

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Neubau Haltestelle Guisanplatz: Ersatzneubau und Kapazitätserhöhung Mischabwasserleitung Papiermühlestrasse, Massnahmen im Strassenraum; Projektierungskredit (Anteil der Stadt Bern)

1. Worum es geht

Eine der Massnahmen des Richtplans zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf – er befindet sich zurzeit im Genehmigungsprozess beim Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern – betrifft die Verlegung der Haltestellen Guisanplatz (stadtein- und stadtauswärts) in die Papiermühlestrasse. Dadurch können die Tramfahrzeuge direkt von der Rodtmattstrasse in die Papiermühlestrasse einbiegen und auf die beschwerliche Kurvenfahrt über die Wendeschlaufe in der Mingerstrasse verzichten. Die heutige Haltestelle soll dereinst nur noch bei Grossveranstaltungen bedient werden. Die Massnahme soll 2026 umgesetzt werden.

Weil sich der Guisanplatz im Eigentum des Kantons befindet, ist das kantonale Tiefbauamt für das Projekt zuständig. Doch auch die Stadt Bern ist wesentlich vom Vorhaben betroffen: Sie ist für den Bau der Wartehallen bei den beiden neuen Haltestellen an der Papiermühlestrasse verantwortlich und muss sich an den Kosten für die Lichtsignalanlage Guisanplatz beteiligen. Zudem tangiert die neue Linienführung des Trams auch Strassenflächen der Stadt, sodass hier gewisse Anpassungen vorgenommen werden müssen. Und schliesslich nutzt die Stadt Bern die mit dem Neubau der Haltestelle Guisanplatz verbundenen Arbeiten, um ihrerseits in der Papiermühlestrasse eine neue Mischabwasserleitung zu verlegen. Gemäss Generellem Entwässerungsplan (GEP) der Stadt Bern müssen im Bereich Papiermühle- und Mingerstrasse Kapazitätserhöhungen erreicht werden; dies erfolgt mittels eines Leitungsneubaus. Damit Synergien mit dem kantonalen Bauvorhaben genutzt und die Beeinträchtigungen des öffentlichen und des privaten Verkehrs minimiert werden können, soll der Leitungsbau gleichzeitig mit den Arbeiten zur Verschiebung der Haltestelle realisiert werden. Für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Verlegung der Mischabwasserleitung hat der Gemeinderat bereits einen Kredit von Fr. 150 000.00 genehmigt.

Die Federführung und die Gesamtkoordination für das Gesamtprojekt «Neubau Haltestelle Guisanplatz» liegen beim Tiefbauamt des Kantons Bern; die Stadt Bern (Tiefbauamt) und BERNMOBIL sind Projektpartnerinnen. Zum gemeinsam erarbeiteten Vorprojekt wurde im August 2021 die öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Für die nächsten Projektphasen haben der Kanton, BERNMOBIL und die Stadt Bern eine Projektierungsvereinbarung abgeschlossen, in der die Zusammenarbeit und die Aufteilung der Projektierungskosten geregelt werden.

Die Projektierungskosten für die Erarbeitung des Bau-, des Auflage- und des Ausführungsprojekts betragen 3,22 Mio. Franken. An diesen Kosten beteiligen sich die Bestellenden gemäss ihren mutmasslichen Kostenanteilen an den späteren Investitionskosten – die Stadt Bern hat 52 % der gesamten Projektierungskosten (Fr. 1 682 000.00) zu übernehmen. Davon gehen Fr. 1 350 000.00 zulasten der Spezialfinanzierung Stadtentwässerung, 10 % (Fr. 332 000.00) zulasten des allgemeinen Haushalts. Die definitiven und verbindlichen Kostenanteile werden nach der Erarbeitung des Kostenvoranschlags im Rahmen des Bauprojekts vereinbart.

Für den Anteil der Stadt Bern an die Kosten für die Erarbeitung des Bau-, des Auflage- und des Ausführungsprojekts für den Neubau der Haltestelle Guisanplatz beantragt der Gemeinderat dem

Stadtrat vorliegend einen Kredit in der Höhe von Fr. 1 682 000.00 (Anteil Sonderrechnung Stadtentwässerung: Fr. 1 350 000.00; Anteil Investitionsrechnung: Fr. 332 000.00).

Die Realisierungskosten für das ganze Projekt «Neubau Haltestelle Guisanplatz» belaufen sich gemäss Kostenschätzung im Vorprojekt auf 29,3 Mio. Franken (inkl. MwSt.), der Anteil der Stadt Bern beträgt voraussichtlich 14,8 Mio. Franken (inkl. MwSt.) bei einer Kostengenauigkeit von +/- 25 %. Davon werden rund 12,0 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Stadtentwässerung entfallen.

