

Sulgeneckstrasse Nord/Schwanengasse Süd: Einführung Velogegenverkehr; Bundesgasse: Einrichtung Umweltspur; Projektierungs- und Ausführungskredit

1. Worum es geht

Die Sulgeneckstrasse verläuft von der Marzistrasse (Kreisel Dampfzentrale) bis zur Abzweigung Taubenstrasse. Das letzte Teilstück von der Taubenstrasse bis zur Bundesgasse liegt in der Schwanengasse (fortan Schwanengasse Süd genannt). Auf dem Abschnitt zwischen Schwarztorstrasse und Bundesgasse gilt heute Einbahnverkehr: Die Strasse ist in diesem Bereich nur in Richtung Bundesgasse befahrbar; einzig zwischen Kapellenstrasse und Schwarztorstrasse können Velofahrende auch in der Gegenrichtung (Richtung Marzili) verkehren. Zur Schliessung der Velonetzlücke und zur Verbesserung der Verbindung zwischen Innenstadt und Marzili/Sandrain soll nun auch der Abschnitt zwischen Bundesgasse und Kappellenstrasse für den Velogegenverkehr geöffnet werden (vgl. Übersichtsplan).

Gleichzeitig soll in der Bundesgasse, und zwar im Abschnitt zwischen der Schwanengasse und dem Hirschengraben Süd, für die Elektrofahrzeuge der Buslinie 17 (Bern Bahnhof-Weyerematt) eine Umweltspur eingerichtet werden. Diese soll dazu beitragen, dass die Fahrplanstabilität verbessert werden kann. Sie kann auch von Velofahrerinnen und Velofahrern benutzt werden.

Die beiden Projekte überschneiden sich beim Knoten Bundesgasse/Schwanengasse. Durch die gleichzeitige Umsetzung der Massnahmen (Strassenbauarbeiten, Neuorganisation Strassenraum, Anpassung der Lichtsignalanlagen) können Synergien genutzt und Kosten optimiert werden.

Für die Einführung des Velogegenverkehrs auf der Sulgeneckstrasse Nord/Schwanengasse Süd und für die Einrichtung einer Umweltspur in der Bundesgasse beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungs- und Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 401 000.00 (inkl. MwSt).

2. Ausgangslage und Projektbeschreibung

2.1. Lücke im städtischen Velonetz

Mit den Legislaturzielen 2017 – 2020 hat der Gemeinderat seinen Willen bekräftigt, die Verhältnisse für Velofahrerinnen und Velofahrer in der Stadt Bern weiter zu verbessern. Das Schliessen von Lücken im städtischen Velonetz und die Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen werden im Richtplan Veloverkehr (2009) explizit als Schwerpunkte genannt.

Während die Sulgeneckstrasse zwischen Schwarztor- und Kappellenstrasse von Velos bereits im Gegenverkehr befahren werden kann, ist der Abschnitt zwischen Bundesgasse und Kapellenstrasse nach wie vor für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nur stadteinwärts befahrbar. Mit der Einführung des Velogegenverkehrs in diesem Abschnitt lässt sich eine wichtige Lücke im Velonetz schliessen. Für Velofahrende entsteht eine sichere, direkte und komfortable Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Marzili. Die Massnahme leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Veloverkehrs und zur Erreichung der Zielsetzung aus der Velo-Offensive.

Gleichzeitig soll auf der Bundesgasse, nämlich im Abschnitt zwischen Schwanengasse und Hirschengraben Süd, eine sogenannte Umweltspur (eigene Spur für öV und Velos) eingerichtet werden. Deren Einführung entspricht einem Anliegen von BERNMOBIL und ist geeignet, die Kursstabilität der Buslinie 17 weiter zu festigen. Zwischen den Haltestellen Bern Bahnhof und Kocherpark erleiden die Fahrzeuge überdurchschnittlich grosse Fahrzeitverluste, weil sie von Fahrzeugen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) blockiert werden oder vor der Lichtsignalanlage Hirschengraben warten müssen. Mit der Schaffung einer Umweltspur kann sichergestellt werden, dass die Haltestelle Hirschengraben direkt und ohne Zeitverlust bedient werden kann und der Weg zwischen Haltestelle und Lichtsignalanlage frei ist. Mit der Umweltspur können die Verlustzeiten im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Kocherpark minimiert werden, die Fahrplanstabilität wird verbessert.

