

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

**Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit**

**1. Worum es geht**

Die Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk ist ein Brennpunkt des öffentlichen Geschehens: Sie ist Teil eines wichtigen Abschnitts des Velohaupttroutennetzes der Stadt Bern, wird von zahlreichen Fussgängerinnen frequentiert und ist Herzstück des städtischen ÖV-Netzes. Zudem handelt es sich, als Teil des UNESCO-Weltkulturerbes, um einen städtebaulich wertvollen und repräsentativen Raum.

Das bestehende Projekt Zukunft Bahnhof Bern/Verkehrsmassnahmen Stadt (kurz ZBBS) erstreckt sich über die Räume Schanzenstrasse-Hirschengraben-Bubenbergplatz sowie Henkerbrännli-Schützenmatte. Der hier interessierende – in der Mitte liegende – Abschnitt Bahnhofplatz-Bollwerk ist *nicht* Bestandteil des Projekts ZBBS, Handlungsbedarf besteht aber auch hier. Der Gemeinderat hat deshalb im Herbst 2018 in eigener Kompetenz einen Kredit von Fr. 140 000.00 bewilligt, um in einer Vorstudie für diesen Strassenabschnitt Verkehrsmassnahmen für den Zeithorizont 2022 bis 2034 zu prüfen.

Aus dieser Vorstudie gingen erste Erkenntnisse für eine langfristige Lösung für eine Umgestaltung des Strassenraums Bollwerk und der Veloführung Bahnhofplatz-Schauplatzgasse ab 2027 hervor. Für den Abschluss dieser Planungsarbeiten, der Projektierung für etappierte Sofortmassnahmen ab 2023 – etwa eine Trottoirverbreiterung Seite Bahnhof, die Prüfung der Erneuerung der Lichtsignalanlage im Bollwerk, die Verbesserung des Velogegegenverkehrs Schauplatzgasse und der Veloführung auf dem Bahnhofplatz sowie die Aufwertung Ostseite der Heiliggeistkirche – wird dem Stadtrat vorliegend eine Erhöhung des vom Gemeinderat in eigener Kompetenz bereits bewilligten Projektierungskredits beantragt. Gleichzeitig unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat einen Kredit für die Umsetzung erster Sofortmassnahmen ab 2022. So sollen eine Spurumverteilung zugunsten eines Radstreifens stadtauswärts zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk vorgenommen sowie Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Schauplatzgasse umgesetzt werden. Konkret beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat eine Erhöhung des bereits bewilligten Kredits um Fr. 660 000.00 auf insgesamt Fr. 800 000.00. Für die Umsetzung der umfassenden Strassenraumumgestaltung sowie für die zweite Etappe von Sofortmassnahmen werden später zusätzliche Kredite erforderlich sein.

**2. Ausgangslage und Schnittstellen**

Im Projekt Verkehrsmassnahmen ZBBS, das die Stimmbevölkerung der Stadt Bern am 7. März 2021 mit ihrem Ja zum Ausführungskredit gutgeheissen hat, wird das Verkehrssystem für den gesamten Bahnhofperimeter und die umliegenden Gebiete neu geordnet. Für die Strassen westlich des Bahnhofplatzes (Raum Bubenbergplatz-Schanzenbrücke-Laupenstrasse) und nördlich des Bollwerks (Raum Schützenmatte-Henkerbrännli) sind konkrete Strassenlayouts entworfen worden. Da jedoch der Bahnhofplatz und das Bollwerk nicht Bestandteil des Projekts ZBBS sind, hat der Stadtrat im

Rahmen der Beratung des Abstimmungsgeschäfts mit Annahme der Anträge 4 – 10 Rahmenbedingungen bezüglich der Planung dieses Perimeters vorgegeben (SRB-Nr. 2020-471):

- *Im ganzen Perimeter rund um den Bahnhof, d.h. auch auf dem Bollwerk und dem Bahnhofplatz ist Tempo 30 einzuführen (Ziffer 4);*
- *Im Zuge der Planung des Abschnitts Bollwerk muss der Abschnitt Bollwerk-Bahnhof aufgewertet werden (weniger Fahrspuren, mehr Platz für Velos, sicherere Veloführung, deutlich breitere Trottoirs, Nutzung als «Flaniermeile»), damit sich die Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt verringert (Ziffer 5);*
- *Die Option autofreier Bahnhofplatz muss weiterverfolgt werden (Ziffer 6);*
- *Auf den Ersatz der beiden grösseren Bäume am südöstlichen Rand des Kleeplatzes wird verzichtet (Ziffer 7);*
- *Im gesamten Perimeter sind Umweltpuren zugunsten von Velostreifen aufzuheben, sobald das reduzierte Verkehrsaufkommen des MIV dies erlaubt. Es ist regelmässig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen dafür auf den jeweiligen Strassenabschnitten erfüllt sind (Ziffer 8);*
- *Der Masterplan Veloinfrastruktur ist im ganzen Perimeter anzuwenden, insbesondere über Knoten und auf als Velohaupttrouten vorgesehenen Strassenabschnitten (Ziffer 9);*
- *Als Sofortmassnahme für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist zu prüfen, ob der MIV-Rechtsabbieger beim Bollwerk in die Speichergasse aufgehoben werden kann. Im Rahmen der ZBB-Verkehrsmassnahmen ist eine Lösung umzusetzen, welche den Konflikt zwischen dem rechtsabbiegenden MIV und den Velos auf andere Weise verhindert. (Ziffer 10).*

