

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Monbijoustrasse: Gesamtsanierung; Projektierungskredit (Bauprojekt)

1. Worum es geht

Die Gleisanlage auf der Monbijoustrasse von der Kreuzung Eigerstrasse bis und mit Knoten Seftigenstrasse muss altersbedingt ersetzt werden. Zusammen mit der Gleiserneuerung werden im Strassenraum Massnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, getroffen. Gleichzeitig wird die Haltestelle Wander hindernisfrei ausgestaltet. Zur Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts hat der Gemeinderat daher am 18. September 2013 in eigener Kompetenz einen Projektierungskredit von Fr. 30 000.00 bewilligt.

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Koordination im öffentlichen Raum stellte sich heraus, dass auch bei diversen Werkleitungen Sanierungsbedarf besteht. Vor allem haben die Gas- und Wasserleitungen von Energie Wasser Bern ihr Lebensende erreicht und müssen dringend saniert werden. Die Siedlungsentwässerungsanlagen im Projektperimeter, welche aus dem frühen 20. Jahrhundert stammen, müssen ebenfalls ersetzt werden. Diese Sanierungsbedürfnisse sind in das Gleisbauprojekt eingeflossen. Heute liegt ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für eine ganzheitliche Sanierung der Monbijoustrasse im besagten Perimeter vor.

Für die Erarbeitung eines Bauprojekts und die Durchführung des Bewilligungsverfahrens beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungskredit von Fr. 700 000.00. Die in Gemeinde-ratskompetenz bewilligten Fr. 30 000.00 zur Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts sind darin enthalten. Gemäss heutigem Stand der Planung ist die Volksabstimmung über den Bau-kredit im Jahr 2018 vorgesehen, die Ausführung der Gesamtsanierung Monbijoustrasse in den Jahren 2019/2020.

2. Ausgangslage

2.1 Gleisanlage

Der sanierungsbedürftige Abschnitt der Gleisanlage auf der Monbijoustrasse von der Kreuzung Eigerstrasse bis und mit Knoten Seftigenstrasse erstreckt sich über eine Länge von rund 600 Metern (siehe Planbeilage). Die Anlage stammt aus den Jahren 1993 bis 1996 und hat somit das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Zudem entsprechen die heutigen Abstände zwischen den stadteinwärts bzw. stadtauswärts liegenden Gleisen der Linie 9 nicht den vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderten Lichtraumprofilen. Aufgrund des aktuellen, breiteren Rollmaterials von BERNMOBIL musste das Lichtraumprofil und der damit verbundene Gleisachsabstand geändert resp. vergrössert werden. Das neue Lichtraumprofil gilt seit dem 21. Juni 2011 und ist vom BAV genehmigt. Im Kurvenbereich der Monbijou-/Seftigenstrasse wird dieses Lichtraumprofil heute nicht eingehalten, daher besteht dort ein Kreuzungsverbot für Tramzüge.

Gemäss Mehrjahresplanung von BERNMOBIL war die Sanierung ursprünglich für das Jahr 2016 vorgesehen. Aufgrund der Abhängigkeiten zum Projekt Tram Region Bern musste die Sanierung auf einen späteren Zeitpunkt (nach 2021) verschoben werden: Eine Realisierung beider Projekte zum gleichen Zeitpunkt wäre aus logistischen und verkehrstechnischen Gründen nicht möglich

gewesen. Bei der Realisierung des Projekts Tram Region Bern wäre die Monbijoustrasse eine wichtige Ausweich- und Umfahnrouten gewesen. Nach dem Nein der Gemeinden Ostermündigen und Köniz zum Tram Region Bern vom 28. September 2014 kann nun die dringend notwendige Sanierung der Monbijoustrasse neu terminiert werden.

2.2 *Strassenraum/Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr*

Im Zuge der Gleissanierung wird die Stadt Bern die sich bietenden Synergien nutzen, um die Monbijoustrasse als Ganzes aufzuwerten. Im Perimeter der Gleissanierung besteht dafür erheblicher Bedarf.