Dem reibungslosen Betrieb der elektrifizierten Linie 17 wird sehr hohe Wichtigkeit beigemessen. Die Sicherstellung des Elektrobusbetriebs trägt dazu bei, die Elektromobilität in der Stadt Bern weiter zu etablieren, was der aktuellen Klimapolitik der Stadt Bern entspricht.

2.2 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Velogegenverkehr Sulgeneckstrasse

Unter der Federführung der Verkehrsplanung der Stadt Bern wurde für den Abschnitt nördliche Sulgeneckstrasse/Schwanengasse Süd ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Verschiedene Varianten zur Linienführung und zur Einteilung des Strassenraums wurden untersucht. Folgender Lösungsansatz setzte sich durch: Die zwei stadteinwärts führenden MIV-Fahrspuren aus der Sulgeneckstrasse Nord/Schwanengasse Süd werden auf eine Spur reduziert. Neu kann der Veloverkehr aus der Bundesgasse direkt in die Schwanengasse Süd einbiegen. Die Steuerung der Lichtsignalanlage am Knoten Bundesgasse/Schwanengasse wird entsprechend angepasst. Bei der Kapellenstrasse wird die neue Velospur mit der bereits bestehenden zusammengeführt, sodass die Schwanengasse Süd/Sulgeneckstrasse Nord von Velos auf der ganzen Länge im Gegenverkehr befahren werden kann. Zur Sicherheit des Fussverkehrs entsteht bei der Querung auf der Höhe der Taubenstrasse eine neue Mittelinsel.

Damit der Velogegenverkehr innerhalb des bestehenden Strassenraums zirkulieren kann und keine Randsteine angepasst werden müssen, werden 11 gebührenpflichtige Parkplätze nördlich der Kapellenstrasse (östliche Strassenseite) aufgehoben. Dafür werden in der Taubenstrasse 14 Parkfelder von der weissen Zone in gebührenpflichtige Parkfelder umgewandelt (siehe auch Planbeilage).

Heute werden die Parkfelder in der Sulgeneckstrasse an Markttagen den Marktfahrern zur Verfügung gestellt, damit sie ihre Fahrzeuge dort abstellen können. Die Plätze auf der Ostseite der Strasse stehen ihnen künftig zwar nicht mehr zur Verfügung, dank einer Ausnahmegewilligung können sie ihr Fahrzeug aber dazumal kostenlos auf einem gebührenpflichtigen Parkfeld in der Taubenstrasse parkieren.

2.3 Optimierung Busbetrieb Linie 17 am Hirschengraben

Die Einrichtung einer Umweltspur auf der Bundesgasse, im Abschnitt zwischen Schwanengasse und Hirschengraben Süd, reduziert die Fahrzeit für die Busse der Linie 17 und sorgt für mehr Fahrplanstabilität. Das hat die Verkehrsplanung nachgewiesen. Zur Schaffung dieser Spur, die auch von Velofahrenden benutzt werden kann, werden die beiden Richtung Effingerstrasse führenden MIV-Fahrspuren zu einer Spur zusammengelegt. Die frei werdende Fahrspur wird für die Einrichtung der Umweltspur (Bus/Velo) genutzt. Das Rechtsabbiegen in Richtung Hirschengraben (östliche Seite/Wallgasse/Schwanengasse Nord) bleibt weiterhin möglich.

Neben Anpassungen der Signalisation und der Strassenmarkierung muss auch die Lichtsignalanlage am Knoten Hirschengraben Süd umprogrammiert und der neuen Situation angepasst werden. Dabei werden, falls nötig, auch neue Detektorschleifen erstellt.

2.4 Verkehrsregime

Das neue Regime in der Bundesgasse ist kompatibel mit den Verkehrsmassnahmen, die im Rahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) geplant sind (Ausbau Bahnhof/neues Verkehrsregime am Bubenbergrplatz/Umgestaltung Hirschengraben).

