

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

## **Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli; Erhöhung Projektierungskredit**

### **1. Worum es geht**

Die Gleisanlage zwischen der Effingerstrasse und dem Fischermätteli muss altersbedingt in den nächsten Jahren saniert werden. Zusammen mit dem Gleisersatz sollen im Strassenraum Massnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, umgesetzt werden. Gleichzeitig werden die Haltestellen (Brunnhof, Cäcilienstrasse, Pestalozzi, Munzinger, Fischermätteli) hindernisfrei ausgestaltet sowie diverse Werkleitungen saniert.

Bereits am 31. August 2011 genehmigte der Gemeinderat einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 90 000.00. In der Folge wurde ein Vorprojekt für den Gleisersatz erarbeitet und im Frühling 2012 abgeschlossen. Anschliessend wurde das Projekt sistiert, weil der Kanton prüfen wollte, ob der Fischermätteli-Ast überhaupt weiterhin mit einem Tram erschlossen werden soll.

Nachdem das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern das Tram im Jahr 2016 als das geeignete Verkehrsmittel für den Ast Fischermätteli bestätigt und mitgeteilt hatte, dass die Projektierung der Gleissanierung wiederaufzunehmen sei, soll nun das Vorprojekt aufgrund neuer Erkenntnisse und Anforderungen aktualisiert werden. Danach wird ein Bauprojekt ausgearbeitet und um die Baubewilligung ersucht (eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren unter der Federführung des Bundesamts für Verkehr, BAV).

Vorliegend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat für die Erarbeitung eines Bau-/Auflageprojekts Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli einen Kredit von Fr. 1 000 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung. Für die Umsetzung wird ein Kredit in der Kompetenz der Stimmberechtigten erforderlich sein.

Gemäss heutigem Planungsstand soll die Volksabstimmung über den Ausführungskredit Ende 2019 stattfinden. Die Realisierung des Gleisersatzes Brunnhof – Fischermätteli dürfte 2022/2023 erfolgen.

### **2. Bedürfnisse: Ausgangslage**

#### *2.1 Gleisanlage*

Die Gleisanlage zwischen den Haltestellen Brunnhof und Fischermätteli (Linie 6) hat das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und muss saniert werden. Der sanierungsbedürftige Abschnitt erstreckt sich über eine Länge von etwas mehr als einem Kilometer (siehe Planbeilage). Die heutigen Gleisabstände verunmöglichen streckenweise das Kreuzen zweier Trams. Zudem entsprechen diese Abstände nicht mehr den vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderten Lichtraumprofilen.

2012 wurde das Vorprojekt zum Gleisersatz abgeschlossen. Weil der Kanton zwischenzeitlich in Frage stellte, ob das Fischermätteli weiterhin mit einem Tram erschlossen werden soll, wurde das Sanierungsprojekt sistiert. Um den Weiterbetrieb des Trams gewährleisten zu können, hat

BERNMOBIL im Jahr 2014 an stark abgenutzten Gleisstellen (verschiedene Kurven auf der Strecke und Tramwendeschleife bei der Endhaltestelle) kurzfristig Sanierungsmassnahmen vorgenommen.

Nachdem das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern das Tram als das geeignete Verkehrsmittel für den Ast Fischermätteli bestätigt hat, kann nun die dringend nötige Sanierung weiterprojektiert werden. Gemäss heutigem Kenntnisstand (Aussage BERNMOBIL) sollten die Gleise nach den getätigten Sofortmassnahmen noch bis zum geplanten Ersatz im Jahr 2022 mit Trams befahren werden können.

## 2.2 Strassenraum – Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr

Im Zuge des Gleisersatzes wird die Stadt Bern die sich bietenden Synergien nutzen, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und – soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen - Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umzusetzen. Die Weissensteinstrasse ist im Eigentum des Kantons Bern. Als einer der Bauherren in der Projektorganisation zeigt auch der Kanton Bern Interesse, Verbesserungen im Strassenraum vorzunehmen.

## 2.3 Siedlungsentwässerung

Die Stadt Bern nutzt die Arbeiten zum Gleisersatz ebenfalls dazu, um das bestehende Leitungsnetz der Siedlungsentwässerung nachzurüsten und künftigen Anforderungen anzupassen. Dabei werden einerseits die teilweise zu geringen Leitungsdurchmesser vergrössert, andererseits sollen jene Leitungen, welche in einem schlechten Zustand sind, erneuert werden.