Das Projekt zur Neugestaltung des Guisanplatzes und das Projekt für den Ersatzneubau der Mischabwasserleitung Papiermühlestrasse können unabhängig voneinander ausgeführt werden. Die beiden Projekte bedingen sich nicht gegenseitig, haben aber einen sachlichen Zusammenhang. Deshalb hat der Gemeinderat entschieden, die beiden Projektierungskredite in ein- und derselben Vorlage, die Ausführungskredite aber im Rahmen zweier verschiedener Geschäfte zu beantragen (vgl. Kap. 5.3).

2. Ausgangslage

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf ist der grösste und dynamischste Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Bern. Er profitiert dank des Autobahnanschlusses und des Bahnhofs Wankdorf von einer hervorragend erschlossenen Lage.

2012 wurde die Tramlinie 9 im Rahmen der Umgestaltung des Wankdorfplatzes vom Guisanplatz bis zum Bahnhof Wankdorf verlängert; seither verkehren die Tramfahrzeuge auf der Papiermühlestrasse im Mischverkehr. Bereits im Zusammenhang mit der Projektierung der Verlängerung der Tramlinie 9 war seinerzeit auch der Knoten Guisanplatz analysiert und eine Verlegung der Haltestelle Guisanplatz in die Papiermühlestrasse geprüft worden. Nach längeren Abklärungen war damals entschieden worden, die Tramhaltestelle am selben Ort (also bei der Wendeschleufe) zu belassen und die Trams weiterhin zweimal über den Guisanplatz fahren zu lassen: einmal von der Rodmattstrasse über die Wendeschleufe auf der Mingerstrasse zur Haltestelle Guisanplatz, ein zweites Mal beim Einschwenken in die Papiermühlestrasse Richtung Wankdorf (bzw. umgekehrt). Diese Linienführung ist für alle Verkehrsträger – MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr – zwangsläufig mit teilweise langen Wartezeiten am Knoten Guisanplatz verbunden.

Um die anhaltend unbefriedigende Situation zu verbessern, löste das kantonale Tiefbauamt 2017 die Studie «Optimierung Verkehrssystem Raum Guisanplatz/Wankdorf» aus. Diese zeigte kurzfristig umsetzbare Verbesserungsmassnahmen auf – etwa Verbesserungen an der Steuerung der Lichtsignalanlagen –, sie brachte aber erneut auch die Verschiebung der Tramhaltestelle ins Spiel. Dabei standen zwei Varianten im Vordergrund: Die eine sah eine Verschiebung beider Haltestellen (stadtein- und stadtauswärts) in die Papiermühlestrasse vor, die andere beschränkte sich auf die Verschiebung der Haltestelle stadtauswärts in die Papiermühlestrasse. Weil die Variantenstudien zeigten, dass die Knotenkapazität von einem beidseitigen Neubau der Haltestelle mehr profitiert als von einem einseitigen, wurde die Variante «Verschiebung beider Haltestellen» weiterverfolgt. Dass die Wendeschleufe ungeachtet der Haltestellenverschiebung wegen der auf dem BEA-Areal stattfindenden Grossanlässe bestehen bleiben sollte, war stets unstrittig.

