querungen auf dem Breitenrainplatz und in der Rodtmattstrasse verlangt. Zurzeit werden die Eingaben geprüft und der Mitwirkungsbericht vorbereitet. Der Mitwirkungsbericht wird im 1. Quartal 2015 dem Gemeinderat vorgelegt. Die öffentliche Auflage ist nach den Frühlingsferien 2015 geplant.

6.2. Eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren

Die Teilprojekte 5 (Moserstrasse), 6 (Viktoriaplatz) und 7 (Kornhausstrasse) wurden aufgrund der Schnittstellen mit dem Projekt Tram Region Bern seinerzeit in das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren eingegliedert. Die öffentliche Auflage des koordinierten Plangenehmigungsverfahrens mit angrenzenden Schnittstellenprojekten lief vom 13. Juni bis 12. Juli 2013. Aufgrund zahlreicher Einsprachen wurde entschieden, das Teilprojekt 5 (Moserstrasse) zu überarbeiten und einen breit abgestützten partizipativen Prozess zu führen (vgl. vorne Ziff. 5.5). Während der erneuten öffentlichen Auflage vom 12. Mai bis 10. Juni 2014 wurden zehn neue Einsprachen eingereicht. Davon haben einige den Inhalt der ursprünglichen Einsprache bestätigt. Die Einsprachen wurden so weit wie möglich bereinigt und zur Schlussbeurteilung an das Bundesamt für Verkehr überweisen.

Ursprünglich wurde angestrebt, bis Ende November 2014 die Plangenehmigungsverfügung zu erwirken. Nach dem negativen Abstimmungsentscheid zum Projekt Tram Region Bern wurde das

laufende Plangenehmigungsverfahren sistiert und für die Teilprojekte 5 bis 7 werden nun in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr entsprechende Teilbaubewilligungen beantragt (vgl. dazu auch vorne Ziff. 3.1).

6.3 Ordentliches Baubewilligungsverfahren

Das Teilprojekt 2 (Breitenrainstrasse) wird, wie in Ziffer 5.2 erwähnt, zu gegebener Zeit in einem separaten Baubewilligungsverfahren aufgelegt.

Die Baubewilligung für die 1. Etappe des Teilprojekts 3 (Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain) wird, wegen des notwendigen Baubeginns gegen Ende 2015, in einem separaten Baubewilligungsverfahren angestrebt.

7. Bauablauf

Der nachfolgend beschriebene Bauablauf basiert auf rechtzeitig bewilligten Teilprojekten und einer entsprechenden Kreditbewilligung.

7.1. Teilprojekt 3: Sanierung Abwasseranlagen (1. Etappe)

Das Teilprojekt 3 (Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain) wird in zwei Etappen ausgeführt. Damit das neue Abwassersystem funktioniert, muss als erste Strecke der Abschnitt Viktoriarain - Moserstrasse gebaut werden. Der Baustart ist gegen Ende 2015 geplant. Dieser Kanal liegt am tiefsten unter der Oberfläche. Er wird unabhängig von der Neugestaltung der Oberfläche im Microtunneling-Verfahren erstellt. Zudem sind die Arbeiten so geplant, dass der Trambetrieb nicht gestört wird. Voraussetzung hierfür ist, dass die dafür notwendige Baubewilligung rechtzeitig vorliegt (vgl. vorangehende Ziffer 6.3).

Die beiden weiteren Kanäle, die in den Breitenrainplatz münden, werden in der 2. Etappe gebaut. Der Start der zweiten Etappe ist für Herbst 2016, nach Genehmigung des Strassenplans, vorgesehen. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass die Neugestaltung des Breitenrainplatzes mit der Sanierung der Gleisanlagen im Sommer 2017 erfolgen kann.

7.2. Teilprojekte 1, 3 und 4: Breitenrainplatz, Sanierung Abwasseranlagen (2. Etappe), Rodtmattstrasse

Die beiden Teilprojekte 1 (Breitenrainplatz) und 4 (Rodtmattstrasse) werden zusammen mit der 2. Etappe des Teilprojekts 3 (Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain) ausgeführt. Der Bauablauf wird in vier Phasen aufgeteilt.

