

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli; Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Die Gleisanlage und die Fahrleitungen der Tramlinie 6 müssen zwischen der Effingerstrasse und der Endstation Fischermätteli altersbedingt saniert werden. Gleichzeitig werden sämtliche Haltestellen im Projektperimeter (Brunnhof, Cäcilienstrasse, Pestalozzi, Munzinger und Fischermätteli) hindernisfrei ausgestaltet, die Lichtsignalanlagen erneuert sowie diverse Werkleitungen saniert. Die städtischen Siedlungsentwässerungsanlagen, welche aus dem frühen 20. Jahrhundert stammen, müssen ebenfalls ersetzt werden, zudem erneuert Energie Wasser Bern (ewb) im gesamten Projektperimeter die öffentliche Beleuchtung: Anstelle der bisherigen Natriumleuchten werden künftig energiesparende LED-Leuchten verwendet. Schliesslich sollen im Zuge des Gleisersatzes auch Verbesserungen zugunsten der Verkehrssicherheit, insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt werden. Allerdings sind den Verbesserungen für den Langsamverkehr angesichts der sehr beengten örtlichen Platzverhältnisse klare Grenzen gesetzt. Optimallösungen sind nur punktuell möglich.

Im August 2011 hatte der Gemeinderat einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 90 000.00 genehmigt. In der Folge wurde ein Vorprojekt für den Gleisersatz erarbeitet und im Frühling 2012 abgeschlossen (Kostenteiler je 50 % BERNMOBIL und Stadt Bern). Anschliessend wurde das Projekt sistiert, weil der Kanton prüfen wollte, ob der Linienast Fischermätteli überhaupt weiterhin mit einem Tram erschlossen werden soll.

Im Jahr 2016 bestätigte das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern das Tram als das geeignete Verkehrsmittel für den Ast Fischermätteli und gab damit grünes Licht für die Wiederaufnahme der Projektierung der Gleissanierung. Zuerst wurde das Vorprojekt aufgrund neuer Erkenntnisse und Anforderungen aktualisiert. Danach wurde ein Bauprojekt ausgearbeitet. Die dafür nötigen Geldmittel seitens der Stadt Bern genehmigte der Stadtrat am 1. März 2018 (SRB Nr. 2018-100): Er stimmte einer Erhöhung des Projektierungskredits auf 1,0 Mio. Franken zu.

Die Bauherrengemeinschaft bilden BERNMOBIL, Energie Wasser Bern, das Tiefbauamt Kanton Bern (Strasseneigentümerin Weissensteinstrasse) sowie die Stadt Bern (Tiefbauamt/TAB). Das TAB hat im Lenkungsausschuss und im Gesamtprojektteam den Vorsitz inne.

Die Gesamtkosten für das Projekt Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli, zu dem, wie oben erwähnt, zahlreiche weitere Massnahmen gehören, belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf 39,6 Mio. Franken (inkl. MwSt). Der städtische Anteil beträgt 14,6 Mio. Franken (inkl. Reserven sowie Kostenanteile für Zusatzaufwendungen), davon entfallen 9,6 Mio. Franken auf den Strassenbau (Investitionsrechnung) und 5,0 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Stadtentwässerung (gebührenfinanzierter Anteil; alle Beträge inkl. MwSt). Der vom Stadtrat bewilligte Projektierungskredit in der Höhe von 1,0 Mio. Franken ist im Kredit enthalten.

Für den Kostenanteil der Stadt Bern an die Realisierung des Gleisersatzes Brunnhof – Fischermätteli beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten einen Ausführungskredit von insgesamt 14,6 Mio. Franken.

2. Ausgangslage

2.1 Erschliessung des Fischermätteliquartiers mittels Trambetrieb

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat im Dezember 2020 die ÖV-Netzstrategie für die Kernagglomeration vorgelegt. Darin wird die Weiterentwicklung des Hauptliniennetzes für den Zeithorizont 2040 präsentiert. Für den Korridor Bern-West/Fischermätteli stellt die Netzstrategie fest, dass der Weiterbetrieb als Tramlinie angezeigt ist, damit am Bahnhof die Durchbindung aller Tramlinien sichergestellt werden kann. Nach der für 2028 geplanten Inbetriebnahme des Trams Bern-Ostermundigen wird somit keine Tramlinie am Bahnhof mehr wenden müssen. Das Wenden von Tramzügen im Stadtzentrum ist wenig kundenfreundlich, unproduktiv und belastet den öffentlichen Raum. Die Sanierungskosten für die Linie 6 (Fischermätteli) hat der Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs, welcher auch die entsprechenden Infrastrukturinvestitionen zu finanzieren hat, im ÖV-Investitionsrahmenkredit 2022 – 2025 berücksichtigt. Der Grosse Rat hat den Rahmenkredit am 10. März 2021 verabschiedet.

Im Übrigen entspricht die Aufrechterhaltung des Trambetriebs ins Fischermätteli auch der Forderung des Postulats Fraktion SP (Peter Marbet/Fuat Köçer) «Tram-Ast Fischermätteli (Linie 6) muss bleiben», welches der Stadtrat am 14. August 2014 mit 44 gegen 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen erheblich erklärte.

2.2 Gleisanlage

Die Gleisanlage der Linie 6 zwischen den Haltestellen Brunnhof und Fischermätteli hat das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und muss saniert werden. Bereits in den Jahren 2011/2012 wurde ein Vorprojekt erarbeitet. Wegen der bereits unter Ziffer 1 erwähnten Sistierung des Projekts aufgrund grundsätzlicher Abklärungen des Kantons musste 2014 der Weiterbetrieb des Trams mittels kurzfristiger Sanierungsmassnahmen an stark abgenutzten Gleisstellen sichergestellt werden, so in verschiedenen Kurven auf der Strecke sowie an der Tramwendeschleife bei der Endhaltestelle. Mit der Realisierung des vorliegend beantragten Projekts sollen weitere kostspielige Überbrückungsarbeiten vermieden werden.