Um die gewünschte bzw. notwendige Qualität für die zukünftigen Fussgängerströme und das erhöhte Veloverkehrsaufkommen zu gewährleisten, ist eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) notwendig. Das Verkehrsmengengerüst gemäss ZBBS sieht auf dem Bubenbergrplatz zwingend eine Reduktion des privaten MIV um 60 % vor, während mit der Option autofreier Bahnhofplatz die Prüfung einer 100 %igen Reduktion des privaten MIV verlangt wird (vgl. SRB-Nr. 2020-471, Ziffer 6). Diese beiden Szenarien eröffnen in unterschiedlichen Zeithorizonten Handlungsspielräume für Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs. Gleichzeitig stellen sie aber Herausforderungen für die Bewältigung des MIV dar, über welche die Stadt nicht alleine entscheiden kann (der Bahnhofplatz ist Teil des regionalen MIV-Basisnetzes).

Sowohl der Richtplan Fussverkehr wie auch der Masterplan Veloinfrastruktur orten Handlungsbedarf bei der Verkehrssituation für die Fussgänger und Velofahrerinnen im Abschnitt Bahnhofplatz-Bollwerk. Mit der Schlüsselmassnahme 1.1 «Fussgängerfreundliche Innenstadt» des Richtplans Fussverkehr gilt es, die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit für zu Fuss Gehende zu verbessern. Für den Veloverkehr ist die Strecke Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk eine der wichtigsten Verbindungen in der Stadt Bern und gemäss Masterplan Teil der Velohaupttroute Bern-Wankdorf sowie Bestandteil eines Velovorrangroutenkorridors gemäss Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern. Allerdings erfüllt sie die Standards für Velohaupttrouten nicht und weist insbesondere bei der Verkehrssicherheit Defizite auf. Eine weitere wichtige Veloverbindung ist die Achse Schauplatzgasse-Bubenbergrplatz, welche heute nur von West nach Ost befahrbar ist. Die Forderung der Motion David Stampfli (SP) *Velonetzlücke beim Bubenbergrplatz schliessen* (2014.SR.000274) soll deshalb aufgenommen und die Öffnung für die Velos im Gegenverkehr geprüft werden. Zusätzlich ist es wichtig, die Verkehrssicherheit generell in der Schauplatzgasse kurzfristig zu verbessern.

Die eingeführte Durchbindung der früheren ÖV-Linien 12 (Länggasse) und 20 (Wyler) sowie der Einsatz von Doppelgelenkbussen beeinflussen die Sicherheit und Qualität des Veloverkehrs im

Raum Bahnhofplatz-Bollwerk wesentlich, denn der öffentliche Verkehr ist in diesem Abschnitt sehr dicht und mit grösseren Fahrzeugen unterwegs. Damit ist eine sichere und qualitativ hochwertige Verbindung für den Veloverkehr über den Bahnhofplatz dringender geworden. Langfristig müssen die Änderungen des Strassenlayouts beim Bollwerk und am Bahnhofplatz zudem mit einer möglichen zweiten Tramachse aufwärtskompatibel sein.

Die Gebäude am Bollwerk Nr. 2 – 8, die im Eigentum der SBB Immobilien sind, sollen im Zeitraum 2027 bis 2032 durch einen Neubau ersetzt werden. Es eröffnen sich städtebaulich neue Möglichkeiten zur Aufwertung des Perimeters, zur Erschliessung, Anlieferung und Nutzung der Gebäude sowie zur Gestaltung und Aufwertung des westseitigen Trottoirs im Bollwerk. Dadurch können auch die Forderungen der Interfraktionellen Motion *Bollwerk: Boulevard statt Betonwüste* berücksichtigt werden (2021.SR.000100). Zudem bietet sich die Gelegenheit, anstelle der heutigen Passerelle eine neue, ebenerdige und qualitativ hochwertige Fusswegverbindung zwischen der Aarberger- und der Länggasse zu erstellen. Um die verkehrlichen Vorgaben zuhanden des Projektwettbewerbs der SBB für den Neubau aufzuzeigen, wurden im Rahmen der Vorstudie Entwürfe für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept Bollwerk für den Zielzustand ab 2034 erarbeitet. Dieses soll nun finalisiert werden.

Im Planungsprozess Stadtraum Bahnhof entstand das vom Stadtrat geforderte Zielbild für den gesamten Bahnhofperimeter (SRB-Nr. 2018-189/190 und SRB-Nr. 2019-272). In Abweichung zu den Überlegungen zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Bollwerk ist im entworfenen Zielbild eine Tramhaltestelle im Raum Bollwerk für eine allfällige zweite Tramachse vorgesehen. Die Abstimmung dieser unterschiedlichen Ansätze – Spurlayout, Veloführung etc. – soll im Rahmen der vorliegend beantragten Planungsschritte geklärt werden und es sollen Vorschläge für eine etappierte Umsetzung erarbeitet werden.

Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, publizierte die Stadt Bern im August 2019 auf der Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk-Lorrainebrücke-Nordring die Einführung von Tempo 30. Das Vorhaben ist gegenwärtig durch Beschwerden blockiert und es kann nicht abgeschätzt werden, ob und wann diese Massnahme umgesetzt werden kann.

Sobald die dargelegten Klärungen und Koordinationsarbeiten hinsichtlich der langfristigen Gestaltung erfolgt sind, wird der Gemeinderat dem Stadtrat dazu einen Kreditantrag zur Umsetzung vorlegen.

### **3. Projektbeschreibung**

#### *3.1 Projektperimeter und Projektziele*

Der Perimeter des vorliegenden Projekts umfasst den Strassenbereich vom Bollwerk (ab Einmündung Speichergasse) über den Bahnhofplatz inklusive der Ostseite der Heiliggeistkirche bis zur Schauplatzgasse (siehe Abb. 1). Es ist eine der meistbefahrenen Velostrecken der Stadt Bern: An Spitzentagen fahren pro Tag bis zu 8 500 Velos über den Bubenbergplatz.

Ziel des Projekts ist die Entwicklung und Umsetzung von Sofortmassnahmen analog der Forderungen aus der Interfraktionellen Motion *Bollwerk: Boulevard statt Betonwüste* (2021.SR.000100) sowie ein Gesamtkonzept, welches neben der Schaffung einer sicheren und einheitlichen Veloverbindung auch den weiteren vielfältigen Verkehrsbedürfnissen, den gestalterischen und denkmalpflegerischen Ansprüchen im UNESCO-Perimeter sowie den verschiedenen Nutzungsanliegen, beispielsweise auch für Menschen mit Behinderungen, gerecht wird.

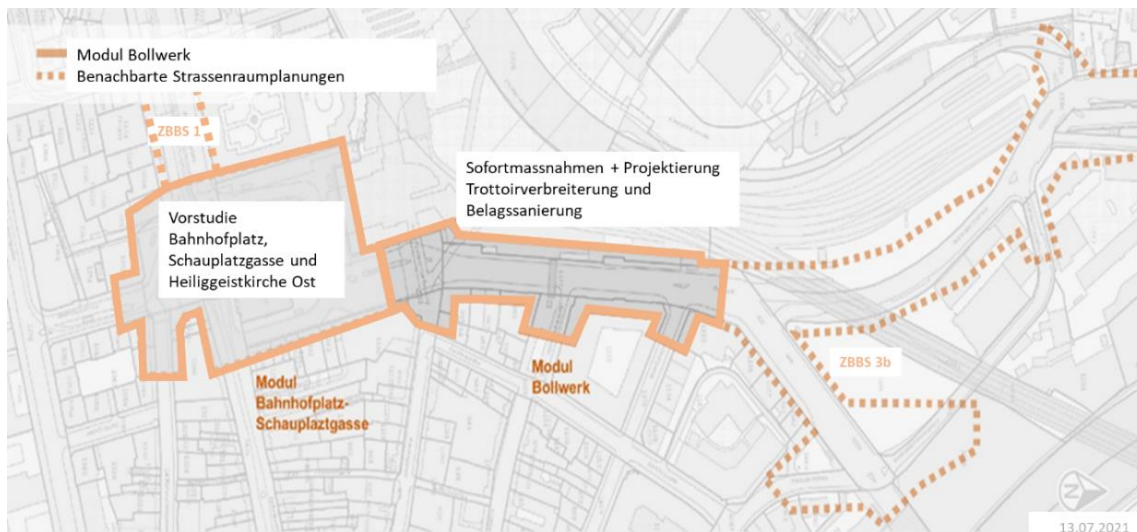


Abbildung 1: Perimeterplan mit den beiden Modulen Bahnhofplatz-Schauplatzgasse und Bollwerk sowie dem Baustein 1 und 3b von ZBBS.

Folgende Projektziele lassen sich konkret zusammenfassen:

- Gewährleistung einer sicheren und komfortablen Veloführung über den Bahnhofplatz gemäss den Standards für Velohaupttrouten (Masterplan Veloinfrastruktur). Es sind dabei Lösungen zu suchen, die sowohl dem sehr hohen Veloverkehrsaufkommen als auch den sehr hohen Personenflüssen gerecht werden. Möglichst alle nachgefragten Fahrbeziehungen sollten sichergestellt werden, namentlich auch jene in Nord-Süd-Richtung, welche bis heute fehlen. In starker Abhängigkeit davon wird auch der Velogegenverkehr zwischen Schauplatzgasse und Bubenbergplatz betrachtet;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Wegbeziehungen der Fussgängerinnen und der ÖV-Passagiere. Für die Defizite auf der Ostseite der Heiliggeistkirche bezüglich Querungen und Orientierung sind dabei Verbesserungsvorschläge zu definieren;
- Betriebsgerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs über den Bahnhofplatz;
- Eine weitgehende Reduktion des MIV über den Bahnhofplatz. Die Vorstudie liefert Ergebnisse, welche aufwärtskompatibel mit einem möglichen späteren autofreien Bahnhofplatz sind.
- Berücksichtigung der Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs;
- Prüfung der gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raums;
- Sicherstellen der notwendigen Flächen für unterschiedliche kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzungen sowie für die Veloparkierung;
- Anpassung des bestehenden Nutzungsmanagements.