- *Startphase:* In Teilprojekt 3 werden zuerst die Baugruben im Bereich des Breitenrainplatzes, der Kasernenstrasse und der Rodtmattstrasse erstellt. Ab Frühjahr 2017 werden am Breitenrainplatz und auf der Rodtmattstrasse die ersten Werkleitungsarbeiten ausgeführt.
- *Microtunnelingbauphase:* Nachdem die Baugruben erstellt sind, kann das Microtunneling gestartet werden. Die Arbeiten werden im normalen Baubetrieb ausgeführt. Sollte das Projekt durch schlechte Bodenbeschaffenheit in Verzug geraten, kann auf Zwei-Schichten-Betrieb umgestellt werden. In dieser Phase werden ebenfalls die Hausanschlussleitungen neu erstellt.
- *Intensivbauphase:* Die Arbeiten am Breitenrainplatz und in der Rodtmattstrasse müssen im Sommer 2017 soweit fortgeschritten sein, dass zu Beginn der Sommerferien mit der Intensivphase des Gleisbaus begonnen werden kann. Die Phase der Gesamtspernung dauert zirka acht Wochen, während dieser Zeit wird es zu Verschiebungen der Haltestellen kommen. Auf

der Linie 9 wird der öffentliche Verkehr mit Bussen betrieben. Nach heutigem Planungsstand ist für diese Phase ein zweischichtiger Baubetrieb Montag bis Samstag vorgesehen.

- *Nachphase Fertigstellungsarbeiten:* Im Anschluss an die Intensivphase (Herbst 2017) werden im gesamten Perimeter die restlichen Oberflächenarbeiten ausgeführt. Hauptsächlich handelt es sich hier um gestalterische Arbeiten und Belagsarbeiten. Auch letzte Werkleitarbeiten und Kabelzugarbeiten für die Elektroleitungen erfolgen in dieser Zeit. Sämtliche Baustellenprovisorien werden deinstalliert und die Baustelleninstallationsplätze werden wiederhergestellt.

7.3. Teilprojekte 5 bis 7: Moserstrasse, Viktoriaplatz, Kornhausstrasse

Die Teilprojekte Moserstrasse, Viktoriaplatz und Kornhausstrasse werden gemeinsam ausgeführt. Der Baustart ist für das Frühjahr 2018 geplant. Im Sommer 2018 ist die Intensivphase des Gleisbaus vorgesehen: Während voraussichtlich acht Wochen werden am Viktoriaplatz, der Moserstrasse und der Kornhausstrasse die Gleisanlagen erneuert. Nach heutigem Planungsstand ist für diese Phase ebenfalls ein zweischichtiger Baubetrieb Montag bis Samstag vorgesehen. Anschliessend werden die Oberflächenarbeiten in den Trottoirbereichen sowie auch letzte Werkleitarbeiten und Kabelzugarbeiten für die Elektroleitungen ausgeführt.

8. Verkehrskonzept, Anlieferung, Entsorgung

Eine zentrale Anforderung an die Baustellenlogistik ist nicht nur die Koordination unter den Teilprojekten des vorliegenden Gesamtprojekts, sondern auch die Abstimmung mit Projekten Dritter. So fallen die Bauphasen für den Neubau Migros und die Umgestaltung Breitenrainplatz nach heutigem Stand der Planung in dasselbe Zeitfenster. Die Koordination der benötigten Installationsflächen und die Definition der Zu- und Wegfahrten von und zu den Baustellen müssen daher im Voraus detailliert festgelegt werden.

Ein weiteres, in den Logistikkonzepten zu berücksichtigendes Projekt ist der Neubau des Verwaltungszentrums am Guisanplatz 1. Dieses befindet sich während der Intensivbauphase des Teilprojekts Rodtmattstrasse im Innenausbau, was ein erhöhtes Verkehrsaufkommen - verursacht durch die Handwerksbetriebe - zur Folge hat. Während der geplanten Totalsperre der Rodtmattstrasse muss jedoch die Zufahrt Guisanplatz 1 jederzeit gewährleistet sein.

