

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Inselplatz/Murtenstrasse: Optimierung ÖV/Veloverkehr; Ausführungskredit

1. Worum es geht

Die stadteinwärts verkehrenden Fahrzeuge der BERNMOBIL-Buslinie 12 (Holligen – Zentrum Paul Klee) und der Postauto-Linien 100 und 101 (Aarberg – Bern resp. Kappelenring/Schlossmatt – Bern) verlieren in den Spitzenstunden bei der Haltestelle Inselplatz regelmässig sehr viel Zeit: zum einen, weil die Wartezeiten für die Busse der Linie 12 vor der Lichtsignalanlage am Knoten Freiburgstrasse/Laupenstrasse beträchtlich sind, zum anderen, weil die Haltestelle Inselplatz für den gleichzeitigen Halt zweier Busse (BERNMOBIL und Postauto) zu wenig lang ist und das hintere Fahrzeug jeweils warten muss, bis die Haltestelle freigeworden ist. Diese Situation ist für die Fahrgäste der betroffenen Linien höchst unbefriedigend und beeinträchtigt die Fahrplanstabilität. Optimierungen an der Lichtsignalanlage sind aufgrund der Auslastung der Anlage nicht möglich – es braucht eine Neuordnung der Haltestellen. Diese müssen zudem, gestützt auf die Behindertengleichstellungsgesetzgebung und die städtischen Vorgaben zum hindernisfreien öffentlichen Raum (UHR), hindernisfrei ausgebaut werden.

Auf dem Inselplatz und auf der Murtenstrasse verläuft eine Velohauptroute. Im Zuge der Anpassung der ÖV-Haltestellen werden Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur umgesetzt: Es werden baulich abgetrennte, breite und sichere Velospuren im Bereich des Inselplatzes eingerichtet, und es wird eine Haltestelleumfahrung bei der neuen Haltestelle Freiburgstrasse stadteinwärts realisiert.

Vorliegend wird dem Stadtrat ein Ausführungskredit von insgesamt Fr. 6 650 000.00 beantragt. Davon gehen Fr. 6 370 000.00 zu Lasten des allgemeinen Haushalts (steuerfinanziert) und Fr. 280 000.00 zu Lasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung (gebührenfinanziert). Der vom Gemeinderat im August 2018 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 ist im Ausführungskredit enthalten. Das Projekt ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021/Agglomerationsprogramm 4. Generation als A-Massnahme angemeldet. Bei entsprechender Aufnahme in die Leistungsvereinbarung kann mit Beiträgen von über 50 % an die anrechenbaren Kosten gerechnet werden. Zusätzlich und unabhängig davon kann der Kanton 40 % der velobedingten Kosten übernehmen.

Im Bereich der Freiburgstrasse mussten im Zusammenhang mit dem Drittprojekt sitem-insel fünf Bäume gefällt werden – die Ersatzpflanzungen werden nun im Rahmen des vorliegenden Projekts vorgenommen. Bei der Postauto Haltestelle an der Murtenstrasse, Fahrtrichtung stadteinwärts, müssen wegen der Bauarbeiten für die neue Haltestelle zwei Bäume ersetzt werden. Im Bereich der aufzuhebenden Haltestelle Inselplatz können im Gegenzug anstelle der heutigen Wartehalle vier neue Bäume in einem neuen unversiegelten Grünstreifen gepflanzt werden. Insgesamt erzielt das Vorhaben also eine positive Baumbilanz von 4 Bäumen.

2. Ausgangslage

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 wurde das von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) erarbeitete Konzept zur ÖV-Erschliessung des Berner Inselareals umgesetzt. Die Trolleybusse der Linie 12 (vormals Linie 11) von BERNMOBIL verkehren seither nicht mehr vom Bahnhof zum Güterbahnhof, sondern via Inselplatz zum Inselspital und nach Holligen sowie nach der Realisierung der Verlängerung bis Warmbächli. Die Haltestellen Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof wurden deshalb neu zusätzlich durch Verstärkungskurse auf der Postauto-Linie 101 bedient.