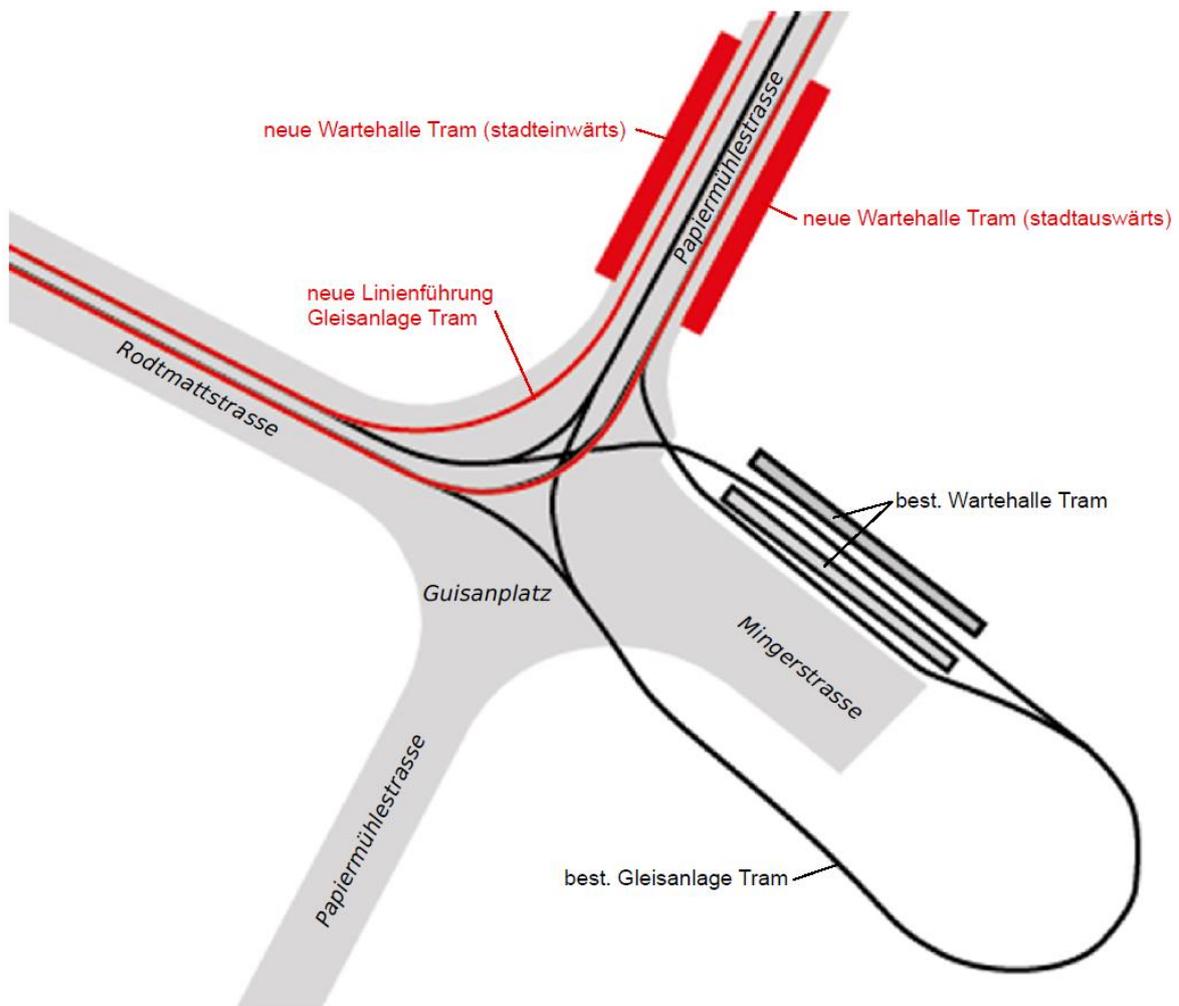


Abbildung 1: neue Tramführung Guisanplatz mit neuen Haltestellen

Mit der Verlegung der Tramhaltestelle Guisanplatz in die Papiermühlestrasse ergeben sich zahlreiche Verbesserungen für sämtliche Verkehrsträger: Die Fahrzeuge der Linie 9 erreichen eine Verkürzung der Fahrzeit von rund einer Minute, die Grünzeiten an der Kreuzung können verlängert werden, die neuen Haltestellen an der Papiermühlestrasse werden behindertengerecht ausgestaltet und direkt an den Hauptzugängen der angrenzenden Arealentwicklungen zu liegen kommen (Bundesverwaltungszentrum Guisanplatz 1 und neue Festhalle auf dem BernExpo-Gelände). Insbesondere auch der Veloverkehr profitiert vom neuen ÖV-Regime: Bei den neuen Haltestellen Guisanplatz in der Papiermühlestrasse werden Haltestellenumfahrungen angeboten, ausserdem kann die Knotenzu- und -wegfahrt in der Hauptrichtung Rodtmattstrasse–Mingerstrasse für Velofahrende wesentlich aufgewertet und sicherer gemacht werden, wodurch dem Anliegen der Stadt Bern, zwischen Bern und Ostermundigen eine direkte Velohaupttroute über den Guisanplatz einzurichten, Rechnung getragen werden kann.

Zusätzlich zu den Massnahmen im Strassenraum plant das Tiefbauamt der Stadt Bern ein Siedlungsentwässerungsprojekt im Perimeter des Projekts: Die bestehende Mischabwasserleitung in der Papiermühlestrasse soll verlegt und vergrössert werden. Angestrebt wurde ursprünglich eine Verlegung auf das Areal der neuen Festhalle; aufgrund der hohen bautechnischen Anforderungen hat sich eine gleichzeitige Ausführung mit dem Projekt «neue Festhalle» (geplanter Baustart 2022) aus terminlichen Gründen als unmöglich erwiesen. Nun soll die neue Abwasserleitung in der Papiermühlestrasse verlegt werden, koordiniert mit den Bauarbeiten zum Projekt Neue Haltestelle Guisanplatz. Die neue Leitung verläuft nicht mehr unterhalb der Fahrbahn der Papiermühlestrasse, sondern, leicht versetzt, am Fahrbahnrand. Mit dieser Lösung können die Beeinträchtigungen für den Verkehr

und die Zahl der Leitungsprovisorien während der Bauphase kleingehalten werden (vgl. Planbeilage).