Der Strassenraum der Monbijoustrasse ist verhältnismässig eng. Er ist geprägt durch eine Baumallee mit angrenzenden Vorgärten. Bei der Tramhaltestelle Wander stadtauswärts steht wartenden Passagieren auf der kleinen Mittelinsel nur sehr wenig Platz zur Verfügung, und die Quermöglichkeiten weisen punkto Verkehrssicherheit (Sichtverhältnisse) grosse Mängel auf. Zudem ist der Perimeter rund um die Haltestelle Wander nicht hindernisfrei ausgestaltet. Diese Sachlage bot auch Anlass zum Postulat Fraktion SP/JUSO (Silvia Schoch-Meyer, SP): Eine andere Gestaltung der Tramhaltestelle Wander muss geprüft werden! vom 2. Februar 2012, das der Stadtrat mit SRB 528 vom 1. November 2012 erheblich erklärt hat¹.

Für den Veloverkehr ist die heutige Situation im südlichen Abschnitt des Projektperimeters unbefriedigend. Ein Velo, das vor dem Tram fährt, kann nicht überholt werden. Der teilweise geringe Abstand zwischen parkierten Autos und Schienen stellt für den Veloverkehr eine zusätzliche Gefährdung dar. Diese Situation ist umso unbefriedigender, als der Strassenbereich im Richtplan Veloverkehr (2010) und im Richtplan Fuss- und Wanderwege (1999) als wichtige Verbindung gekennzeichnet ist. Mit der Sanierung der Monbijoustrasse werden die betreffenden Parkplätze aufgehoben und teilweise neu angeordnet. Dies eröffnet dem Veloverkehr mehr Raum und wird wesentlich zur Sicherheit der Radfahrenden beitragen (vgl. Ziff. 3.2).

2.3 *Siedlungsentwässerung*

Die Vernehmlassung im Rahmen der Koordination im öffentlichen Raum hat Ende 2012 ergeben, dass auch seitens Siedlungsentwässerung Sanierungsbedarf besteht. Die bestehenden öffentlichen Abwasserkanäle im Bereich der Monbijoustrasse wurden in den Jahren 1900 bis 1933 gebaut. Sie erfüllen die heutigen gewässerschutztechnischen Vorschriften nicht mehr, und einzelne Haltungen sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Die Siedlungsentwässerungsanlagen im Projektperimeter sollen daher ersetzt werden. Zudem wird das Leitungsnetz, das heute zum Teil aus doppelten Leitungsführungen besteht, entflochten.

2.4 *Übrige Werkleitungen*

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts wurden die Werkleitungen mit den jeweiligen Werkeigentümern auf die neue Gleisanlage abgestimmt. Gleichzeitig wurden die zusätzlichen Bedürfnisse der Werkleitungseigentümer erfasst. Unter anderem besteht bei den Wasser- und Gasleitungen von Energie Wasser Bern dringender Handlungsbedarf: In den vergangenen Jahren ist es im Projektperimeter immer wieder zu Wasserleitungsbrüchen gekommen. Energie Wasser Bern wollte die Leitungen schon zu einem früheren Zeitpunkt ersetzen. Im Sinne einer koordinierten Ausführung mit dem Gleis- und Strassenbau wurde der Leitungsersatz zurückgestellt. Gemäss Energie Wasser Bern ist das Jahr 2019 der äusserste Zeitpunkt für eine Leitungssanierung. Bei

¹ Für die Vorlage des Prüfungsberichts gewährte der Stadtrat mit SRB 2014-337 vom 14. August 2014 eine Fristerstreckung bis Ende August 2014. Aufgrund des neusten Planungsstands nach der Ablehnung von Tram Region Bern hat der Gemeinderat im November 2014 einen weiteren Fristerstreckungsantrag bis Ende 2018 verabschiedet. Ein Beschluss des Stadtrats dazu steht noch aus.

einzelnen Haltungen der Wasserleitung würde bei einer späteren Realisierung das Risiko weiterer Leitungsbrüche unverhältnismässig hoch.

3. Projekt

3.1 Gleisersatz *BERNMOBIL* und Tramhaltestelle *Wander*

Der sanierungsbedürftige Abschnitt der Gleisanlage zwischen der Eigerstrasse und der Seftigenstrasse erstreckt sich über eine Länge von rund 600 Meter. Im Zusammenhang mit der Gleissanierung Monbijoustrasse wird die Gleisgeometrie auf das vom BAV geforderte Lichtraumprofil angepasst. Deshalb kann im Bereich des Knotens Seftigenstrasse/Monbijoustrasse das heute geltende Kreuzungsverbot für Trams aufgehoben werden. Dies ermöglicht künftig einen flüssigeren und sichereren Trambetrieb.