Für die neue ÖV-Linienführung wurde 2016 eine Erfolgskontrolle durchgeführt. Dabei wurden grössere Verlustzeiten rund um die Haltestelle Inselplatz festgestellt, und zwar sowohl bei BERNMOBIL- als auch bei den Postauto-Kursen. Die Gründe:

- Die stadteinwärts fahrenden Trolleybusse der Linie 12 müssen zu Stosszeiten bei der Ausfahrt von der Freiburg- in die Laupenstrasse lange Wartezeiten vor der Lichtsignalanlage in Kauf nehmen.
- Die von den BERNMOBIL- und den Postauto-Fahrzeugen gemeinsam genutzte Haltestelle Inselplatz (stadteinwärts) ist zu wenig lang: Steht bereits ein Postauto an der Haltestelle, ist die Haltestelle für den aus der Freiburgstrasse kommenden Bus aufgrund der Kurve praktisch nicht anfahrbar. Das BERNMOBIL-Fahrzeug muss warten, bis das Postauto die Haltestelle verlassen hat, was jeweils die Benutzbarkeit des Zebrastreifens und den übrigen Verkehr behindert.
- Bei der Abfahrt von der Haltestelle Inselplatz Richtung Laupenstrasse (stadteinwärts) entstehen vor der Lichtsignalanlage Laupenstrasse/Zieglerstrasse zusätzliche Wartezeiten.

All diese Umstände führen zu wesentlichen Verzögerungen im Fahrplan, insbesondere bei grossem MIV-Aufkommen (etwa in den Morgen- und Abendspitzen). In der Folge wurden verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten geprüft und teilweise bereits umgesetzt, namentlich Optimierungen an der Steuerung der Lichtsignalanlagen. Dabei zeigte sich, dass die Anlagen in diesem Knoten aufgrund der komplexen Verkehrssituation bereits teilweise überlastet sind und keine weiteren Verbesserungen mehr möglich sind. Auch mit den Steuerungsmassnahmen, die im Zuge des Projekts Zukunft Bahnhof Bern (ZBB, Bau- und Verkehrsmassnahmen) hauptsächlich im Bereich Bubenbergrplatz/Henkerbrännli umgesetzt werden, können keine massgeblichen Verbesserungen für den Inselplatz erreicht werden. Vorderhand lassen das grosse MIV-Aufkommen und die vielen Erschliessungsbedürfnisse (Anlieferung, Blaulicht- und Wirtschaftsverkehr) noch keine grosse Reduktion der Verkehrsflächen zugunsten von entsiegelten Flächen oder anderen Nutzungen zu. Allerdings können mit dem Projekt in einem ersten Schritt zwingend notwendige Verbesserungen zugunsten der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs realisiert werden. Sobald die stadtweit beabsichtigte MIV-Reduktion ihre Wirkung zeigt und für den Autobahnanschluss (ASTRA-Perimeter) eine verträgliche Lösung gefunden werden kann, können mittelfristig am Inselplatz allenfalls weitere Reduktionen der Verkehrsfläche umgesetzt werden bzw. zusätzliche Flächen zugunsten des Stadtklimas geschaffen werden.

Über den Inselplatz führen wichtige Veloverbindungen (Velohauptroute). Die heutige Veloinfrastruktur am Inselplatz entspricht jedoch nicht den Standards gemäss Masterplan Veloinfrastruktur und weist erhebliche Sicherheitsmängel auf. Für viele Velofahrende, insbesondere auch für Kinder, ist das Befahren der Kreuzung sehr schwierig und unsicher. Aus diesen Gründen sollen im Rahmen des Projekts auch Verbesserungen für das Velo im Bereich Inselplatz und Murtenstrasse umgesetzt werden.

An der heutigen Haltestelle Inselplatz bestünde im Übrigen auch ohne das vorliegende Projekt Handlungsbedarf, weil die teilweise beschädigte Betonplatte der Haltestelle in den nächsten Jahren ersetzt werden muss. Zudem entspricht die Haltestelle nicht den Vorgaben an die Hindernisfreiheit.