### 3.2 Teilprojekte

Das vorliegende Projekt gliedert sich in drei grössere Teilprojekte, die nachfolgend ausführlicher vorgestellt werden:

- Vorstudie für die mittelfristige Umgestaltung des Strassenraums Bollwerk-Bahnhofplatz (gestaffelte Umsetzungen ab ca. 2027)
- Projektierung und Realisierung von ersten Sofortmassnahmen Bollwerk und Schauplatzgasse (Umsetzung ab 2022)
- Projektierung von erweiterten Sofortmassnahmen im Raum Bollwerk (Umsetzung ab 2023).

### 3.2.1 Vorstudie für die mittelfristige Umgestaltung des Strassenraums Bollwerk-Bahnhofplatz

In den nachfolgend umschriebenen Teilbereichen sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erforderlich, für welche nun Vorstudien erarbeitet bzw. vertieft werden sollen; dazu werden vorliegend Mittel für die Projektierung beantragt. Die für die Umsetzung erforderlichen Kreditanträge folgen später.

#### 3.2.1.1 Strassenraum Bollwerk

Für die mittelfristige Umgestaltung des Bollwerks liegen bereits erste Ideen für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vor. Die Platzierung einer neuen Baumreihe, eine sichere und abgetrennte Veloführung sowie ein neuer ebenerdiger Fussgängerstreifen auf der Höhe der Aarberggasse sollen nun vertieft geprüft und finalisiert werden. Das Strassenlayout muss zudem mit einer allfällig zweiten Tramachse kompatibel sein. Sofern im Bereich Bollwerk Nr. 2 – 8 eine Tramhaltestelle zu stehen kommt, muss das Strassenlayout angepasst werden. Die umfassende Umgestaltung des Raums Bollwerk soll nach dem Neubau des SBB-Gebäudekomplexes Bollwerk Nr. 2 – 8 ab 2032 erfolgen.

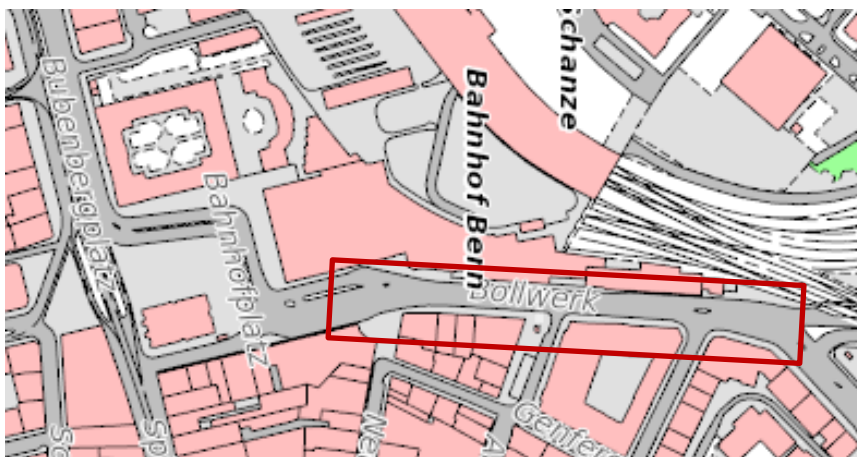


Abbildung 2: Projektperimeter Bollwerk

#### 3.2.1.2 Velogegeverkehr Schauptplatzgasse-Bubenbergplatz

Der Strassenabschnitt zwischen Schauptplatzgasse und Bubenbergplatz stellt eine wichtige Verbindung für den Veloverkehr dar (s. Abbildung 3): Zum einen als Ost-/West-Verbindung (via Bubenbergplatz) und zum anderen als Süd-/Nordverbindung (via Bahnhofplatz). Heute ist die Verbindung Schauptplatzgasse-Bubenbergplatz für Velos nur von West nach Ost legal befahrbar. In entgegengesetzter Richtung ist die Durchfahrt verboten, wird jedoch trotzdem täglich von vielen Velofahrenden genutzt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen nun einerseits Sofortmassnahmen projektiert und realisiert werden (vgl. dazu hinten Ziffer 3.2.2.3). Um eine sichere Öffnung für den Velogegeverkehr zwischen Schauptplatzgasse und Bubenbergplatz legal zu ermöglichen, sollen andererseits in enger Zusammenarbeit mit BERNMOBIL und unter Mitwirkung von Betroffenen mögliche dauerhafte Lösungen diskutiert werden. Als Ergebnis dieser Projektierungsarbeiten wird eine konsolidierte Vorstudie inkl. technischem Bericht, Kostenschätzung und Situationsplänen erwartet. Die Umsetzung des Velogegeverkehrs in der Schauptplatzgasse-Bubenbergplatz wird im Anschluss an die Bauarbeiten von ZBBS ab 2027 angestrebt.