Die Tramhaltestelle *Wander* wird derart umgestaltet, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) die Haltestelle auch stadtauswärts (wie bereits stadteinwärts) nicht mehr umfahren kann. Der dadurch gewonnene Raum wird für die Verbesserung der Tramhaltestelle eingesetzt: Der Wartebereich wird künftig den Standards der Stadt Bern und von *BERNMOBIL* entsprechen und den wartenden Fahrgästen mehr Sicherheit bieten. Zudem wird die Haltestelle gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) niveaugleich ausgestaltet.

3.2 Strassenraum/Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr

Für den Veloverkehr werden beidseitig Radstreifen mit einer Breite von 1,50 Meter ausgeschieden. Im Abschnitt zwischen der Seftigenstrasse und der Tramhaltestelle wird stadteinwärts auf die Velomarkierung verzichtet, da talwärts der Geschwindigkeitsunterschied zum motorisierten Verkehr nur gering sein wird. Wegen der Gleisspreizung und der Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr müssen 29 Parkplätze aufgehoben werden. Die Belegung dieser Parkplätze ist relativ gering, sie liegt durchschnittlich zwischen 20 und 30 Prozent. Um die Umsteigebeziehungen zwischen Tram und Bus zu verbessern, wird die Bushaltestelle Morillonstrasse stadteinwärts verschoben. Anstelle der alten Bushaltestelle werden, als Ersatz für die in der Monbijoustrasse entfallenden Plätze der Blauen Zone, sechs bewirtschaftete Parkplätze erstellt. Die Bushaltestelle stadtauswärts bleibt am selben Ort; hier wird die Betonplatte angepasst.

Vor und nach der Haltestelle *Wander* sind Fussgängerstreifen geplant. Diese werden mit einer Mittelinsel ausgeführt und garantieren so ein sicheres Queren für Schulkinder, Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen. Der Holzikofenweg wird zwischen Monbijou- und Morillonstrasse für den Durchgangsverkehr unterbunden. Durch diese Massnahme wird der Wartebereich bei der Haltestelle nicht mehr durch querende Fahrzeuge beeinträchtigt, und die Haltestelle kann hindernisfrei ausgestaltet werden. Die Parkplätze der Liegenschaft Novartis werden künftig von der Morillonstrasse her erschlossen (Sackgasse). Der Weissenbühlweg Seite Ost wird analog der Westseite als Trottoirüberfahrt ausgebildet. Dadurch wird die Fussgängerlängsverbinding attraktiver ausgestaltet.

Im nördlichen Abschnitt des Projektperimeters, zwischen Eigerstrasse und Kreuzung Sulgenauweg, werden gemäss dem Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum der Stadt Bern neue, breitere Randabschlüsse eingebaut. Weiter werden im Bereich der Verzweigung Monbijoustrasse/Morillonstrasse zum Teil neue Randsteine versetzt. Der Sulgenauweg wird auf beiden Seiten als Trottoirüberfahrt ausgebildet. Durch diese Massnahmen wird der gesamte Strassenraum übersichtlicher, und die Durchlässigkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger wird entlang der Monbijoustrasse verbessert.

3.3 *Siedlungsentwässerung*

Die zu projektierende Leitung, voraussichtlich mit einem Durchmesser von 1 200 mm, wird im Abschnitt Eigerstrasse bis Abzweigung Morillonstrasse im Microtunneling-Verfahren (grabenloses Verfahren) erstellt. Dieses Verfahren wird angewandt, damit der Verkehr und insbesondere der öffentliche Verkehr durch den Bau der Leitung so wenig wie möglich tangiert wird. Die Leitung wird in diesem Bereich eine Sohlentiefe von 6 bis 8 Meter aufweisen. Der Abschnitt zwischen der Abzweigung Morillonstrasse und der Seftigenstrasse kann im herkömmlichen Verfahren mit einem offenen Graben erstellt werden. Wegen der kleineren Leitungsdurchmesser ist nur ein schmaler Graben notwendig, so dass der Verkehr hier weniger beeinträchtigt wird. Die Durchmesser der Leitungen in diesem Bereich liegen voraussichtlich zwischen 500 mm und 600 mm. Die Sohlentiefe liegt zwischen 4 und 6 Meter.