3. Das Gesamtprojekt Guisanplatz

3.1. Projektorganisation und Projektziele

Die Federführung und die Gesamtkoordination für das Projekt «Neubau Haltestelle Guisanplatz» liegen beim Tiefbauamt des Kantons Bern. Das Tiefbauamt der Stadt Bern ist via Projektleitung und Lenkungsausschuss in das Projekt eingebunden. BERNMOBIL ist als weiterer Partner ebenfalls in der Projektorganisation vertreten.

Folgende übergeordnete Ziele sollen mit dem Projekt erfüllt werden:

- Optimierung des Verkehrsablaufs am Knoten Guisanplatz; bessere Möglichkeiten zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, Leistungssteigerung sämtlicher Verkehrsträger
- Mehr Sicherheit und mehr Qualität für den Fuss- und Veloverkehr
- Umsetzung der Anforderungen des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an den Haltestellen
- Funktionierende Lösung bei Alltagsverkehr und bei Grossveranstaltungen

3.2. Wichtigste Projektbestandteile

Aus Sicht der Stadt Bern können mit dem Projekt Neubau Haltestelle Guisanplatz zahlreiche Verbesserungen umgesetzt werden. Insbesondere folgende Massnahmen sind erwähnenswert:

Rodtmattstrasse

In der Rodtmattstrasse werden die Spurbreiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) verringert. Heute gibt es hier überbreite Fahrspuren. Zudem wird künftig das Trameigentrasse mit der MIV-Linksabbiegespur zusammengelegt. Dadurch wird Platz geschaffen, um baulich separierte Velowege in beide Richtungen erstellen zu können (heute keine Veloinfrastruktur). Gleichzeitig kann das nördliche Trottoir von 2,5 auf 2,9 m verbreitert werden. Für den MIV wird die Rechtsabbiegebeziehung aus der Rodtmattstrasse unterbunden. Damit wird für die Velofahrenden ein sicheres, direktes und unterbruchfreies Velo-Rechtsabbiegen aus der Rodtmattstrasse in die Papiermühlestrasse ermöglicht.

Guisanplatz

Für die Veloführung über den Guisanplatz wurden zwei Varianten vertieft untersucht: zum einen die Variante «Indirekt», bei der konsequent indirektes Velo-Linksabbiegen mit vergrösserten Aufstellbereichen angeboten wird. Dabei ist direktes Linksabbiegen aus der Mingerstrasse und Rodtmattstrasse für geübte Velofahrende weiterhin möglich. Diese Variante wird zum Beispiel bei den angrenzenden Knoten Wankdorfplatz und Rosengarten angewandt. Zum anderen die Variante «Separat» (auch «Holländerlösung» genannt), bei welcher der Veloverkehr immer am Rand geführt wird. Die Velofahrenden verfügen über gesicherte Aufstellflächen zur Querung der einzelnen Knotenarme, welche parallel zu den Fussgängerquerungen erfolgt. Ein direktes Linksabbiegen ist bei der Variante «Separat» für geübte Velofahrende aus der Mingerstrasse weiterhin möglich. Das Rechtsabbiegen erfolgt vollständig getrennt vom MIV.

Der Kanton als Strasseneigentümer hat sich entschieden, das Bauprojekt für die Variante «Indirekt» auszuarbeiten. Diese birgt weniger Risiken und bringt trotzdem viele Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr mit sich. Auch der Gemeinderat stützt diese Lösung.

Im Anschlussbereich der Mingerstrasse wird es zudem breitere Fahrbereiche für geradeausfahrende Velos in Richtung Rodtmattstrasse geben. Damit kann die noch offene Lücke der Velohauptroute Bern – Ostermundigen geschlossen werden.

Auch für den Fussverkehr gibt es Optimierungen. Es werden drei neue Mittelinseln für die sichere Querung der Strassen gebaut. Einzig auf der Rodtmattstrasse ist dies aus geometrischen Gründen nicht zusätzlich realisierbar.

Haltestelle Papiermühlestrasse

Die neuen Haltestellen werden gemäss den Anforderungen des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) projektiert und realisiert. Die Haltestellen werden je eine Veloumfahrung erhalten. Bei hohem Fahrgastaufkommen im Haltestellenbereich (Personen stehen auf der Veloumfahrung) kann der Veloverkehr auf der Strasse verbleiben. Um die Versickerungsfähigkeit zu verbessern, ist im Wartebereich der Haltestelle eine BehiG-konforme Pflasterung vorgesehen (entsprechend dem exemplarisch umgesetzten Pflasterungsprojekt an der Rathausgasse). Für beide Haltestellen sind Wartehallen vorgesehen.