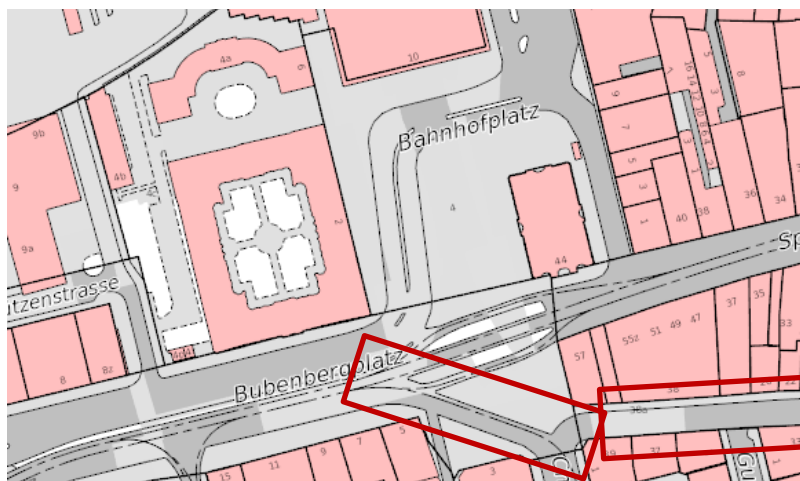


Abbildung 3: Projektperimeter Schauplatzgasse

### 3.2.1.3 Haltestellenumfahrung Bahnhofplatz

Die Verknüpfung und Durchbindung der Buslinien 12 (Länggasse) und 20 (Wyler) sowie der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf dieser Verbindung erfolgten auf den Fahrplanwechsel Ende 2019. Zudem sind im Rahmen der laufenden Planung für die Tramlinie Bern-Ostermundigen (TBO) neue Buslinienverknüpfungen über den Bahnhofplatz in Diskussion, welche möglicherweise zu höheren Passagier- und Busfrequenzen führen werden.

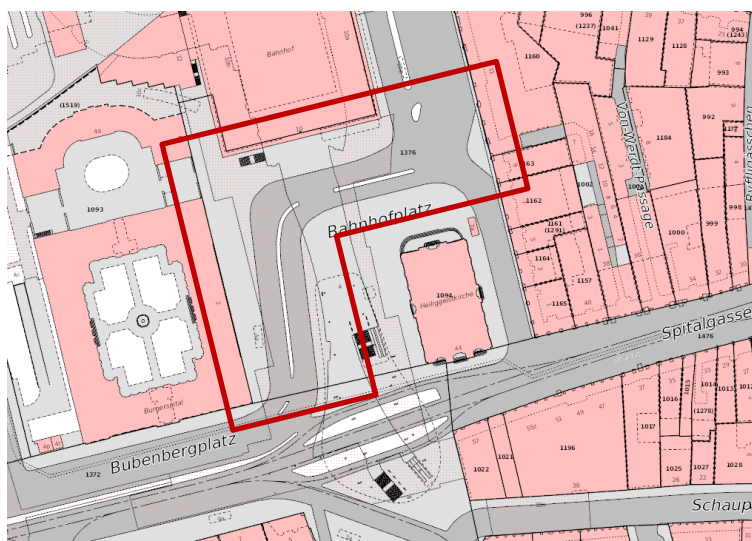


Abbildung 4: Projektperimeter Bahnhofplatz.

Mit dem verstärkten ÖV-Betrieb und den grösseren Fahrzeugen wird das Bedürfnis nach einer sicheren und qualitativ hochwertigen Verbindung für den Veloverkehr über den Bahnhofplatz dringlicher. Aus diesem Grund sind nun die Prüfung und Beurteilung von verschiedenen Varianten zu einer abgetrennten Veloführung vorgesehen. Es handelt sich dabei um Massnahmen wie Haltestellenumfahrungen, verbreiterte Velostreifen oder eine verbesserte Abtrennung im heutigen Strassenraum. Aufgrund des sehr hohen Nutzungsdrucks (Fussverkehr, öffentlicher Verkehr, Gastronomie etc.) müssen die Vor- und Nachteile aller Varianten für sämtliche Betroffenen aufgezeigt werden. Die Planung von baulichen Massnahmen auf dem Bahnhofplatz ist aufgrund der darunterliegenden Bahnhofunterführung technisch anspruchsvoll (knappe Überdeckung, Isolation etc.) und muss anhand denkmalpflegerischer Rahmenbedingungen beurteilt werden.

Ziel ist die mittelfristige Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Velofahrenden in beide Fahrrichtungen ohne die Aufenthaltsqualität auf dem Platz zu beeinträchtigen. Mit allen zuständigen Ämtern soll eine konsolidierte Vorstudie inkl. technischem Bericht, Kostenschätzung und Situationsplänen erarbeitet werden. Eine Umsetzung wird im Anschluss an die Bauarbeiten von ZBBS ab 2027 angestrebt.

#### 3.2.1.4 Aufwertung Ostseite Heiligeistkirche

Der Raum im Bereich Heiligeistkirche Ost ist für den Fussverkehr aktuell wenig attraktiv gestaltet. Übersichtliche und sichere Querungsmöglichkeiten werden nicht angeboten, weshalb es zu Konflikten mit dem motorisierten Verkehr, insbesondere dem Anlieferungsverkehr, oder dem Veloverkehr kommt. Ausserdem ist das Trottoir längs der Heiligeistkirche für die gemeinsame Nutzung als Fussweg und Veloabstellfläche zu knapp bemessen, während der wenig befahrene Strassenraum sehr grosszügig gestaltet ist. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass es sich dabei um eine wichtige Wendemöglichkeit für Verstärkungskurse sowie für Störungsfälle des öffentlichen Verkehrs handelt.