Die Fahrspurreduktionen in der Sulgeneckstrasse Nord/Schwanengasse Süd und in der Bundesgasse haben Auswirkungen auf den Verkehrsfluss. Gemäss Verkehrssimulation kann es in der Sulgeneckstrasse Nord/Schwanengasse Süd in der ersten Zeit nach Einführung des neuen Verkehrsregimes während der Spitzenstunden vermehrt zu Rückstau kommen. An den Knoten Bundesgasse/Schwanengasse und Bundesgasse/Hirschengraben hingegen soll zusätzlicher Stau vermieden und der Betrieb des öffentlichen Linienverkehrs jederzeit gewährleistet werden. Dies kann durch eine entsprechende Steuerung der Lichtsignalanlagen erreicht werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die verkehrliche Situation nach den ersten Tagen nach Abbau der Fahrspuren beruhigen wird, zumal der MIV in der Stadt Bern weiterhin kontinuierlich abnimmt. Diese Entwicklung stimmt auch mit den verkehrspolitischen Zielen des Gemeinderats überein.

2.5 Das Projekt

Sowohl der Velogegenverkehr auf der nördlichen Sulgeneckstrasse/Schwanengasse Süd als auch die neue Umweltspur in der Bundesgasse können weitgehend ohne bauliche Massnahmen eingerichtet werden. Einzig die Installation der Mittelinsel auf der Sulgeneckstrasse Nord (auf Höhe der Querung Taubenstrasse), die Verlegung einer neuen Rohrtrasse für Stauschlaufen in der Schwanengasse Süd (zwecks Steuerung der Lichtsignalanlage) und die Installation von physischen Trennelementen zwischen dem Velogegenverkehr und der Fahrspur sind mit baulichen Eingriffen verbunden. Ansonsten kann das Projekt mit der Anpassung von Markierungen und Signalisationen umgesetzt werden. Der für die Markierung des Velostreifens auf der Sulgeneckstrasse Nord/Schwanengasse Süd erforderliche Platz wird, wie erwähnt, durch die Reduktion einer MIV-Fahrspur und durch die Aufhebung von 11 Parkfeldern erreicht. Der Platz für die Markierung der Umweltspur in der Bundesgasse wird durch die Reduktion einer Fahrspur Richtung Effingerstrasse gewonnen (vgl. 2.3.).

Im oberen Bereich der Taubenstrasse, vis-à-vis der Dreifaltigkeitskirche, werden 14 in der weissen Zone liegende Parkfelder als Ersatz für die aufgehobenen Plätze Sulgeneckstrasse in gebührenpflichtige Parkfelder ummarkiert.

Die beiden Lichtsignalanlagen an den Knoten Bundesgasse/Hirschengraben Süd und Bundesgasse/Schwanengasse müssen an das neue Verkehrsregime angepasst und umprogrammiert werden. Aufgrund der Abhängigkeiten und Überschneidungen mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) werden an den beiden Lichtsignalanlagen aber nur die notwendigsten Anpassungen vorgenommen – die Anlage am Knoten Bundesgasse/Hirschengraben Süd soll später im Rahmen von ZBB ohnehin umfassend saniert werden.

2.6 Monitoring

Nach der Inbetriebnahme werden die Verkehrssituation vor den Lichtsignalanlagen und die Rückstauentwicklung mit einem Monitoring überwacht. Falls nötig, werden Anpassungen vorgenommen.

3. Termine

Vorbehältlich allfälliger Beschwerden ist folgender Terminplan vorgesehen:

- Stadtratsentscheid Projektierungs- und Ausführungskredit Frühling 2021
- Auftragsvergabe Ingenieur Sommer 2021
- Bau- und Ausführungsprojektierung ab Sommer 2021
- Verkehrs- und Baubewilligung Frühling 2022
- Ausführung Sommer 2022

Die Markierungs-, Signalisations- und Bauarbeiten dauern zwei bis drei Wochen.