Während den unterschiedlichen Bauphasen wird es im gesamten Perimeter zwischen Nordring, Viktoriastrasse und Papiermühlestrasse Verkehrsumleitungen geben. Die Umleitungsplanung ist grossräumig angelegt, es sind Anpassungen an der Signalisation bis hin zu den Autobahnausfahrten geplant.

- *Umleitungskonzept ÖV:* Der Busverkehr muss auch während der Bauzeit über eine zufriedenstellende Attraktivität verfügen, damit bestenfalls eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV erwirkt werden kann. Die Umleitungsrouten werden möglichst kleinräumig angelegt und sollen so nahe wie möglich am jeweiligen Bauabschnitt vorbeiführen. Der Trambetrieb der Linie 9 soll so lange wie möglich aufrechterhalten werden. Zurzeit sind nur während den jeweiligen Intensivphasen von zirka acht Wochen Unterbrechungen im Trambetrieb vorgesehen.
- *Umleitungskonzept motorisierter Individualverkehr:* Das Verkehrskonzept basiert auf zwei Ebenen, 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.

- *Notfalldienste:* Die Zufahrt zu den Liegenschaften wird während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Während der Intensivphase 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.
- *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. Radfahrenden, die nicht zwingend über die Moser- oder Rodtmattstrasse fahren müssen, wird weiterhin die offizielle Veloverbindung via Beundenfeldstrasse und Militärstrasse angeboten. 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 Pro Velo und Fussverkehr Schweiz entwickelt und umgesetzt.
- *Menschen mit einer Behinderung:* Innerhalb der Baustellen und auf den Umleitungsrouten des öffentlichen Verkehrs werden die notwendigen Massnahmen gemäss dem Umsetzungskonzept hindernisfreier Raum, das aktuell erarbeitet wird, umgesetzt. Es handelt sich dabei primär um die Einhaltung der notwendigen Lichtraumprofile, die taktile Erfassbarkeit von Fussgängerführungen und Abschrankungen sowie Massnahmen bei den provisorischen Haltestellen. Die geplanten Massnahmen werden unter Einbezug der städtischen Fachstelle sowie von Vertretern der betroffenen Interessensgruppen Procap und Behindertenkonferenz Region Bern entwickelt und umgesetzt und mit Pro Velo sowie Fussverkehr Schweiz abgestimmt.
- *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: Marktgasse), wird die Abfallentsorgung durch die Bauunternehmung durchgeführt. Sammelstellen für die Abfallentsorgung werden vor Ort gekennzeichnet.

9. Kommunikation

Ziel 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.

Bereits im Sommer 2013 wurden die Liegenschaftseigentümer am Viktoriaplatz und der Moserstrasse zum Start der ersten öffentlichen Auflage im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plan-genehmigungsverfahrens schriftlich über das Gesamtprojekt informiert. Laufend orientiert wurde die Quartierorganisation Dialog Nordquartier, so dass die Anliegen des Quartiers in die Planung der einzelnen Teilprojekte einfliessen konnten. Zum Start des Mitwirkungsverfahrens wurde am 26. Mai 2014 eine erste öffentliche Informationsveranstaltung über das Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“ durchgeführt.

10. Kostenzusammenstellung

10.1. Gesamtkosten

Die drei Bauherrschaften haben sich nach Abschluss der Bauprojektphase auf einen gemeinsamen Kostenteiler geeinigt. Die Kosten basieren auf dem Preisstand 2012 und wurden mit einer Genauigkeit von +/-10 % errechnet. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf rund 94,0 Mio. Franken. Davon entfallen 56,1 Mio. Franken auf die Stadt Bern (Bruttokredit). Von diesem Betrag werden 31,8 Mio. Franken der gebührenfinanzierten Sonderrechnung Stadtentwässerung belastet (inkl. 10,4 Mio. Franken für den Abwasserkanal Viktoriastrasse) und 24,3 Mio. Franken der steuerfinanzierten Investitionsrechnung. Der Kostenanteil von BERNMOBIL (ÖV Kanton) beläuft sich auf 28,9 Mio. Franken, und Energie Wasser Bern beteiligt sich mit 8,2 Mio. Franken. Der Restbetrag verteilt sich auf Dritte (Swisscom, Cablecom und Amt für Grundstück und Gebäude). Sämtliche Kosten werden inklusive 8 % Mehrwertsteuer ausgewiesen.