Klimamassnahmen

Ein Teil der bestehenden Asphaltfläche vor dem Novotel, zwischen Tramschlaufe und Mingerstrasse, soll entsiegelt und in eine Grünfläche mit Bäumen umgewandelt werden. Weiter ist geplant, die Baumrabatte im südlichen Teil der Rodtmattstrasse um bis zu 80 cm zu verbreitern. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Baumstandorte in der Papiermühlestrasse (z.B: verbessertes Substrat, Bewässerung) werden im Rahmen des Bauprojekts vertieft geprüft.

3.3. Siedlungsentwässerung

Die Mischwasserableitung in der Papiermühlestrasse weist zwischen dem Guisanplatz und der Tschäppätstrasse Kapazitätsengpässe auf. Die Überlastung der Abwasserleitung besteht gemäss den hydraulischen Berechnungen, die im Rahmen des Generellen Entwässerungsplans (GEP) Stadt Bern getätigt wurden, auch in Zukunft. Es kann bei Starkregenereignissen im Bereich des Guisanplatzes zu Rückstau über Terrain kommen. Aufgrund dieser Ausgangslage ist in der Papiermühlestrasse ein Ersatzneubau der öffentlichen Mischabwasserleitung mit Kapazitätserhöhung geplant. Kapazitätserhöhungen können mit einem Bau von parallelen oder mit der Vergrösserung resp. einem Neubau der Leitung realisiert werden.

Das Variantenstudium zur Verlegung der Mischabwasserleitung, für das der Gemeinderat einen Kredit von Fr. 150 000.00 gesprochen hat, hat gezeigt, dass ein Neubau der Leitung die technisch sinnvollste Lösung ist. Die bestehende Leitung liegt unter bzw. zwischen den Tramschienen und ist teilweise im Wurzelbereich der bestehenden Baumallee angeordnet. Ein Ersatzneubau im bestehenden Tram-Trasse hätte grosse bauliche Probleme, zahlreiche Provisorien und Verkehrsumleitungen sowie entsprechend hohe Kosten zur Folge. Aus diesen Gründen wurde diese Lösung nicht weiterverfolgt. Ebenfalls nicht weiterverfolgt wurde ein Ersatzneubau auf dem Gelände der Neuen Festhalle: Der damit verbundene Realisierungskredit hätte eine Volksabstimmung erfordert – dies wäre angesichts des geplanten Baubeginns der neuen Festhalle (Mai 2022) aus terminlichen Gründen nicht möglich gewesen. Weiterbearbeitet wird nun jene Variante, bei der die Leitung am Rand der Papiermühlestrasse, entlang der Parzelle der schweizerischen Eidgenossenschaft, neu gebaut wird. Die Linienführungen der alten und der neuen Abwasserleitung sind auf dem beigelegten Übersichtsplan ersichtlich.

Der Neubau der Abwasserleitung in der Papiermühlestrasse sowie der Zuleitungen aus der Rodtmatt- und der Mingerstrasse sollen gemeinsam mit den Arbeiten zur Neugestaltung des Guisanplatzes ausgeführt werden. Dadurch können Kosten minimiert, Synergien genutzt und die Beeinträchtigungen für den öffentlichen und privaten Verkehr reduziert werden.

Die Arbeiten werden zu einem grossen Teil mittels Microtunneling ausgeführt: Dabei handelt es sich um ein ferngesteuertes Rohrvortriebsverfahren zur grabenlosen Verlegung der neuen Abwasserleitungen. Die Tunnelbohrmaschine bewegt sich mehrere Meter unter der Oberfläche vom Start- in Richtung Zielschacht; via Pressenrahmen werden nach und nach die heruntergelassenen Vortriebsrohre verlegt. Dank des speziellen Verfahrens kann die Belastung von Natur und Umwelt stark reduziert, die Beeinträchtigung für Verkehr, Gewerbe und Anwohnende geringgehalten und die Baumallee entlang der Papiermühlestrasse optimal geschützt werden. Einzig an den Start- und Endpunkten der Leitungen sind aufwändige Baugruben notwendig. Koordiniert sollen alle Leitungen im Bereich Guisanplatz/Papiermühlestrasse ausgeführt werden.

Sämtliche Leitungen werden nach der Ausführung weiterhin im öffentlichen Raum liegen. Privatparzellen müssen nur zu Installationszwecken genutzt werden. Mit der vorgesehenen Leitungsführung können die Beeinträchtigungen während der Bauzeit auf ein Minimum reduziert werden. Die Ausführung der Leitung in der Mingerstrasse, die gemäss GEP ebenfalls angezeigt ist, erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

3.4. Kostenteiler Kanton/BERNMOBIL/Stadt Bern

BERNMOBIL übernimmt sämtliche Kosten, die im Zusammenhang mit dem Gleis- und Fahrleitungsbau stehen. Dazu gehören der Abbruch der bestehenden Gleise und deren Ersatz (inkl. neues Trasse) von der Rodtmattstrasse in die Papiermühlestrasse sowie Anpassungen an den Fahrleitungen. Ebenfalls zulasten von BERNMOBIL gehen die Kosten im Zusammenhang mit der Stromversorgung für den Trambetrieb sowie für die betrieblich notwendigen Anlagen wie Billettautomaten und Informationstafeln bei den Haltestellen.