3. Projektbeschreibung

Das Bauprojekt beinhaltet folgende Massnahmen:

3.1 Öffentlicher Verkehr

Im Rahmen des Vorprojekts wurden verschiedene Haltestellestandorte geprüft. Als Bestvariante wurde im Bauprojekt folgende Variante ausgearbeitet: Die bestehende Haltestelle Inselplatz, Fahrtrichtung stadteinwärts, wird aufgehoben. Eine BehiG-konforme Lösung in diesem Bereich ist nicht umsetzbar, da die höhere Haltekante aus geometrischen Gründen mit den Bussen von BERNMOBIL und Postauto nicht sauber angefahren werden könnte. Weiter sprechen auch Anforderungen seitens Fuss-/Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV) sowie die Auslastung der Lichtsignalanlagen dagegen.

Aus diesen Gründen sollen die Haltestellen in eine Postauto- und eine Trolleybushaltestelle aufgetrennt und vor den Knoten Inselplatz verlegt werden (siehe Planbeilage). Für die Trolleybuslinie 12 von BERNMOBIL ist eine neue, BehiG-konforme Haltestelle in der Freiburgstrasse, vor dem neuen sitem-Gebäude und vis-à-vis der bestehenden Haltestelle Inselplatz stadtauswärts, geplant. Für die Fahrzeuge von Postauto (Linien 100 + 101) ist stadteinwärts eine neue, BehiG-konforme Haltestelle vor der Murtenstrasse 3 + 5 projektiert. Damit das Postauto stadteinwärts priorisiert werden kann, wird von der Haltestelle Güterbahnhof bis Höhe Inselfarking eine Umweltspur stadteinwärts zulasten einer der zwei MIV-Spuren ausgeführt. Stadtauswärts wird die Haltestelle von Postauto leicht Richtung Inselfarking verschoben und ebenfalls BehiG-konform (mit niveaugleichem Einstieg) umgebaut.

3.2 Veloverkehr

Mit der Verschiebung der Haltestelle Inselplatz stadteinwärts kann der freigewordene Platz zugunsten des Veloverkehrs verwendet werden. Neu werden im Bereich Inselplatz baulich abgetrennte Velowege mit einer Breite von 2,50m bis 3m erstellt. Dabei wird der Veloverkehr konsequent ganz rechts geführt. Damit werden auch die Abbiegemanöver nach links vom Inselplatz Richtung Freiburgstrasse (Inselareal) und von der Murtenstrasse in Richtung Bühlbrücke verbessert und vor allem auch sicherer gemacht.

Bei der neuen Haltestelle der BERNMOBIL-Linie 12 stadteinwärts (vor dem sitem-Gebäude) wird für die Velos eine Haltestellenumfahrung erstellt. Diese verläuft durchgängig bis zur Kreuzung Inselplatz und kann bei MIV-Rückstau von der Ausfahrt Freiburgstrasse, weil baulich abgetrennt von der MIV-Fahrspur, ohne Zeitverlust genutzt werden.

Bei der neuen Haltestelle von Postauto stadteinwärts wurde die Veloumfahrung ebenfalls in mehreren Varianten geprüft. Weil in diesem Bereich aus stadtklimatischen Gründen aber möglichst viele Bäume erhalten werden sollen (siehe nachstehende Ziffer 3.4) und die zur Verfügung stehende Fläche generell zu klein ist, kann keine der geprüften Varianten umgesetzt werden. Aufgrund der Spurbreite von 4,60 m wird es aber möglich sein, mit dem Velo den Bus bei der Haltestelle zu überholen. Bei den bestehenden Haltestellen stadtauswärts kann der Bus ebenfalls überholt werden.

In der Murtenstrasse wird der Veloverkehr stadtauswärts zwischen Inselfarking bis Güterbahnhof neu auf einer 2,50 m breiten Velospur und stadteinwärts von der Haltestelle Güterbahnhof bis nach der Haltestelle Bremgartenfriedhof auf einer Umweltspur geführt. Mit diesen Massnahmen kann die Sicherheit für die Velofahrenden klar verbessert werden.

Bei einer weiteren Verkehrsreduktion sind mit einfachen Markierungsmassnahmen und Anpassungen an den Lichtsignalanlagen zusätzliche Verbesserungen für Velofahrende möglich: bei der Haltestelle Murtenstrasse stadteinwärts durch Aufhebung des Rechtsabbiegers auf der Bus- und Velospur, auf der Bühlbrücke durch die Aufhebung einer MIV-Spur zugunsten einer neuen Velospur.