3.4 *Lichtsignalanlage/Kommunikationskabelnetz*

Durch die Aufhebung des Kreuzungsverbots für die Trams im Kurvenbereich des Knotens Monbijou-/Seftigenstrasse müssen die Lichtsignalanlage und die damit gekoppelte Weichensteuerung entsprechend angepasst werden. Mit der Dienstgleissanierung Seftigenstrasse (ausgeführt im Herbst 2014 durch den Kanton Bern) wurde die Lichtsignalanlage komplett erneuert. Dabei wurden die Voraussetzungen für die spätere Aufhebung des Kreuzungsverbots bereits berücksichtigt. Die endgültige Anpassung der Lichtsignalanlage erfolgt nun im Rahmen der Gesamtsanierung Monbijoustrasse. Für das Kommunikationskabelnetz der Lichtsignalanlagen werden über die gesamte Länge der Gleise zwei Kabelschutzrohre verlegt und ein Kommunikationskabel eingezogen.

3.5 *Werkleitungen von Energie Wasser Bern*

Heute sind fast über die ganze Länge des Projektperimeters Gas und Wasser doppelt geführt. Mit der geplanten Sanierung kann diese doppelte Führung aufgehoben werden. Es werden einzelne Haltungen ersetzt und neue Querungen erstellt. Im Bereich der neuen Haltestelle müssen Leitungen umgelegt werden. Für die Stromversorgung ist fast auf der gesamten Länge ein neuer Kabelrohrblock geplant. Zudem müssen zwei Verteilkästen saniert und ein neuer Verteilkasten installiert werden.

4. **Vorgezogene Arbeiten (Ausführung im Jahr 2015)**

4.1 *Gleisersatz Kurve Friedheim*

Im Bereich Monbijoustrasse/Seftigenstrasse müssen die Gleise auf einer Länge von ca. 110 Metern vorgängig im Jahr 2015 saniert werden. Wegen des maroden Zustands der stark beanspruchten Gleise in der Kurve kann mit dem Gleisersatz nicht bis zur eigentlichen Sanierung der Monbijoustrasse zugewartet werden. Der Gleisersatz findet im September 2015 statt. Die Federführung für den vorgezogenen Gleisersatz liegt bei BERNMOBIL. Bei der späteren Gesamtsanierung der Monbijoustrasse kann die ersetzte Gleisanlage bestehen bleiben. Einzig die Übergangsstücke, welche in der Zwischenphase auf die bestehende Gleisanlage anschliessen werden, müssen aufgrund der neuen Gleislage im Rahmen der Gesamtsanierung Monbijoustrasse erneut ersetzt werden.

4.2 *Tempo 30 im Bereich der Haltestelle Wander*

Die Tramhaltestelle Wander in Richtung Wabern ist unüblich gestaltet. In Richtung Wabern ist die Fahrspur des Verkehrs auch Teil der Haltestelle: Die Trampassagiere steigen auf eine ca. 70 cm breite Insel aus, danach überqueren sie die Fahrspur, und erst dann gelangen sie aufs Trottoir. Diese Situation ist gefährlich, und es kommt immer wieder zu Verunsicherungen bei allen Beteiligten. Diese Problematik wurde auch im Postulat Fraktion SP/JUSO (Silvia Schoch-Meyer, SP): Eine andere Gestaltung der Tramhaltestelle Wander muss geprüft werden! vom 2. Februar 2012 thematisiert, das der Stadtrat mit SRB 528 vom 1. November 2012 erheblich erklärt hat.

Angesichts der langen Zeitspanne bis zur Realisierung der Gesamtsanierung Monbijoustrasse hat der Gemeinderat beschlossen, bereits vor der Ausführung des definitiven Projekts Tempo 30 einzuführen. Wie er bereits in seinem Begründungsbericht vom 14. August 2013 zur Motion Fraktion SP/JUSO (Leyla Gül, SP): Mehr Verkehrssicherheit dank Tempo 30 festgehalten hat, sind die Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30 auf der Monbijoustrasse im Bereich der Haltestelle Wander weitgehend erfüllt, d. h. die Umsetzung ist ohne grosse bauliche Massnahmen möglich. Die Einführung von Tempo 30 erfolgt voraussichtlich im Herbst 2015. Die Umgestaltung der Haltestelle erfolgt später mit der Gesamtsanierung der Monbijoustrasse.

5. Koordination

Ende 2012 hat eine Vernehmlassung im Rahmen der Koordination im öffentlichen Raum stattgefunden. Die Auflagen der verschiedenen Bedarfs- und Amtsstellen werden in das Projekt integriert.