10.2. Kosten Stadt Bern

10.2.1 Bisher bewilligte Kredite

Bisher wurden im Rahmen des Projekts „Dr nöi Breitsch“ folgende Kredite in der Kompetenz des Gemeinderats oder des Stadtrats bewilligt (vgl. auch Ziff. 1):

Tiefbauamt Strassenbau (Total Fr. 1 660 000.00):

- Für die Erarbeitung des Bauprojekts zur Umgestaltung des Breitenrainplatzes hat der Stadtrat mit SRB 414 vom 22. September 2011 einen Kredit von Fr. 1 160 000.00 bewilligt.
- Für die Gesamtkoordination des Projekts Breitenrain: Sanierung der Gleisanlagen sprach der Gemeinderat am 21. Dezember 2011 einen Kredit von Fr. 100 000.00
- Für die Sanierung der Rodtmattstrasse bewilligte der Gemeinderat am 4. Juli 2012 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.
- Für die Sanierung der Moserstrasse bewilligte der Gemeinderat am 4. Juli 2012 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.
- Für die Sanierung der Kornhausstrasse bewilligte der Gemeinderat ebenfalls am 4. Juli 2012 einen Projektierungskredit von Fr. 100 000.00.

Tiefbauamt Abwasseranlagen (Total Fr. 6 250 000.00):

- Mit SRB Nr. 2014-112 vom 13. März 2014 hat der Stadtrat einen Kredit von Fr. 6 250 000.00 für die Projektierung und Ausführung eines Teils der ersten Etappe TP 3 Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain bewilligt (Bereich Viktoriarain-Viktoriaplatz).

10.2.2 Auswirkungen der Ablehnung von Tram Region Bern

Aufgrund der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern wird für den Bau des Abwasserkanals in der Viktoriastrasse - welcher bisher Bestandteil des Tramprojekts war (vgl. Ziff. 3.3 vorne) - der Kreditteil für die Sonderrechnung Stadtentwässerung um 10,4 Mio. Franken (inkl. MwSt.) erhöht. Zudem kommt für den Viktoriaplatz anstelle des Kostenteilergrundsatzes für ein Neubauprojekt jener für ein Sanierungsprojekt zur Anwendung (vgl. Ziff. 3.2 vorne). Diese Änderung der Berechnungsgrundsätze hat zwar für den Viktoriaplatz (Brutto-)Mehrkosten von rund 3 Mio. Franken zu Lasten der Stadt Bern zur Folge. Unter Berücksichtigung der in Aussicht stehenden Beiträge von Bund und Kanton (vgl. Ziff. 13 hinten) wird der Viktoriaplatz die Stadt Bern dank dem neuen Kostenteiler jedoch unter dem Strich rund 0,9 Mio. Franken weniger kosten als es bei der Realisierung von Tram Region Bern der Fall gewesen wäre.

10.2.3 Beantragter Kredit

| <u>Tiefbauamt Strassenbau</u> | | Bisher bewilligter Kredit | Neu beantragter Ausführungskredit | Total beantragter Kredit |
|----------------------------------------------------------|-----|---------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Baukosten | Fr. | 0.00 | 14 400 000.00 | 14 400 000.00 |
| Honorare | Fr. | 1 491 500.00 | 3 840 000.00 | 5 331 500.00 |
| Kommunikation | Fr. | 0.00 | 50 000.00 | 50 000.00 |
| Markierung/Signalisation | Fr. | 0.00 | 700 000.00 | 700 000.00 |
| Baunebenkosten | Fr. | 168 500.00 | 2 700 000.00 | 2 868 500.00 |
| Unvorhergesehenes | Fr. | 0.00 | 950 000.00 | 950 000.00 |
| Total Kosten Tiefbauamt Strassenbau (inkl. MwSt.) | Fr. | 1 660 000.00 | 22 640 000.00 | 24 300 000.00 |