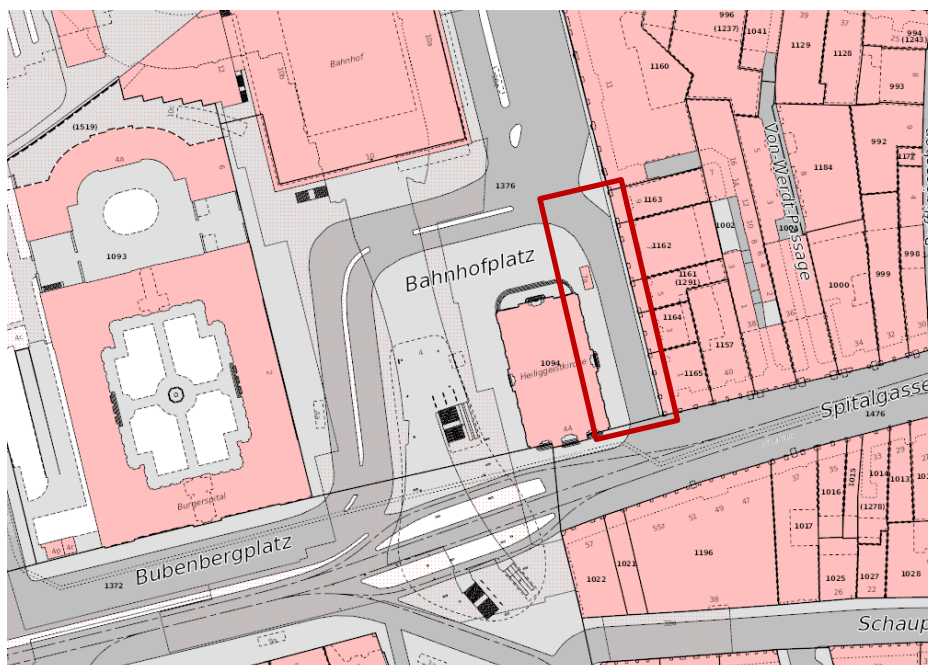


Abbildung 5: Projektperimeter Heiligeistkirche Ost.

Unter Einbezug aller betroffenen Stellen sollen deshalb Varianten geprüft werden, wie der Raum für den Fussverkehr sicherer und attraktiver gestaltet werden kann. Eine Umsetzung kann je nach Umfang der Aufwertungsarbeiten bereits während oder im Anschluss an die Bauarbeiten von ZBBS durchgeführt werden. Auch hier wird eine konsolidierte Vorstudie inkl. technischem Bericht, Kostenschätzung und Situationsplänen erwartet.

#### 3.2.1.5 Abbiegebeziehung Bollwerk-Speichergasse: Road Safety Audit

Die Rechtsabbiegebeziehung vom Bollwerk in die Speichergasse führt immer wieder zu Unfällen zwischen Velofahrenden und dem MIV. Zwischen den Jahren 2012 – 2020 kam es zu 13 gemeldeten Velounfällen, wovon einer im Jahr 2020 tödlich endete. In diesem Zusammenhang fordert auch der Stadtrat, dass die Aufhebung der Rechtsabbiegespur für den Autoverkehr beim Knoten Bollwerk-Speichergasse geprüft wird (vgl. SRB-Nr. 2020-471, Beschluss Nr. 10).

Mit der Durchführung eines Road Safety Audits wird diese Abbiegebeziehung im Rahmen der Projektierungsarbeiten überprüft und mögliche Massnahmen zur mittelfristigen Verbesserung der Situation vorgeschlagen. Je nach Ergebnis lassen sich daraus bereits erste Massnahmen in die Sofortmassnahmen integrieren.

### *3.2.2 Projektierung und Realisierung von ersten Sofortmassnahmen Bollwerk und Schauplatzgasse*

Für die nachfolgenden Teilbereiche sollen im Sinne von ersten Sofortmassnahmen rasch Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt werden. Dabei handelt es sich vorab um Signalisations- und Markierungsarbeiten, wofür vorliegend Mittel für die Projektierung und Realisierung beantragt werden.

#### *3.2.2.1 Strassenraum Bahnhofplatz Ost-Bollwerk*

Stadauswärts ist im Bollwerk die Reduktion einer Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr und die Realisierung von breiten Velostreifen nach den Standards des Masterplans Veloinfrastruktur vorgesehen. Stadteinwärts soll der Veloverkehr auf der Busspur geführt werden. Diese Sofortmassnahmen sind als Zwischenlösungen für die kurzfristige Umsetzung in den Jahren 2022/2023 und während der Bauphase der Gebäude Bollwerk Nr. 2 – 8 zu verstehen. Sie werden vor dem Baustart ZBB realisiert, erhöhen der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr und dienen der für das Funktionieren des neuen Bahnhofausgangs Bubenbergrasse (Projekt «Zukunft Bahnhof Bern») notwendigen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs über den Bahnhofplatz.