3.3 Fussverkehr

Die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr werden beibehalten. Der Zebrastreifen ab Ausfahrt Freiburgstrasse in Richtung Bühlbrücke wird neu direkter geführt. Im Kurvenbereich in Richtung Bühlstrasse wird das Trottoir beidseitig leicht zugunsten der breiteren Velospuren verschmälert. Im Bereich der alten Haltestelle Inselplatz, Fahrtrichtung stadteinwärts, wie auch im gegenüberliegenden Bereich, ist der Fussverkehr durch die beiden Velowege neu vom MIV getrennt. Dies erhöht die Sicherheit für den Fussverkehr gegenüber der heutigen Situation. Im Bereich der beiden Zebrastreifen Freiburgstrasse und Inselplatz wird das Trottoir verbreitert. Die bestehenden Fussgängerinseln im Knotenbereich werden aufgrund des neuen Strassenlayouts abgebrochen und durch neue, der Situation angepasste ersetzt.

3.4 Bäume/Klima

An der Freiburgstrasse mussten im Zusammenhang mit dem Projekt sitem-insel fünf Bäume gefällt werden. Im Rahmen des vorliegenden Projekts werden nun für sie Ersatzpflanzungen (unmittelbar vor dem sitem-Gebäude) vorgenommen. Bei zwei dieser fünf Bäume – jenen, die ausserhalb des Haltestellenbereichs liegen – wird zudem der Boden entsiegelt und eine Mergelfläche eingerichtet. Entsiegelte Flächen heizen sich weniger auf, zudem kann das Oberflächenwasser versickern, was dem Mikroklima zugutekommt.

Bei der Postauto Haltestelle an der Murtenstrasse, Fahrtrichtung stadteinwärts, müssen wegen der Bauarbeiten für die neue Haltestelle zwei Bäume ersetzt werden. Die Eingriffe in das Wurzelwerk sowie die Versiegelung des heutigen Grünstreifens wären zu massiv und würden unweigerlich zum Absterben der zwei Bäume führen. Die beiden Bäume werden am selben Standort neu gepflanzt. Im Bereich der aufgehobenen Haltestelle Inselplatz stadteinwärts ist anstelle der heutigen Wartehalle die Pflanzung von vier neuen Bäumen vorgesehen. Die sie umgebende Fläche wird entsiegelt und zu einem Grünstreifen umgestaltet, damit das Oberflächenwasser versickern kann. Insgesamt ergibt sich also eine positive Baumbilanz von vier Bäumen.

3.5 Motorisierter Individualverkehr

Im Bereich der heutigen Haltestelle Inselplatz, Fahrtrichtung stadteinwärts (Freiburgstrasse, Bühlstrasse, Laupenstrasse und Zieglerstrasse), wird die Anzahl Spuren beibehalten. In Fahrtrichtung stadtauswärts hingegen wird eine Spur abgebaut. Neu wird der Verkehr in Richtung Bühlstrasse auf einer separaten Spur geführt. Weiter wird das heute vorhandene Konfliktabbiegen von der Freiburgstrasse und von der Bühlbrücke nach links aufgehoben und der Knoten damit sicher gemacht.

In der Murtenstrasse, Fahrtrichtung stadteinwärts, wird im Bereich Güterbahnhof bis Inselparkierung die Anzahl Spuren zugunsten einer Busspur reduziert. Im Bereich Murtenstrasse, Fahrtrichtung stadtauswärts, steht dem MIV ab dem Inselplatz nur noch eine Spur zu. Der Rechtsabbiegeverkehr in Richtung Inselparking wird im Haltestellenbereich immer noch auf einer separaten Spur geführt.

3.6 Lichtsignal-/Fahrleitungsmasten/Beleuchtung

Die Verkehrsinseln und Zebrastreifen werden aufgrund der neuen Spuraufteilung leicht angepasst. Entsprechend müssen auch die Lichtsignalmasten neu platziert werden. Die Fahrleitungsmasten von BERNMOBIL müssen ersetzt und die Fahrleitungen an die Strassenführung angepasst werden. Die Beleuchtung wird ebenfalls der neuen Strassenführung angepasst. Die Abspannungen erfolgen immer noch über Mastfundamente von BERNMOBIL sowie bestehende Anker an den Fassaden.