6. Drittprojekte

Nach dem Nein der Gemeinden Ostermundigen und Köniz zum Tram Region Bern am 28. September 2014 mussten die verbliebenen Projekte und Bedürfnisse im Umfeld der Monbijoustrasse und Eigerstrasse neu miteinander koordiniert werden. Es handelt sich im Wesentlichen um die Gesamtsanierung Monbijoustrasse (Gegenstand des vorliegenden Geschäfts), die Sanierung des Eigerplatzes und die Sanierung der Achse Eigerstrasse - Monbijoubrücke - Aegertenstrasse (inkl. Sanierung der Unterführung Eigerstrasse und Neugestaltung des Knotens Monbijoustrasse/Eigerstrasse). Zusätzlich mussten diese Projekte auf die Sanierung der Thunstrasse bzw. des Thunplatzes abgestimmt werden. Die Realisierung des Projekts Gesamtsanierung Monbijoustrasse wurde gemäss dieser Koordination auf die Jahre 2019 und 2020 festgelegt.

6.1 Sanierung Eigerplatz

Nach den negativen Volksbeschlüssen zum Tram Region Bern in Köniz und Ostermundigen wurde das Projekt für die Neugestaltung und Sanierung des Eigerplatzes aus dem abgelehnten Tramprojekt herausgelöst. Es soll als eigenständiges Projekt mit neuer Projektorganisation realisiert werden. Das beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingeleitete Bewilligungsverfahren (eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren) wurde für das im Wettbewerb ausgewählte und im Rahmen von Tram Region Bern ausgearbeitete Teilprojekt Eigerplatz fortgesetzt. Die Volksabstimmung zum Ausführungskredit soll am 15. November 2015 stattfinden, der voraussichtliche Baubeginn ist ab April 2016 geplant.

6.2 Sanierung Eigerstrasse-Monbijoubrücke-Aegertenstrasse (inkl. Unterführung Eigerstrasse)

Das Projekt umfasst den Perimeter Eigerstrasse (inkl. Unterführung), Monbijoubrücke und Aegertenstrasse. Es ist vorgesehen, den Projektierungskredit dem Gemeinderat und dem Stadtrat im Frühling/Sommer 2016 zu unterbreiten. Die Realisierung des Projekts wird voraussichtlich nach der Sanierung der Monbijoustrasse ab dem Jahr 2022 stattfinden. In diesem Zusammenhang soll auch die Gestaltung des Knotens Monbijoustrasse/Eigerstrasse optimiert werden.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Gesamtkosten

Gemäss einer ersten groben Richtschätzung (+/- 30 %) ist für die Gesamtsanierung Monbijoustrasse mit Gesamtkosten von ca. 15,6 Mio. Franken (inkl. MwSt.) zu rechnen. Davon werden ca. 8,7 Mio. Franken durch die Stadt Bern getragen, wobei ca. 6,0 Mio. Franken auf die Siedlungsentwässerung (gebührenfinanziert) und ca. 2,7 Mio. Franken auf den Strassenbau (steuerfinanziert) einschliesslich Neubau eines Kommunikationskabels für die Lichtsignalanlagen entfallen. Die restlichen Kosten betreffen den Gleisbau von BERNMOBIL und die Werkleitungssanierungen von Energie Wasser Bern.

Diese Kostenangaben basieren auf dem Stand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts und können noch Änderungen erfahren. So ist zum Beispiel beim gegenwärtigen Planungsstand kaum bekannt, welche Auswirkungen die Bauarbeiten auf den Verkehr oder auf weitere Baustellen haben werden. Während der weiteren Projektierungsphasen muss ein umfassendes Verkehrskonzept erstellt werden, welches aufzeigen wird, wie der Verkehr in den jeweiligen Bauphasen geführt werden kann. Die daraus resultierenden Kosten werden in der Baukreditvorlage ausgewiesen.

7.2 Projektierungskosten

Mit dem vom Gemeinderat im September 2013 bewilligten Projektierungskredit wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Für die nächsten Projektierungsschritte - Erarbeitung des Bauprojekts (inkl. Verkehrskonzept für die Bauphase) und Abwicklung des Bewilligungsverfahrens - beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungskredit (Bauprojekt) von Fr. 700 000.00. Der vom Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligte Projektierungskredit (Betriebs- und Gestaltungskonzept) von Fr. 30 000.00 ist darin enthalten.