#### *3.2.2.2 Abbiegebeziehung Bollwerk-Speichergasse*

Gestützt auf die Ergebnisse des Road Safety Audit (s. vorne Ziff. 3.2.1.5) sollen – soweit möglich – rasch Sofortmassnahmen für die Entschärfung der Abbiegebeziehung in die Speichergasse umgesetzt werden.

#### *3.2.2.3 Verkehrssicherheit Schauplatzgasse*

In der Schauplatzgasse herrscht bekanntlich viel Betrieb. Fussgänger, Busse, Velos, Gewerbeverkehr und Gastronomie teilen sich denselben Raum. Mitte 2021 hat sich ein schwerer Fussgänger-Velo-Unfall auf der Höhe Schauplatzgasse 29 ereignet. Um die Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr effektiv zu entschärfen, sollen möglichst rasch erste Sofortmassnahmen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft und realisiert werden. Mittelfristig wird zudem die Einführung des Velogegenverkehrs von der Schauplatzgasse zum Bubenbergrasse angestrebt (vgl. dazu vorne Ziff. 3.2.1.2).

### *3.2.3 Projektierung von erweiterten Sofortmassnahmen im Raum Bollwerk*

In den nachfolgenden Teilbereichen werden mögliche erweiterte Sofortmassnahmen geprüft, die ab 2023 gestaffelt umgesetzt werden können. Dafür werden vorliegend Projektierungsmittel beantragt; allfällige Realisierungskredite folgen später.

#### *3.2.3.1 Trottoirverbreiterung Bollwerk*

Aufgrund der im Rahmen der ersten Sofortmassnahmen geplanten Spurumverteilung (vgl. oben Ziff. 3.2.2.1) entsteht auf Seite Bahnhof die Möglichkeit, im Bollwerk das Trottoir zu verbreitern – von heute ca. 1.8 m Breite auf rund 2.6 m. Dies führt zu einer wesentlichen Verbesserung für den Fussverkehr. Im Untergrund des Bollwerks befinden sich viele bestehende Werkleitungen, die teilweise eine geringe Überdeckung aufweisen und daher eine vertiefte Projektierung nötig machen. Im Zuge dieser Verbreiterung sind auch das Gefälle bzw. die Entwässerung der Strasse zu prüfen.



### 3.2.3.2 Lichtsignalanlage Bollwerk-Aarberggasse

Der Zebrastreifen auf Höhe der Neuengasse und die Ausfahrt aus der Aarberggasse ins Bollwerk sind mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Diese Anlage ist seit 2002 in Betrieb und hat im Jahr 2022 die vorgesehene maximale Nutzungsdauer von 20 Jahren erreicht. Die ordentliche Erneuerung dieser Lichtsignalanlage steht somit an sich für das Jahr 2022/2023 an. Im Rahmen der vorliegenden Projektierung soll vorab geprüft werden, ob sich der langfristige Bedarf der Lichtsignalanlage bestätigt. Ist dies der Fall, wird die Erneuerung der Lichtsignalanlage sinnvollerweise parallel zur Verbreiterung des Trottoirs (vgl. oben Ziff. 3.2.3.1) projektiert.

### 3.3 Projektkoordination

Die Koordination mit bereits laufenden und umliegenden Projekten ist Teil der Vorstudie (vgl. oben Ziff. 3.2.1). Insbesondere müssen die Vorstudie und das Realisierungsvorhaben mit dem Projekt ZBBS, dem Planungsprozess Bahnhof Bern und der Planung einer allfällig zweiten Tramachse koordiniert werden.

### 3.4 Projektorganisation

Das Vorhaben wird in einem städtischen Projektteam (TAB, SPA, VP) unter Einbezug von externen Planungsbüros erarbeitet und erfolgt im engen Einbezug von weiteren Direktbetroffenen. Zudem wird eine gute Koordination mit den Projektgremien ZBBS und dem Planungsprozess Stadtraum Bahnhof Bern (langfristiges Zielbild) im Hinblick auf den Horizont 2030 gewährleistet.

### 3.5 Terminplan

Der grobe Terminplan präsentiert sich zum heutigen Zeitpunkt wie folgt:

Finalisierung Vorstudie (Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz)	2022
Realisierung erste Sofortmassnahmen (Bollwerk und Schauplatzgasse)	2022
Projektierung erweiterte Sofortmassnahmen (Bollwerk)	2022
Realisierung erweiterte Sofortmassnahmen (Bollwerk)	2023
Realisierung Velogegenverkehr Schauplatzgasse-Bubenbergplatz, Haltestellenumfahrung Bahnhofplatz, Aufwertung Ostseite Heiliggeistkirche	ab 2027
Realisierung Vorstudie Bollwerk (nach Umbau Bollwerk Nr. 2-8)	ab 2032

## 4. Kosten

### 4.1 Projektierungs- und Realisierungskosten

Für die Erarbeitung der Vorhaben werden die nachfolgend dargestellten Aufwände veranschlagt. Die Aufwände für die Vorstudie und Umsetzung erster Sofortmassnahmen werden über das Investitionsbudget der Verkehrsplanung mit Kreditnummer I5800161 finanziert. Die Projektierung von aufwändigeren baulichen Massnahmen läuft wie üblich über das Investitionsbudget des Tiefbauamts mit Kreditnummer I5100745.