3.7 Haltestelleinfrastruktur

Bei allen ÖV-Haltestellen besteht jeweils im nahen Umfeld ein vom Regen geschützter Bereich. Entsprechend kann aus Platz- und Kostengründen auf Wartehallen verzichtet werden. Die Haltestellen werden mit Ticketautomaten, Smartinfo und einer Sitzbank ausgerüstet.

3.8 Strassenbau

Die schadhafte Betonplatte bei der heutigen Haltestelle Inselplatz wird durch einen neuen Belagsaufbau ersetzt. Aufgrund von diversen Rissen im Belag und der Werkleitungsarbeiten sind weitere örtliche Belagsersatzarbeiten notwendig. Der Deckbelag wird im gesamten Bauperimeter ersetzt.

3.9 Werkleitungen

Folgende Werkleitungen werden im Rahmen der Sanierung ersetzt:

Strassenentwässerung: Die Strassenentwässerung muss der neuen Situation angepasst werden. Bestehende Schächte werden soweit möglich beibehalten. Schachtabdeckungen, die nicht dem heutigen städtischen Standard entsprechen, werden ersetzt.

Siedlungsentwässerung: Die Mischabwasserleitung unter dem Inselplatz muss mit einem Schlauchrelining saniert werden. Dazu muss der Zugang bei zwei Schächten vergrössert werden. Weiter muss ein Schachteinstieg aufgrund der Verschiebung der Mittelinsel Murtenstrasse angepasst werden. Auch bei den Schächten der Kanalisation werden Schachtabdeckungen, die nicht dem heutigen städtischen Standard entsprechen, ausgewechselt.

Lichtsignalanlagen: Die Rohranlagen werden den neuen Maststandorten angepasst und im Bereich des Inselplatzes ausgebaut.

Gas und Wasser: Energie Wasser Bern (ewb) muss die Gas- und Wasserleitungen im Bereich der Einfahrt Freiburgstrasse bis zur Fussgängerinsel Inselplatz altersbedingt ersetzen. Weiter wird eine Gasleitung vom Inselplatz Richtung Zieglerstrasse mit einer Innensanierung (Relining) saniert.

Elektro: ewb besitzt bei der Ausfahrt Freiburgstrasse eine Trafostation. Der bestehende Schacht im Trottoirbereich muss aufgrund der neuen Lage des Randsteins mit den Zuleitungen Richtung Trafostation verschoben werden. Weiter werden die zwei bestehenden Schachtabdeckungen um die Trafostation in ihrer Höhe angepasst. Bei der Kurve Bühlbrücke/Murtenstrasse wird ewb einen neuen Ortbetonschacht mit einer oberirdischen Flächenabdeckung erstellen.

4. Bauablauf/Verkehrsführung

Der Inselplatz ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für ÖV, MIV, Fuss-, Veloverkehr, zudem ist er insbesondere auch für die Notfalldienste des Inselpitals und als Ausfahrtroute der Feuerwehr Richtung Stadtzentrum von grosser Bedeutung. Eine komplette Sperrung des Inselplatzes ist deshalb nicht möglich, das vorliegende Projekt muss aus verkehrsbetrieblichen Gründen etappiert und in mehreren Bauphasen unter Verkehr umgesetzt werden. Dabei kann der Inselplatz insbesondere in den Spitzenzeiten nicht mehr mit Lichtsignalanlagen betrieben werden, es muss eine grosse Anzahl an Verkehrsdiensten eingesetzt werden.

Die Realisierung dauert insgesamt ca. 16 Monate und ist ab Sommer 2022 geplant. Der Bauablauf ist wie folgt geplant:

- Die Markierungsanpassungen auf der Murtenstrasse mit der Umweltspur stadteinwärts werden als erstes umgesetzt.
- In den ersten Bauphasen wird bei der Murtenstrasse die bestehende Haltestelle von Postauto stadtauswärts umgebaut, anschliessend folgt die neue Haltestelle stadteinwärts.
- Danach erfolgen die Bauarbeiten im Bereich der neuen BERNMOBIL-Haltestelle in der Freiburgstrasse.
- Die neuen Haltestellen von BERNMOBIL (Freiburgstrasse) und Postauto (Murtenstrasse) können anschliessend in Betrieb genommen werden, anschliessend kann der Inselplatz mit der Bühlbrücke etappiert umgebaut werden.