| <u>Tiefbauamt Abwasseranlagen</u> | | Bisher bewilligter Kredit | Neu beantragter Ausführungskredit | Total beantragter Kredit |
|--------------------------------------------------------------|-----|---------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Baukosten | Fr. | 4 500 000.00 | 18 400 000.00 | 22 900 000.00 |
| Honorare | Fr. | 1 179 600.00 | 3 800 000.00 | 4 979 600.00 |
| Kommunikation | Fr. | 0.00 | 40 000.00 | 40 000.00 |
| Baunebenkosten | Fr. | 0.00 | 2 500 000.00 | 2 500 000.00 |
| Unvorhergesehenes | Fr. | 570 400.00 | 810 000.00 | 1 380 400.00 |
| Total Kosten Tiefbauamt Abwasseranlagen (inkl. MwSt.) | Fr. | 6 250 000.00 | 25 550 000.00 | 31 800 000.00 |

Beantragter Kredit Kostenanteil Stadt Bern (brutto, inkl. MwSt.) Fr. 56 100 000.00

11. Finanzierung

Die Kosten für die Ausführung der Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain werden der Sonderrechnung der Stadtentwässerung belastet. Abschreibung und Verzinsung werden jedoch auf der Kreditsumme exkl. Mehrwertsteuer berechnet, da es sich um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt. Die Kreditsumme für die Abwasseranlagen beläuft sich exkl. MwSt. auf 29,4 Mio. Franken (gerundet, vgl. Ziff. 12.2).

12. Folgekosten**12.1. Kapitalfolgekosten Strassenbau (Tiefbauten)**

| Investition | 1. Jahr | 2. Jahr | 3. Jahr | 40. Jahr |
|---------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------|
| Anschaffungswert | 24 300 000.00 | 23 692 500.00 | 23 085 000.00 | 607 500.00 |
| Abschreibung 2.50 % | 607 500.00 | 607 500.00 | 607 500.00 | 607 500.00 |
| Zins 2.28 % | 554 040.00 | 540 190.00 | 526 340.00 | 13 850.00 |
| Kapitalfolgekosten | 1 161 540.00 | 1 147 690.00 | 1 133 840.00 | 621 350.00 |

12.2. Kapitalfolgekosten Abwasseranlagen

| Investition | 1. Jahr | 2. Jahr | 3. Jahr | 80. Jahr |
|---------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------|
| Anschaffungswert | 29 400 000.00 | 29 032 500.00 | 28 665 000.00 | 367 500.00 |
| Abschreibung 1.25% | 367 500.00 | 367 500.00 | 367 500.00 | 367 500.00 |
| Zins 2.28% | 670 320.00 | 661 940.00 | 653 560.00 | 8 380.00 |
| Kapitalfolgekosten | 1 037 820.00 | 1 029 440.00 | 1 021 060.00 | 375 880.00 |

12.3. Betriebsfolgekosten

Strassenbau

- Die neuen Platzflächen mit den zusätzlichen Bäumen und den neuen Sitzgelegenheiten generieren im Unterhalt zusätzliche Kosten. Im gesamten Projekt werden zusätzlich zum heutigen Bestand rund 40 neue Bäume gepflanzt. Dadurch erhöhen sich die jährlichen Betriebsfolgekosten (funktioneller Unterhalt und Pflege) um rund Fr. 12 000.00.
- Die zu reinigenden und unterhaltenden Flächen entsprechen den heutigen bestehenden Flächen; es entstehen keine zusätzlichen Betriebsfolgekosten.
- Es werden zwei zusätzliche Wartehallen vom Typ Stadt Bern errichtet. Dadurch entstehen jährliche Mehrkosten von rund Fr. 4 000.00.
- Für die neue Lichtsignalanlage am Viktoriaplatz entstehen jährliche Wartungskosten von rund Fr. 1 500.00.
- Der Betrieb des neuen Brunnens auf den Vorplatz der Migros verursacht jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten von Fr. 40 000.00.