<b>Vorstudie für die mittelfristige Umgestaltung des Strassenraums Bollwerk-Bahnhofplatz (I5800161)</b>		
Strassenraum Bollwerk	Fr.	40 000.00
Velogegenverkehr Schauplatzgasse-Bubenbergplatz	Fr.	50 000.00
Variante studie Haltestellenumfahrung Bahnhofplatz	Fr.	85 000.00
Aufwertung Strassenraum Heiliggeistkirche Ost	Fr.	40 000.00
Abbiegebeziehung Bollwerk-Speichergasse: Road Safety Audit	Fr.	30 000.00

<b>Projektierung und Realisierung von ersten Sofortmassnahmen* Bollwerk und Schauplatzgasse (I5800161)</b>		
Sofortmassnahmen Bahnhofplatz Ost-Bollwerk inkl. Abbiegebeziehung Bollwerk-Speichergasse	Fr.	150 000.00
Sofortmassnahmen Verkehrssicherheit Schauplatzgasse	Fr.	80 000.00
<b>Projektierung von erweiterten Sofortmassnahmen Raum Bollwerk (I5100745)</b>		
Trottoirverbreiterung mit Strassenanpassung	Fr.	50 000.00
Lichtsignalanlage K021	Fr.	50 000.00
<i>1. Zwischentotal Vorstudie und Sofortmassnahmen</i>		
Reserve (Fr. 20 000.00 Anteil I5100745)	Fr.	45 000.00
MwSt.	Fr.	40 000.00
<i>2. Zwischentotal (gerundet)</i>		
Vom Gemeinderat bereits bewilligter Projektierungskredit Vorstudie «Strassenraum Bollwerk - Bahnhofplatz, kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen; Projektierungskredit»	Fr.	140 000.00
<b>TOTAL beantragter Kredit (inkl. MwSt.)</b>	Fr.	<b>800 000.00</b>

\*Bei den Sofortmassnahmen handelt es sich mehrheitlich um Markierungs- und Signalisationsmassnahmen, weshalb die KiöR-Abgabe entfällt.

Die Kosten für die spätere Projektierung und Realisierung der Vorstudie Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz Ost können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

#### 4.2 Folgekosten

##### 4.2.1 Kapitalfolgekosten I5800161

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	680 000.00	654 700.00	629 700.00	17 000.00
Abschreibung 2.5 %	17 000.00	17 000.00	17 000.00	17 000.00
Zins 1.22 %	8 300.00	8 000.00	7 680.00	210.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>25 300.00</b>	<b>25 000.00</b>	<b>24 680.00</b>	<b>17 210.00</b>

##### 4.2.2 Kapitalfolgekosten I5100745

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	120 000.00	117 000.00	114 000.00	3 000.00
Abschreibung 2.5 %	3 000.00	3 000.00	3 000.00	3 000.00
Zins 1.22 %	1 465.00	1 425.00	1 390.00	35.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>4 465.00</b>	<b>4 425.00</b>	<b>4 390.00</b>	<b>3 035.00</b>

#### 4.2.3 Betriebsfolgekosten

Es entstehen keine zusätzlichen Betriebsfolgekosten.

### 5. Beiträge Dritter

Können die geplanten Massnahmen realisiert werden, besteht die Möglichkeit, über das Agglomerationsprogramm «Bern Verkehr und Siedlung 1. Generation» (Massnahmenpaket Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring, 0351.028) einen Beitrag von über 50 % durch Bund und Kanton an die Realisierung der «Sofortmassnahme: Spurumverteilung zugunsten Radstreifen stadtauswärts Bahnhofplatz bis Bollwerk» zu erhalten. Bei der Realisierung von weiteren Massnahmen aus der Vorstudie können wiederum Beiträge von bis zu 50 % an die Gesamtkosten (Planung, Projektierung, Realisierung) über das Agglomerationsprogramm «Bern Verkehr und Siedlung 4. Generation», Massnahme «Stadt Bern, Velohaupttrouten: 123 Querung Schauplatzgasse-Bahnhofplatz, Raum Bahnhofplatz-Bollwerk, BM.LV-Ü.21.15 (Stand Mitwirkung)» bezogen werden.

Die Sofortmassnahme Bahnhofplatz Ost-Bollwerk ist Bestandteil des Velonetzes gemäss Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern. Der Kanton leistet somit zusätzlich einen Beitrag von 40 % an die velobedingten Kosten. Wird das Projekt nicht umgesetzt, gehen die Kosten für die Vorstudie vollständig zu Lasten der Stadt Bern.

Diese Beiträge werden die Investitionssumme entsprechend reduzieren.

### Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen; Projektierungs- und Realisierungskredit.
2. Er bewilligt für die Umsetzung des Projekts «Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen» eine Erhöhung des Projektierungs- und Realisierungskredit um Fr. 660 000.00 auf insgesamt Fr. 800 000.00. Davon werden Fr. 680 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5800161 (Kostenstelle 580200) und Fr. 120 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100745 verbucht. Allfällige Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme. Die beiden Kredite sind zu gegebener Zeit in den Hauptkredit zu übernehmen.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 27. Oktober 2021

Der Gemeinderat