- Der Deckbelag soll an ca. drei Wochenenden realisiert werden. Da an Wochenenden weniger Verkehr über den Knoten rollt, können Spuren stärker reduziert und die Fahrzeuge gezielt umgeleitet werden.

Der Grossteil der Arbeiten wird tagsüber ausgeführt. Aus verkehrsbetrieblichen Gründen müssen einige Arbeiten nachts oder am Wochenende erfolgen. Die Bevölkerung wird über den Bauablauf und die geplanten Nacht- oder Wochenendbauphasen zeitnah informiert (s. auch Ziff. 12).

5. Kostenzusammenstellung

5.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten betragen 8,15 Mio. Franken. Davon trägt die Stadt Bern 6,65 Mio. Franken, BERNMOBIL 0,95 Mio. Franken (Fahrleitungsbau, Haltestelleinfrastruktur) und Energie Wasser Bern 0,55 Mio. Franken (Gas- und Wasserleitungen, Elektroschacht).

5.2 Kosten Stadt Bern

Die Kosten für die Stadt Bern belaufen sich auf insgesamt 6,65 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/- 10 %, inkl. MwSt 7,7 %, Preisbasis Februar 2021). Die Kosten gehen teils zulasten des allgemeinen Haushalts der Stadt Bern, teils sind sie gebührenfinanziert (Sonderrechnung Stadtentwässerung).

		Allgemeiner Haushalt	Sonderrechnung Stadtentwässerung	Total bean- tragter Kredit
Projektierung	Fr.	675 000.00	30 000.00	705 000.00
Baukosten	Fr.	3 965 000.00	180 000.00	4 145 000.00
Temporäre Verkehrsmassnahmen/Baunebenkosten/Kommunikation/Kunst im öff. Raum (KiöR)	Fr.	1 150 000.00	45 000.00	1 195 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	<u>580 000.00</u>	<u>25 000.00</u>	<u>605 000.00</u>
Total Kosten (inkl. MwSt. 7,7 %)	Fr.	<u>6 370 000.00</u>	<u>280 000.00</u>	<u>6 650 000.00</u>

Erläuterungen

- *Position Projektierung:* Diese enthält alle Honorar- und Nebenkosten für Planerleistungen (Bauingenieure, Verkehrsingenieurinnen und Landschaftsarchitektinnen), für die Gesamtkoordination Verkehr, für Rechtsberatung, für die Phase Projektierung, Bewilligung und Ausschreibung, Ausführung bis Inbetriebnahme. In der Position ist der vom Gemeinderat bewilligte Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 enthalten.
- *Position Baukosten:* Diese enthält alle Aufwendungen der Baumeisterarbeiten und Leistungen von Drittunternehmen im Bereich Montagebau, Fahrleitungsbau, Lichtsignalanlagen, Markierungen, Signalisation, Möblierung, Landschafts- und Gartenbauarbeiten.
- *Position Temporäre Verkehrsmassnahmen/Baunebenkosten/Kommunikation/Kunst im öffentlichen Raum (KiöR):* Diese enthält die Kosten für die temporäre Verkehrsführung und die Verkehrsdienste (Begründung siehe auch Ziffer 4 Bauablauf/Verkehrsführung). In den Baunebenkosten sind Baugrunduntersuchungen, Bewilligungen, Versicherung, Vermessung und Bestandsaufnahmen enthalten. Für die Kommunikation sind Aufwendungen für die Kommunikationsunterstützung, Massnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit, Drucksachen, Baustellenkommunikation und Anwohnerinformationen eingerechnet. Eingerechnet ist in dieser Position zudem der Beitrag für Kunst im öffentlichen Raum: 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 Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. Der entsprechende Betrag von Fr. 59 000.00 wurde in dieser Position ebenfalls eingerechnet (allgemeiner Haushalt).

- *Position Unvorhergesehenes*: 10 % des Gesamtbetrags sind, wie in Bauprojekten üblich, für Unvorhergesehenes reserviert.