7.3 Kostenteiler

Der beantragte Projektierungskredit von Fr. 700 000.00 deckt die Kosten für die Strassensanierung sowie für die Sanierung der Abwasseranlagen ab. Die Projektierungskosten für die Gleisanlage und die Werkleitungen von Energie Wasser Bern sind darin nicht enthalten. Die detaillierte Aufteilung der Projektierungs- und Baukosten unter den Bauherrschaften BERNMOBIL, Energie Wasser Bern und Stadt Bern wird im Rahmen der nächsten Planungsphase (Erarbeitung des Bauprojekts) geregelt. Als Vorlage dienen diverse Kostenteiler aus der Vergangenheit.

7.4 Kostenzusammenstellung Anteil Stadt

Beantragter Projektierungskredit Strassenbau und Lichtsignalanlage

Honorare*	Fr.	190 000.00	
Diverses / Unvorhergesehenes	Fr.	30 000.00	
<hr/>			
Projektierungskredit (inkl. MwSt. 8,0 %)			Fr. 220 000.00

Beantragter Projektierungskredit Siedlungsentwässerung (SE)

Honorare	Fr.	410 000.00	
Diverses / Unvorhergesehenes	Fr.	70 000.00	
<hr/>			
Projektierungskredit SE (inkl. MwSt. 8,0 %)			Fr. 480 000.00
Projektierungskredit SE (exkl. MwSt. 8,0 %, gerundet)			Fr. 445 000.00

Total beantragter Projektierungskredit (inkl. MwSt. 8,0 %)	Fr.	700 000.00
---	------------	-------------------

* In dieser Position enthalten ist der vom Gemeinderat mit GRB 1257 vom 18. September 2013 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 30 000.00.

8. Folgekosten

8.1 Kapitalfolgekosten Strassensanierung (Investitionsrechnung Stadt)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungswert	220 000.00	198 000.00	176 000.00	22 000.00
Abschreibung 10%	22 000.00	22 000.00	22 000.00	22 000.00
Zins 2.30%	5 060.00	4 555.00	4 050.00	505.00
Kapitalfolgekosten	27 060.00	26 555.00	26 050.00	22 505.00

8.2 Kapitalfolgekosten Siedlungsentwässerung (Investitionsrechnung Stadtentwässerung)

Die Finanzierung der Siedlungsentwässerungsanlage erfolgt über die Sonderrechnung Stadtentwässerung. Für die Ausgabekompetenz massgebend ist daher die Kreditsumme inklusive Mehrwertsteuer. Abschreibung und Verzinsung werden jedoch auf den Kreditsummen ohne Mehrwertsteuer berechnet, da es sich um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt.

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungswert	445 000.00	400 500.00	356 000.00	44 500.00
Abschreibung 10 %	44 500.00	44 500.00	44 500.00	44 500.00
Zins 2.30 %	10 235.00	9 210.00	8 190.00	1 025.00
Kapitalfolgekosten	54 735.00	53 710.00	52 690.00	45 525.00

Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Kategorie. Die oben aufgeführten Abschreibungen über 10 Jahre fallen bei Nichtrealisierung an.

9. Termine

9.1 Vorgezogene Arbeiten

- Gleisersatz Kurve Friedheim September 2015
- Vorgezogene Tempo-30-Massnahmen Herbst 2015

9.2 Gesamtsanierung Monbijoustrasse

- SRB Projektierungskredit Herbst 2015
- Bauprojekt liegt vor Sommer 2017
- GRB Baukredit Herbst 2017
- SRB Baukredit Winter 2017/18
- Volksabstimmung Baukredit Frühling 2018
- Voraussichtlicher Baustart Frühling 2019

10. Kommunikation

Das Projekt Gesamtsanierung Monbijoustrasse wurde der Quartierkommission des Stadtteils 3 (QM3) an deren Delegiertenversammlung vom 24. März 2014 vorgestellt. In den nächsten Projektierungsschritten werden weitere Interessensvertretungen (Pro Velo, Procap etc.) in das Projekt einbezogen. Aufgrund der Nähe zur Seftigenstrasse wird das Projekt in enger Absprache mit dem Kanton erarbeitet.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Monbijoustrasse: Gesamtsanierung; Projektierungskredit (Bauprojekt)
2. Für die Erarbeitung des Bauprojekts und die Durchführung des Bewilligungsverfahrens werden folgende Projektierungskredite bewilligt:
 - Fr. 220 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100297 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau.
 - Fr. 480 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I850099 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.

Der gesamte Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.

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

Bern, 9. September 2015

Der Gemeinderat

Beilage:
Übersichtsplan 1:3'000