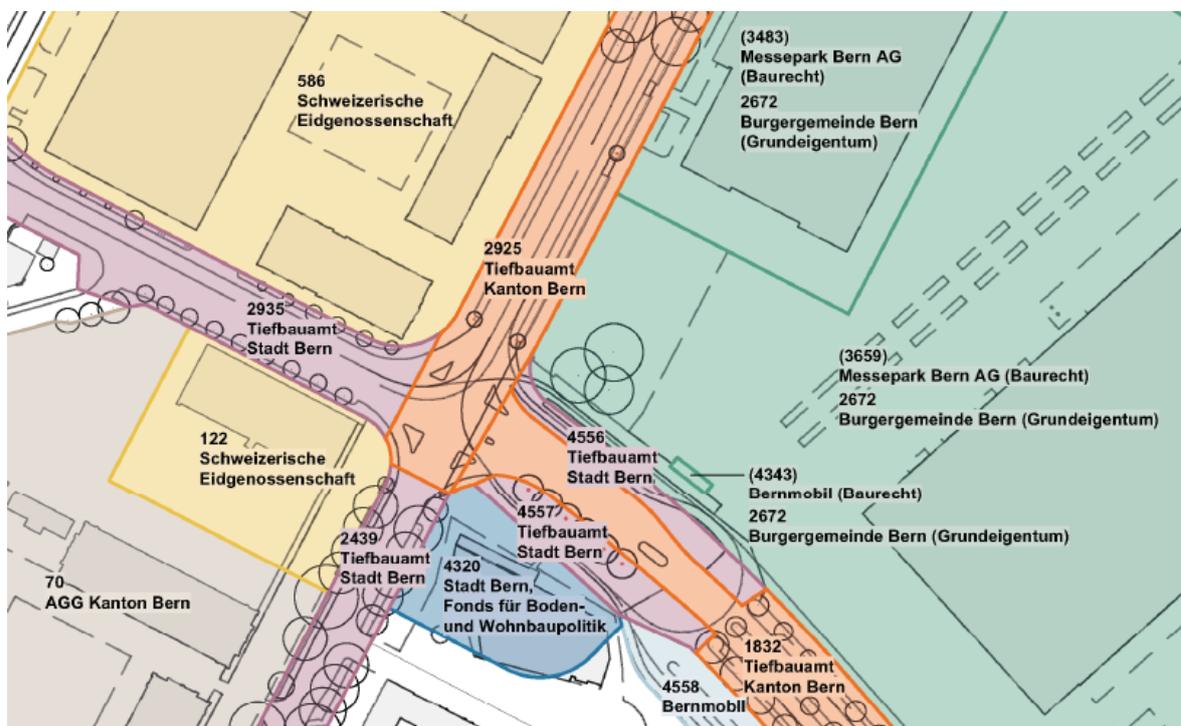


Abbildung 2: Übersicht Grundeigentümer*innen

Der Kanton Bern und die Stadt Bern tragen grundsätzlich die Kosten jener baulichen Massnahmen, die auf ihren Parzellen umgesetzt werden und die sie als Strasseneigentümer übernehmen müssen. Für den Kanton bedeutet dies, dass er die Kosten für die Massnahmen auf dem Guisanplatz und in der Papiermühlestrasse Nord (Richtung Wankdorfplatz) übernehmen muss. Die Stadt trägt die Kos-

ten für die Massnahmen in den Anschlussbereichen der städtischen Strassen, die an den Guisanplatz münden (vgl. Abbildung 2 «violette Flächen»). Die Kosten im Zusammenhang mit der Anpassung der Lichtsignalanlage werden je zur Hälfte durch den Kanton und die Stadt getragen. Denn je zwei der vier auf den Guisanplatz einfallenden Strassenachsen gehören dem Kanton bzw. der Stadt.

Ebenfalls zu Lasten der Stadt gehen die Kosten für die geplanten Wartehallen. Diese Kostentragung basiert auf dem Regierungsratsbeschluss RRB Nr.: 1232/2016 vom 9. November 2016; Ziffer 3.2; Absatz 2: «Anlagen bei Tram- und Bushaltestellen, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen (wie Wartehallen, öffentliche WC-Anlagen und zusätzliche Gehwege) oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen, sind Sache der Gemeinde».