4. Kosten

Nachfolgende Kostenzusammenstellung basiert auf der Kostenschätzung aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Sulgeneckstrasse, auf Kostenschätzungen zu den Anpassungen der Lichtsignalanlagen sowie den Signalisations- und Markierungsarbeiten (Genauigkeit +/- 30 %). Die Planungskosten für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) Sulgeneckstrasse und die Planung der Umweltspur Bundesgasse wurden über die für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs» (RFFV) in der Erfolgsrechnung eingestellten Mittel finanziert und sind nicht in den vorliegenden Gesamtkredit integriert.

Investitionskredit

Baukosten (inkl. Signalisation und Markierung)	Fr.	156 000.00
Anpassung Lichtsignalanlagen	Fr.	37 000.00
Kommunikation	Fr.	13 000.00
Diverses (Bewilligungen, Baugrunduntersuchungen)	Fr.	11 000.00
Beitrag Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) ¹	Fr.	4 000.00
Honorare ²	Fr.	144 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	36 000.00
Total Kreditsumme (inkl. MwSt.)	Fr.	401 000.00

5. Folgekosten

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kapitalfolgekosten des Vorhabens. Bei Nichtrealisierung des Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten.

5.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	20. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	401 000.00	380 950.00	360 900.00	20 050.00
Abschreibung 5 %	20 050.00	20 050.00	20 050.00	20 050.00
Zins 1.45 %	5 815.00	5 525.00	5 235.00	290.00
Kapitalfolgekosten	25 865.00	25 575.00	25 285.00	20 340.00

¹ Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall.

² Auflageprojekt/Projektierung, Bauleitung/LSA/Inbetriebnahme

5.2 Betriebsfolgekosten

Da es sich um eine Reorganisation der Fahrbahnfläche handelt, hat das Projekt keine Auswirkungen auf den Unterhalt der Strassen- und Lichtsignalanlagen.

Aufgrund des Parkfeldersatzes in der Taubenstrasse können die Parkplätze an der Sulgeneckstrasse erfolgsneutral aufgehoben werden (kein Einnahmeverzicht).

6. Werterhalt und Mehrwert

Werterhalt	90 %
Mehrwert	10 %

Der Mehrwert wird grösstenteils durch die neue Mittelinsel und die Ergänzung der Lichtsignalanlage mit einer neuen Rohrtrasse im Trottoir Schwanengasse West generiert.

7. Projektkoordination

7.1 Drittprojekte

Das Projekt Velogegegenverkehr Sulgeneckstrasse Nord/Schwanengasse Süd und Umweltspur Bundesgasse wurde mit den geplanten ZBB-Verkehrsmassnahmen koordiniert (vgl. 2.3). Weitere Koordinationsbedürfnisse gibt es im Projektperimeter zum heutigen Zeitpunkt nicht.

7.2 Anrainer und Direktbetroffene

Vom Projekt direkt betroffen sind die Mobiliar (Mobiliarparkhaus), Energie Wasser Bern (ewb), die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika sowie, stellvertretend für das Quartier, der Quartierverein QM3. Die Stadt Bern hat mit den Betroffenen Kontakt aufgenommen, mit der Botschaft der USA via Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA. Das Projekt wird allgemein akzeptiert, Bedenken hinsichtlich Konflikten bei der Ein-/Ausfahrt vom und zum Parkhaus (Mobiliar) respektive Betriebsgelände (ewb) werden in der weiteren Projektierung geprüft und die zu ergreifenden Massnahmen werden im Rahmen der Projektierung definiert.

8. Bewilligungsverfahren

Die baulichen Sanierungsarbeiten (Mittelinsel bei der Querung Taubenstrasse, neue Rohrtrasse für Stauschlaufen in der Schwanengasse Süd) müssen im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens bewilligt werden. Die Anordnung der Verkehrssignalisation über die gesamte Strecke und das Aufheben der gebührenpflichtigen Parkfelder erfordert eine Verfügung und eine Verkehrspublikation.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Sulgeneckstrasse Nord/Schwanengasse Süd: Einführung Velogegegenverkehr: Bundesgasse: Einrichtung Umweltspur; Projektierungs- und Ausführungskredit.
2. Für die Projektierung und Ausführung wird ein Kredit von Fr. 401 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100678 (Kostenstelle 510110), bewilligt.

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

Bern, 16. Dezember 2020

Der Gemeinderat

Beilage:
Übersichtsplan 1 : 500