6. Finanzierung

Die Ausführungskosten für Strassenbau, Strassenentwässerung, Lichtsignalanlage, Markierung und Signalisation werden über den allgemeinen Haushalt der Stadt Bern finanziert. Die Finanzierung der Mischabwasserleitung erfolgt über die Sonderrechnung Stadtentwässerung. Für die Ausgabenkompetenz massgebend ist hier die Kreditsumme inklusive Mehrwertsteuer (Fr. 280 000.00). Abschreibung und Verzinsung werden jedoch auf der Kreditsumme ohne Mehrwertsteuer (gerundet: Fr. 260 000.00) berechnet, da die Sonderrechnung Stadtentwässerung vorsteuerabzugsberechtigt ist (siehe Ziff. 7.2).

7. Kapitalfolgekosten

Die nachfolgende Aufteilung der Kapitalfolgekosten erfolgt aufgrund der unterschiedlichen Abschreibungsdauer der Anlagen:

7.1. Kapitalfolgekosten allgemeiner Haushalt (Tiefbau)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	6 370 000.00	6 210 750.00	6 051 500.00	159 250.00
Abschreibung 2,5 %	159 250.00	159 250.00	159 250.00	159 250.00
Zins 1,22 %	77 715.00	75 770.00	73 830.00	1 945.00
Kapitalfolgekosten	236 965.00	235 020.00	233 080.00	161 195.00

7.2. Kapitalfolgekosten gebührenfinanziert (Sonderrechnung Stadtentwässerung)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	80. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	260 000.00	256 750.00	253 500.00	3 250.00
Abschreibung 1,25 %	3 250.00	3 250.00	3 250.00	3 250.00
Zins 1,22 %	3 170.00	3 130.00	3 095.00	40.00
Kapitalfolgekosten	6 420.00	6 380.00	6 345.00	3 290.00

8. Beiträge Dritter

Der Umbau des Inselplatzes ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021/Agglomerationsprogramm 4. Generation als A-Massnahme mit Investitionskosten von 6,0 Mio. Franken angemeldet. Bei entsprechender Aufnahme in die Leistungsvereinbarung kann mit Beiträgen von über 50 % an die anrechenbaren Kosten gerechnet werden. Bei Baubeginn vor 2024 muss dem Bund ein Gesuch um Bewilligung des vorzeitigen Baubeginns gestellt werden. Bei wichtigen kantonalen Velorouten auf Gemeindestrassen, wie hier vorliegend, leistet der Kanton unabhängig von Baubeginn und Entscheid zum Agglomerationsprogramm einen Beitrag von 40 % an die velobedingten Kosten. Sollte der Bund wider Erwarten den Umbau des Inselplatzes als Massnahme im Agglomerationsprogramm 4. Generation ablehnen, besteht die Möglichkeit, an die velobedingten Kosten Beiträge über das Agglomerationsprogramm 3. Generation, Massnahmenpaket Velohauptrouuten A-Massnahmen, abzuholen.

9. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Inselplatz/Murtenstrasse; Optimierung ÖV	100 %	0 %

10. Koordination Drittprojekte

Das Projekt ist mit den folgenden Drittprojekten koordiniert:

10.1 Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS)

Mit den Bau- und Verkehrsmassnahmen, die im Zusammenhang mit dem Projekt ZBB voraussichtlich ab 2023 umgesetzt werden, soll der Verkehr beim Inselplatz dosiert und in Richtung Stadtbachstrasse/kleine Westtangente gelenkt werden. Im Projekt ZBBS sind keine baulichen Anpassungen beim Inselplatz geplant. Mit dem vorliegenden Projekt und der Verlagerung der Haltestelle vom Inselplatz in die Freiburg- bzw. in die Murtenstrasse kann die Steuerung für den Inselplatz optimiert werden. Die Projekte sind aufeinander abgestimmt. Das vorliegende Projekt Inselplatz muss zwingend vor den Verkehrsmassnahmen ZBB umgesetzt werden. Mit der Sperre beim Bubenbergrplatz während der Bauphase ZBB können aufgrund der notwendigen Kapazitäten keine Bauarbeiten auf dem Inselplatz ausgeführt werden.

10.2 Zentrale Verkehrsachse

Mit der sogenannten Zentralen Verkehrsachse soll der Verkehr auf der Achse Murtenstrasse – Bahnhof – Tiefenastrasse/Nordring bis zum Baustart von ZBBS auf die gewünschte Belastung im Bahnhofumfeld reduziert und das Vorgehen mit der Region, Kanton und Bund abgestimmt werden. Das vorliegende Projekt beim Inselplatz mit der Umweltspur Murtenstrasse ist ein wichtiges Element der Zentralen Verkehrsachse.