Die Kosten der Siedlungsentwässerung gehen zu 100 % zulasten der (gebührenfinanzierten) Sonderrechnung Stadtentwässerung.

Für die spätere Realisierung gehen die Projektpartner deshalb aus heutiger Optik von folgendem mutmasslichen Kostenteiler für das Gesamtprojekt aus:

- Kanton Bern: 17 %
- BERNMOBIL: 31 %
- Stadt Bern: 52 %

4. Projektierungsvereinbarung

Die Vorprojekte zur Optimierung des Verkehrssystems am Guisanplatz und zur Erweiterung und Verlegung der städtischen Mischabwasserleitung wurden koordiniert erarbeitet. Für die weiteren Planungsphasen – Erarbeitung des Bauprojekts, des Auflageprojekts und des Ausführungsprojekts – wurde eine Projektierungsvereinbarung erarbeitet, in welcher Zweck, Organisation, Termine und Kostenverteilung geregelt sind. Der Gemeinderat hat diese Projektierungsvereinbarung vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrats zum vorliegend beantragten Kredit genehmigt.

5. Kosten

5.1. Projektierungskosten und Kostenteiler

Die Projektierungskosten für die SIA-Phasen 32, 33 und 51 (Bauprojekt, Auflageprojekt, Ausführungsprojekt) betragen 3,22 Mio. Franken; Preisbasis bildet das Vorprojekt vom Juli 2021 (Genauigkeit: +/- 25 %). An diesen Kosten beteiligen sich die Bestellenden gemäss ihren mutmasslichen Kostenanteilen an den späteren Investitionskosten wie folgt:

- Kanton Bern: Fr. 540 000.00 (17 %)
- BERNMOBIL: Fr. 997 000.00 (31 %)
- Stadt Bern: Fr. 1 682 000.00 (52 %)

Der Anteil der Stadt Bern wird entsprechend den geplanten Vorhaben (Massnahmen im Strassenraum, Massnahmen an der Siedlungsentwässerung) aufgeteilt: 42 % (Fr. 1 350 000.00) gehen zulasten der gebührenfinanzierten Spezialfinanzierung Stadtentwässerung, 10 % (Fr. 332 000.00) zulasten des allgemeinen Haushalts.

Die definitiven und verbindlichen Kostenanteile werden nach der Erarbeitung des Kostenvoranschlags (mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$) im Rahmen des Bauprojekts vereinbart. Die Differenzen

zwischen dem Kostenteiler Stand Kostenschätzung und Stand Kostenvoranschlag werden im Kostenvoranschlag ausgewiesen und mit dem Ausführungskredit beglichen.

5.2. Projektteil Massnahmen Strassenraum

Für die Projektierung der Velomassnahmen und der Haltestelleninfrastruktur beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 332 000.00 (inkl. MwSt.) zu Lasten des Investitionsbudgets. Der Kredit setzt sich wie folgt zusammen:

Projektierung Bau-, Auflage-, Ausführungsprojekt: Honorare, Bewilligungen, Nebenkosten	Fr.	280 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	52 000.00
Total Projektierungskredit (inkl. MWST, Antrag)	Fr.	332 000.00

Die Gesamtkosten für die Projektierung und Realisierung der Massnahmen im Strassenraum werden nach heutigem Wissensstand auf 2,6 Mio. Franken geschätzt (inkl. MwSt., Genauigkeit +/- 25 %).

5.3. Projektteil Massnahmen Siedlungsentwässerung

Für die Projektierung der Erweiterung und Verlegung der Mischabwasserleitung Papiermühlestrasse beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 1 350 000.00 (inkl. MwSt.) zu Lasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung. Der Kredit setzt sich wie folgt zusammen:

Planung/Machbarkeitsstudie (vom Gemeinderat bereits genehmigter Kredit)	Fr.	150 000.00
Projektierung Bau-, Auflage-, Ausführungsprojekt: Honorare, Bewilligungen, Nebenkosten	Fr.	1 050 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	150 000.00
Total Projektierungskredit (inkl. MWST, Antrag)	Fr.	1 350 000.00