## 2.4 Übrige Werkleitungen

Die Gas- und Wasserleitungen im Bereich der geplanten Gleisersatzarbeiten sind zum Teil noch relativ neu. Der Bedarf eines Netzausbaus zeigt sich aber namentlich bei den Elektroanlagen. Weitere Bedürfnisse – allenfalls auch von Dritten – sind im Rahmen der fortlaufenden Projektbearbeitung zu berücksichtigen.

# 3. Entwicklungen seit dem Vorprojekt 2012

## 3.1 Allgemein

Während sich der Gemeinderat der Stadt Bern im Rahmen der im Jahr 2014 durchgeführten Mitwirkung zur Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts für einen Weiterbetrieb des Asts Fischermätteli als Tramlinie aussprach und seine Haltung später durch die klare Zustimmung der Stadtbevölkerung zu Tram Region Bern bestätigt sah, stellte der Kanton, wie erwähnt, die Tram-Erschliessung des Fischermätteli vorübergehend in Frage. 2016 gab der Kanton sodann grünes Licht für die Weiterarbeit am Projekt Gleisersatz Tramlinie Brunnhof – Fischermätteli.

Seit der 2012 erstellten Vorstudie haben sich die Verhältnisse teilweise verändert und das Projekt soll aktualisiert werden. Konkret geht es um Anpassungen an die Erkenntnisse und Vorgaben aus dem Projekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR), um die Planung der (radialen) Velohaupttroute Bern – Loryplatz – Köniz (Auswirkungen auf die Könizstrasse) und die (tangentiale) Velohaupttroute Süd (Auswirkungen auf die Weissensteinstrasse) sowie um die Planung Meinen-Areal. Weiter sind gegenüber dem Vorprojekt 2012 folgende Aspekte zusätzlich zu bearbeiten:

- Koordination mit Drittprojekten (Betriebs- und Gestaltungskonzept Effinger-/Belpstrasse, Erweiterung Schulanlage Pestalozzi, Velogegegenverkehr Schwarztorstrasse, Könizstrasse/Turnierstrasse, Probetrieb Tangentiallinie Bern-Süd (Bus);
- Prüfen auf Aktualität der Strassen- und Siedlungsentwässerung sowie sämtlicher Werkleitungen im Projektperimeter;

- Prüfen von Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (Haltestellenumfahrungen, Verzicht auf Veloführung auf dem Trottoir etc.);
- Erweiterung des Projektperimeters durch Einbezug des Knotens Könizstrasse/Weissensteinstrasse (Unfallschwerpunkt).

### 3.2 Wendeschlaufe Fischermätteli

Im Vorprojekt 2012 ist ein Vorschlag zur Gestaltung des Areals der Endhaltestelle erarbeitet worden; ein definitiver Entscheid wurde aber nicht getroffen. Das Areal der Wendeschlaufe ist im Eigentum von BERNMOBIL. BERNMOBIL nutzt die Fläche zur Parkierung von Fahrzeugen der Dienstangestellten, zum Abstellen von Unterhaltsfahrzeugen sowie zur Lagerung von Materialien. Die Stadt Bern möchte durch eine Neugestaltung der Wendeschlaufe eine städtebauliche Aufwertung des Orts erreichen.

Zu Beginn der Wiederaufnahme der Projektierung ist deshalb mit BERNMOBIL nach Möglichkeiten einer Aufwertung des Areals unter Berücksichtigung der betrieblichen Bedürfnisse von BERNMOBIL zu suchen. Massnahmen zur gestalterischen Aufwertung wären bzw. sind vollumfänglich durch die Stadt zu finanzieren. Im vorliegenden Kredit sind dazu unter der Position "Unvorhergesehenes/Verchiedenes" finanzielle Mittel eingerechnet.

## 4. Weiterarbeit Projektierung

### 4.1 Allgemein

Unter Federführung des Tiefbauamts wurden 2017 die Projektorganisation festgelegt, ein Grobterminplan erstellt, eine erneute Koordination (KöR) mit den beteiligten Stellen durchgeführt sowie die Submissionen für einen Gesamtleiter und eine Bauherrenunterstützung gestartet. Diese Schritte haben das Ziel, die weiteren Projektierungsarbeiten Anfang 2018 wieder zu starten.