Abwasseranlagen

Die bestehenden Leitungen werden ersetzt und anschliessend ausser Betrieb genommen. Die stillgelegten Leitungen werden am Schluss verfüllt und generieren dadurch keine Mehrkosten. Bedingt durch die Wahl des Microtunneling-Verfahrens fallen die Kanaldurchmesser gegenüber heute grösser aus. Es ist deshalb mit einem leicht erhöhten Unterhaltsaufwand und dadurch mit zusätzlichen Kosten von rund Fr. 2 500.00 pro Jahr zu rechnen.

öV-Kosten

Mit der Sanierung des Viktoriaplatzes wird die Haltestelle Spitalacker aufgehoben. Gestützt auf den aktuellen Fahrplan lässt sich abschätzen, dass dadurch knapp 480 öV-Punkte für die Stadt entfallen werden. Zum Kostenansatz 2014 (Fr. 319.00.00 pro Punkt) würde dies eine Kosteneinsparung von rund Fr. 150 000.00 pro Jahr bedeuten. Diese Kosten können voraussichtlich ab 2021 eingespart werden, da der Kostenverteilschlüssel für den öffentlichen Verkehr zeitverzögert aktualisiert wird (zu allen ungeraden Kalenderjahren auf der Basis des Vorjahrs-Fahrplans).

13. Beiträge Dritter

13.1 Subventionen von Bund und Kanton

Der Breitenrainplatz und der Viktoriaplatz sind beim Bund als Einzelmassnahmen zur Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beantragt. Sie sind mit Beschluss vom 26. Februar 2014 im Agglomerationsprogramm Bern, 2. Generation, als Massnahmen der Prioritätsstufe A Aufwertung/Sicherheit aufgenommen worden. Gemäss diesem Programm beträgt der Bundesbeitrag für den Viktoriaplatz 1,89 Mio. Franken und für den Breitenrainplatz 1,26 Mio. Franken (es handelt sich hier um Höchstbeträge exkl. MwSt., Preisstand Oktober 2005). Aufgerechnet auf den heutigen Zeitpunkt inkl. MwSt. entspricht dies für den Viktoriaplatz einem Höchstbetrag von 2,33 Mio. Franken

und 1,55 Mio. Franken für den Breitenrainplatz. Die Bundesmittel werden ausschliesslich dem Kanton ausbezahlt.

Der Kanton bezahlt der Stadt Bern die erhaltenen Bundesbeiträge aus und subventioniert seinerseits die Projekte mit einem zusätzlichen Beitrag. Heute kann davon ausgegangen werden, dass sich Bund und Kanton gesamthaft voraussichtlich mit 3,90 Mio. Franken (Viktoriaplatz) und 3,54 Mio. Franken (Breitenrainplatz) beteiligen werden (+/- 10 %). Insgesamt erhält die Stadt Bern damit voraussichtlich Beiträge in der Höhe von 7,44 Mio. Franken. Diese werden zu 100 % den (steuerfinanzierten) Kosten für den Strassenbau gutgeschrieben.

13.2 Abwasseranlagen

Die Hausanschlussleitungen werden über das Projekt „Dr nöi Breitsch“ vorfinanziert und anschliessend durch die Liegenschaftseigentümer zurückbezahlt. An den Erstellungskosten für die Micro-tunneling-Arbeiten auf der Strecke Breitenrainplatz - Kasernenareal wird sich das kantonale Amt für Grundstück und Gebäude (AGG) zudem pauschal mit einem Betrag von 0,75 Mio. Franken (inkl. MwSt.) beteiligen.

Sämtliche Beiträge Dritte werden zu Abschreibungszwecken benutzt.

14. Werterhalt und Mehrwert

| | Werterhalt | Mehrwert |
|-----------------|------------|----------|
| Strassenbau | 70 % | 30 % |
| Abwasseranlagen | 95 % | 5 % |

Antrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“. 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 Gesamtprojekts „Dr nöi Breitsch“ werden die folgenden Kredite bewilligt:

Fr. 24 300 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100251 (Kostenstelle 5100200), für den Projektbestandteil Strassenbau;

Fr. 31 800 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500181 (Kostenstelle 850200), für den Projektbestandteil Abwasseranlagen.

Beiträge Dritter sind für Abschreibungszwecke zu verwenden.
 2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
- III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 28. Januar 2015

Der Gemeinderat

Beilagen

Entwurf Abstimmungsbotschaft