5.4. Beschaffung der Realisierungskredite

Wie in Kapitel 1 erwähnt, können das Projekt zur Neugestaltung des Guisanplatzes (Bau der Wartehallen, Kostenbeteiligung Lichtsignalanlage, Anpassung des Strassenraums) und das Projekt für den Ersatzneubau der Mischabwasserleitung Papiermühlestrasse unabhängig voneinander ausgeführt werden. Die Haltestellen könnten verschoben werden, ohne dass eine neue Mischabwasserleitung gebaut wird, und die Mischabwasserleitung könnte verlegt werden, ohne die Haltestellen zu verschieben. Die Projekte haben aber einen sachlichen Zusammenhang: Dank gemeinsamer Projektierung und Realisierung können Synergien genutzt und Unannehmlichkeiten für Bevölkerung und Verkehr reduziert werden. Deshalb hat sich der Gemeinderat entschieden, die beiden Projektierungskredite in ein- und derselben Vorlage, die Ausführungskredite aber im Rahmen zweier verschiedener Geschäfte zu beantragen: Der Ausführungskredit für das Projekt im Strassenraum wird dem Stadtrat als separates Geschäft unterbreitet, der Ausführungskredit für den Neubau der Mischabwasserleitung wird Teil eines Rahmenkredits sein, der den Stimmberechtigten der Stadt Bern vorgelegt wird. In diesem Rahmenkredit werden weitere vom GEP vorgesehene Siedlungsentwässerungsmassnahmen enthalten sein.

6. Kapitalfolgekosten

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 Betriebsfolgekosten können anhand der aktuellen Eckwerte noch nicht beziffert werden.

7. Vorgehen, Termine

Massgebende Faktoren für die terminliche Koordination sind insbesondere die altersbedingten Gleissanierungen von BERNMOBIL. Folgende Phasen sind vorgesehen:

Phase 1: Initialisierung (abgeschlossen)

Für die Siedlungsentwässerung und den Neubau der Haltestelle wurden separate Studien und Vorprojekte erarbeitet, koordiniert vom Tiefbauamt des Kantons Bern.

Phase 2: Projektierung (Bestandteil des vorliegenden Geschäfts)

Die Projektierung der verschiedenen Arbeiten erfolgt gemeinsam mit allen Beteiligten und wird durch die Projektleitung koordiniert.

Phase 3: Ausführung (ausstehend)

Die Arbeiten sollen gemeinsam ausgeführt werden. Der Nutzung von Synergien und der minimalen Beeinträchtigung aller Beteiligten wird höchste Priorität beigemessen.

Die Gleissanierungen müssen spätestens ab 2026 erfolgen. Nach heutigem Kenntnisstand sind dazu folgende Meilensteine einzuhalten:

- Beginn gemeinsame Planung	2. Quartal 2022
- Abschluss Planung	2. Quartal 2024
- Beschaffung Realisierungskredit	2025
- Baubeginn	2. Quartal 2026
- Abschluss der Bauarbeiten	Ende 2028

8. Abhängigkeiten, Koordination, Haltung Quartierkommission

Die gesamten Arbeiten werden gemeinsam geplant und ausgeführt. Somit können Planungssynergien genutzt sowie Kosten und Ressourcen gespart werden. Infolge des Zustands der Gleisanlagen müssen die Bauarbeiten ab 2026 ausgeführt werden.

Die öffentliche Mitwirkung zum kantonalen Projekt zeigte, dass das Vorhaben grundsätzlich auf Zustimmung stösst und von den meisten Stellen unterstützt wird. Der DIALOG Nordquartier begrüsst die Verbesserungen für den Trambetrieb sowie den Fuss- und Veloverkehr ausdrücklich. Einzig die Quartierkommission QUAV4 steht einer Haltestellenverschiebung ablehnend gegenüber, da sie eine Verschlechterung der Kreuzungssituation insbesondere für Velos befürchtet.

Der Gemeinderat hält fest, dass die Bauherrschaft für dieses Projekt beim Kanton Bern liegt, die Fachstellen der Stadt Bern aber von Projektbeginn an miteinbezogen wurden. Der Kanton hat sich in der Frage der Veloführung für die Variante «Indirektes Abbiegen» entschieden: Dies entspricht zwar nicht der Wunschlösung der Stadt, bringt aber viele Verbesserungen für den öffentlichen sowie für den Fuss- und Veloverkehr. Der Gemeinderat unterstützt das Projekt in der vorliegenden Fassung.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Neubau Haltestelle Guisanplatz: Ersatzneubau und Kapazitätserhöhung Mischabwasserleitung Papiermühlestrasse, Massnahmen im Strassenraum; Projektierungskredit (Anteil der Stadt Bern)
2. Der Stadtrat bewilligt für das Gesamtprojekt Neubau Haltestelle Guisanplatz folgende Projektierungskredite (Anteil der Stadt Bern an die gesamten Projektierungskosten):
 - für die Projektierung der Verlegung der Mischabwasserleitung Papiermühlestrasse einen Projektierungskredit von Fr. 1 350 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500324 (Kostenstelle 850200). Der Projektierungskredit ist später in den Realisierungskredit aufzunehmen.
 - für die Projektierung der Massnahmen im Strassenraum einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 332 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100796 (Kostenstelle 510110). Der Projektierungskredit ist später in den Realisierungskredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 9. März 2022

Der Gemeinderat

Beilage:

- Übersichtsplan Mischabwasserleitung