### 4.2 Organisation

Das geschäftsführende Organ bildet der Lenkungsausschuss (LA) mit den Vertretern der Bauherrschaft: BERNMOBIL, Energie Wasser Bern, Kanton (kantonales Tiefbauamt) und Stadt Bern (Tiefbauamt und Verkehrsplanung). Der Vorsitz hat das Tiefbauamt der Stadt Bern inne. Weiter wurde ein Gesamtprojektteam (GPT) auf der Stufe der Projektleiter der jeweiligen Bauherren und Amtsstellen gebildet. Das Team wird ebenfalls vom Tiefbauamt der Stadt Bern geführt. Mit der laufenden Submission soll ein Gesamtplaner bestimmt werden, der mit der weiteren Projektbearbeitung und den späteren Bauleitungsaufgaben beauftragt wird. Die Bauherren beauftragen für die anstehenden Arbeiten zudem eine externe Bauherrenunterstützung. Auch dazu läuft eine öffentliche Ausschreibung.

### 4.3 Termine

- bis Ende 2017: Beschaffung der Projektierungskredite (alle Bauherren/Stadt Bern Kompetenz Stadtrat)
- bis Ende 2017: Beschaffung Gesamtplaner und Bauherrenunterstützung
- 2018: Projektierung bis und mit Bauprojekt
- ab 2019: Anträge/Beschlüsse Ausführungskredit (voraussichtlich Ende 2019: Volksabstimmung)
- 2019 – 2021 eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren
- 2021 Baumeistersubmission
- ab 2022 Realisierung Gesamtprojekt

#### 4.4 Koordination im öffentlichen Raum

Im Jahr 2011 wurde – als Grundlage zur Erarbeitung des Vorprojekts – eine Vernehmlassung bei den 35 Bedarfsgruppen (Verwaltungsstellen, Telekommunikationsfirmen, Veranstaltungsmanagement, Blaulichtorganisationen, Verkehrsbetriebe, Kanton/Bund etc.) durchgeführt. Zur Aktualisierung der Bedürfnisse wurde diese im März 2017 wiederholt. Die Bedürfnisse sind grösstenteils unverändert geblieben.

## 5. Kosten und Finanzierung

### 5.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten (+/- 20 %) für den Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli wurden im Vorprojekt aus dem Jahr 2012 auf 19,8 Mio. Franken inkl. MWST geschätzt. Die Anteile der Bauherren an den Gesamtkosten (Stand 2012) waren:

- BERNMOBIL	Fr. 11 800.000.00
- Stadt, steuerfinanziert (Strasse)	Fr. 3 700.000.00
- Stadt, gebührenfinanziert (Siedlungsentwässerung)	Fr. 3 300.000.00
- Energie Wasser Bern (Gas, Wasser, Elektro)	Fr. 1 000.000.00
- Kanton Bern	Fr. 0.00

Der Kostenanteil des Kantons Bern (Stand Vorprojekt 2012) ist noch mit Fr. 0.00 aufgeführt, da die Weissensteinstrasse zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Vorprojekts noch als Gemeindestrasse geführt wurde. Mit dem inzwischen erfolgten Eigentumswechsel zum Kanton Bern ist dieser nun auch als einer der Bauherren im Projekt involviert.

Wie vorliegend beschrieben, stehen bei der nun folgenden Überarbeitung des Vorprojekts und der späteren Erarbeitung des Bauprojekts namhafte Anpassungen und Ergänzungen innerhalb des Perimeters des damaligen Vorprojekts an. Dies wird zwar zu höheren Gesamtkosten führen, der steuerfinanzierte Stadtanteil wird wegen des Eigentumswechsels der Weissensteinstrasse aber deutlich sinken. Die Kostenbasis für den Ausführungskredit wird im Rahmen der Bearbeitung des Bauprojekts ermittelt. Ebenso wird in dieser Phase der definitive Kostenteiler zwischen den einzelnen Bauherren ermittelt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Stadtanteil in der Kreditkompetenz der Stimmberechtigten liegen wird.

### 5.2 Planungs- und Projektierungskredit Vorprojekt

Mit dem vom Gemeinderat am 31. August 2011 bewilligten Planungs- und Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 90 000.00 wurde im Jahr 2012 das Vorprojekt erarbeitet. Für die nächsten Projektierungsschritte – die Überarbeitung dieses Vorprojekts, die Erarbeitung des Bauprojekts (inkl. Verkehrskonzept für die Bauphasen) und die Abwicklung des Bewilligungsverfahrens – beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat eine Erhöhung des Projektierungskredits (Anteil Stadt Bern) auf insgesamt 1,0 Mio. Franken. Der vom Gemeinderat bewilligte Planungs- und Projektierungskredit (Vorprojekt) ist darin enthalten.

### 5.3 Kostenteiler

Die Kosten für die Erarbeitung des Vorprojekts 2012 wurden zu je 50 % von BERNMOBIL und der Stadt Bern (als Strasseneigentümerin) getragen.