10.3 Masterplan und Baustellen Inselspital

Mit dem Inselspital wurden die Bauphasen auf die Bauprojekte im Insel-Areal abgestimmt.

10.4 ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal

Für die ÖV-Erschliessung des Inselareals wurde für die öffentliche Mitwirkung eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) mit einem Synthesebericht erstellt. Das vorliegende Projekt berücksichtigt die kurzfristigen Vorschläge mit einem Doppelgelenkbusbetrieb bei den neuen Haltestellen Inselplatz.

10.5 Neubau Murtenstrasse 20 – 30

Mit dem Neubau Murtenstrasse 20 – 30 für das Institut für Rechtsmedizin und das Departement Klinische Forschung wird der Strassenraum verbreitert, zudem werden baulich abgetrennte, breitere Velostreifen und ein Fussgängerstreifen im Bereich der Ausfahrt Inseparking erstellt. Die Bauarbeiten im Bereich Murtenstrasse 20 – 30 sind im Gang und werden bis zum Baustart abgeschlossen sein. Die Bauvorhaben sind aufeinander abgestimmt.

10.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept Murtenstrasse (BGK)

Auf der Murtenstrasse wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorstudie) ausgearbeitet. Die wichtigsten Massnahmen (Umweltspur stadteinwärts und breitere Velospur stadtauswärts) werden im vorliegenden Projekt nun mit einfachen Markierungsanpassungen bereits umgesetzt. Die umfangreichen baulichen Anpassungen sind erst für später, nach der Ausführung der Verkehrsmassnahmen ZBBS, vorgesehen und werden entsprechend zu einem späteren Zeitpunkt beantragt.

10.7 Notfallroute

Auf der Murtenstrasse befindet sich eine Notfallroute der Feuerwehr und des Inseospitals. Während der Hauptverkehrszeiten ist der heutige Strassenraum regelmässig auf beiden Fahrstreifen stadteinwärts überstaut, sodass der Notfalldienst kaum die Möglichkeit hat, die Kolonne zu überholen. Mit der geplanten Umweltspur Murtenstrasse besteht künftig eine zusätzliche Option auf dieser Achse, schneller vorwärtszukommen. Die heutige Notfallroute auf der Achse Murtenstrasse wird von der LSA-Steuerung her unverändert beibehalten.

11. Verfahren

Die baulichen Massnahmen müssen im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens nach kantonalem Recht bewilligt werden.

12. Baukommunikation

Die von den Bauarbeiten betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende und Firmen werden regelmässig per Flyer über die geplanten Massnahmen und Einschränkungen informiert. Das Inseospital wird fortlaufend in die bevorstehenden Bauphasen und Bauabläufe einbezogen. Mit Plakaten und Blachen werden auch die Passantinnen und Fussgänger kontinuierlich über die aktuellen Bauvorgänge informiert.

13. Weiteres Vorgehen/Terminplan

Der Terminplan für die Optimierung des ÖV und Veloverkehrs beim Inseplatz und auf der Murtenstrasse sieht folgendermassen aus:

Frühling 2021	Start Bewilligungsverfahren
Herbst 2021	Stadtratsbeschluss Ausführungskredit
Ende 2021	voraussichtliche Baubewilligung (ohne Einsprachen)
Frühling/Sommer 2022	Ausschreibung und Vergabe Baumeister/Lichtsignalanlagen
ab Sommer 2022	Realisierung (gesamte Baudauer: ca. 16 Monate)

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Inselplatz/Murtenstrasse: Optimierung ÖV/Velo; Ausführungskredit.
2. Für die Realisierung des Projekts Inselplatz/Murtenstrasse: Optimierung ÖV/Velo, werden folgende Ausführungskredite bewilligt:
 - Fr. 6 370 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100550 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Tiefbauarbeiten;
 - Fr. 280 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500xxx (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.
4. Der vorliegende Kreditbeschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 Buchstabe c der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO, SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

Bern, 12. Mai 2021

Der Gemeinderat

Beilage:

Übersichtsplan 1 : 1'000