Was den Kostenteiler für die nun anstehenden Projektierungsarbeiten (bis und mit Bauprojekt/Baubewilligung) betrifft, haben sich die Bauherren wie folgt geeinigt: Die Ausgangslage bildet der erwähnte Teiler: 50 % BERNMOBIL, 50 % Strasseneigentümer (Stadt Bern, Kanton Bern). Der Anteil

von Energie Wasser Bern wurde auf 6 % festgelegt. Somit verbleiben BERNMOBIL und den Strasseneigentümern noch je 47 %. Die Strasseneigentümer einigen sich auf eine Aufteilung anhand der ungefähren Strassenlänge im Projektperimeter. Der Kanton (Weissensteinstrasse) übernimmt 2/5 des Anteils Strasseneigentümer (19 % der Gesamtkosten), die Stadt Bern (Pestalozzi-/Brunnmattstrasse) 3/5 (28 % der Gesamtkosten). Für die Phasen Ausführungsprojektierung und Realisierung wird später ein neuer Teiler auf der Basis des Kostenvoranschlags aus dem Bauprojekt (Genauigkeit +/- 10 %) definiert.

Die Rubrik "Verschiedenes/Unvorhergesehenes" umfasst die finanziellen Anteile der Stadt Bern (28 %) für Vermessung, Gebühren, Bewilligungen, rechtliche Abklärungen, Baugrunduntersuchungen etc. Zudem ist darin das Honorar für die weiterführende Gestaltung der Wendeschleife Fischermätteli auf Wunsch der Stadt Bern enthalten (100 % Stadt Bern).

#### 5.4 Kostenzusammenstellung Anteil Stadt

Planungskredit Vorprojekt (GRB 1190 vom 31. August 2011)	Fr. 90 000.00
Projektierung bis und mit Bauprojekt (28 % der Gesamtkosten)	Fr. 770 000.00
Verschiedenes/Unvorhergesehenes	Fr. 140 000.00
<b>Total Projektierungskosten (Anteil Stadt Bern) inkl. MWST Fr.</b>	<b>Fr. 1 000 000.00</b>

Ein erheblicher Teil der Projektierungskosten wird für die Projektierung der Abwasseranlagen eingesetzt. Dieser Kostenanteil wird jedoch erst bei der Vorlage des Ausführungskredits ausgeschieden und zu diesem Zeitpunkt der Sonderrechnung Stadtentwässerung belastet. Nach Kenntnisstand aus dem Vorprojekt 2012 dürfte es sich dabei um fast die Hälfte der Projektierungskosten handeln.

## 6. Folgekosten

### 6.1 Kapitalfolgekosten

Der Projektierungskredit wird später in den Hauptkredit aufgenommen. Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Kategorie. Bei Nichtrealisierung des Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten.

### 6.2 Betriebsfolgekosten

Die Stadt Bern (Tiefbauamt) ist für den Betrieb und Unterhalt der Strassen, Plätze, Kunstbauten und Abwasserkanäle im Perimeter des Gleisersatzes Brunnhof – Fischermätteli zuständig (ausgenommen Kantonsstrassen). Die vorgesehenen neuen Elemente (Gestaltung, Beleuchtung, Plätze, etc.) werden eine Erhöhung der Betriebskosten des Tiefbauamts zur Folge haben. Diese werden im Rahmen des Ausführungskredits ausgewiesen.

## 7. Kommunikation

Bereits bei der Erarbeitung des Vorprojekts wurde die Quartierkommission des Stadtteils 3 (QM3) einbezogen. Es ist vorgesehen, Anfang 2018 (zu Beginn der weiteren Planungsarbeiten) mittels Info schreiben die QM3 über die weiteren Schritte im Projekt Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli zu orientieren.

In den anstehenden Projektierungsschritten werden aber auch weitere Interessensvertretungen resp. Fachverbände mit einbezogen werden.

Für die Realisierungsphase wird ein detailliertes Kommunikationskonzept erarbeitet.

## **Antrag**

1. Der Stadtrat bewilligt für die Erarbeitung eines Bau-/Auflageprojekts Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli einen Kredit von Fr. 1 000 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100481 (Kostenstelle 510110). Der vom Gemeinderat am 31. August 2011 bewilligte Planungs- und Projektierungskredit von Fr. 90 000.00 ist darin enthalten.
2. Der Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 8. November 2017

Der Gemeinderat

*Beilage:*

Übersichtsplan 1 : 5'000