Der sanierungsbedürftige Abschnitt erstreckt sich über eine Länge von gut einem Kilometer (vgl. Planbeilage). Die heutigen Gleisabstände verunmöglichen streckenweise das Kreuzen zweier Trams, zudem entsprechen diese Abstände nicht mehr den vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderten Lichtraumprofilen. Weiter sind die Haltestellen nicht gemäss den geltenden Vorschriften der Behindertengleichstellungsgesetzgebung (BehiG) ausgestaltet.

2.3 Strassenraum – Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr

Im Zuge des Gleisersatzes will die Stadt Bern die sich bietenden Synergien nutzen, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und – soweit es die sehr beengten örtlichen Verhältnisse zulassen – Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umsetzen. Verbesserungsmassnahmen plant auch der Kanton, der im Besitz der Weissensteinstrasse ist: Als einer der Bauherren in der Projektorganisation prüft er Verbesserungsmassnahmen am Knoten Weissenstein-/Könizstrasse sowie bei der Haltestelle Munzinger.

2.4 Lichtsignalanlagen

Sämtliche Lichtsignalanlagen im Projektperimeter haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Zudem soll im Zuge der Bauarbeiten auf der gesamten Länge des geplanten Gleisersatzes ein Koordinationskabelnetz erstellt werden. Diese heute noch fehlende Verbindung würde den Anschluss sämtlicher Lichtsignalanlagen an den städtischen Zentralrechner sicherstellen und der Überwachung der jeweiligen Anlagen dienen.

2.5 Siedlungsentwässerung

Die Leitungen der Siedlungsentwässerung befinden sich über weite Strecken in einem schlechten Zustand und weisen stellenweise zu geringe Leitungsdurchmesser auf. Deshalb soll das bestehende Leitungsnetz nachgerüstet und den künftigen Anforderungen angepasst werden.

2.6 Öffentliche Beleuchtung und übrige Werkleitungen

Die Gas- und Wasserleitungen von Energie Wasser Bern (ewb) sind im Bereich der geplanten Gleisersatzarbeiten zum Teil noch relativ neu und müssen nur partiell saniert werden. Hingegen besteht bei ewb der Bedarf einer Modernisierung der Elektroanlagen. Zudem wird im Zusammenhang mit dem Ersatz der Fahrleitungen auch die öffentliche Beleuchtung ersetzt und dem aktuellen Stand der Technik angepasst. Die bisherigen Natrium- werden durch LED-Leuchten ersetzt.

3. Projekt

3.1 *Massnahmen Strassenraum (alle Verkehrsgruppen), Aufwertung öffentlicher Raum, Stadtklima*
Nachfolgend werden die vorgesehenen Massnahmen im Strassenraum, zugunsten der Aufwertung des öffentlichen Raums und für ein besseres Stadtklima beschrieben. Zu beachten ist dabei, dass den Verbesserungen angesichts der engen räumlichen Verhältnisse teilweise klare Grenzen gesetzt sind. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der nachfolgenden Beschreibungen wird auf die Ausschnitte aus den Gestaltungsplänen im beiliegenden Plandossier verwiesen.

Knoten Weissensteinstrasse (Eigentum Kanton)/Könizstrasse (Eigentum Stadt)

Bei diesem Knoten handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt. Der Grund für die Häufigkeit von Unfällen liegt darin, dass heute aus jeder Richtung das Linksabbiegen bei gleichzeitiger Grünphase des Gegenverkehrs möglich ist. Dies gilt es zu korrigieren. Bestvariante ist, diesen Knoten weiterhin mit einer Lichtsignalanlage zu betreiben – eine Variante mit Kreisel musste wegen des Einflusses des Trams auf den Knoten und dessen Leistungsfähigkeit verworfen werden. Im Gegensatz zu heute werden aber sämtliche Linksabbiegebeziehungen künftig aufgehoben. Ausgenommen sind lediglich die Velofahrenden: Ihnen soll mindestens ein indirektes Linksabbiegen ermöglicht werden (direktes Linksabbiegen wird noch geprüft). Unter Einbezug der Gemeinde Köniz wurden allfällige Verkehrsverlagerungen, die durch diese neue Verkehrsführung entstehen könnten, untersucht und als erträglich eingestuft.

Anstelle der provisorischen Haltestellen werden für die neue Buslinie 31 (Tangentallinie Niederwangen Erle – Europaplatz – Brunnadernstrasse) unmittelbar bei der Tramwendeschleufe Fischermätteli behindertengerechte Haltestellen errichtet. Auch die Haltestellen der Buslinie 17 (Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt) in der Könizstrasse werden dem BehiG entsprechend angepasst; deren Lage bleibt unverändert.

Tramwendeschleufe Fischermätteli (Eigentum Bernmobil)

Die heutige Haltestelle entspricht den BehiG-Vorgaben nicht. Das Projekt sieht in der Wendeschleufe eine Haltestelle (mit Wartehalle) vor, die in der vorderen Perronhälfte einen Einstieg nach den Vorgaben des BehiG ermöglicht – eine andere Lösung ist angesichts der engen Platzverhältnisse nicht möglich. Diese Lösung ist mit den Behindertenverbänden abgesprochen. Allgemein wird bei der

Tramwendeschleife ein Ort mit einer höheren Aufenthaltsqualität geschaffen: Der asphaltierte Innenraum der Wendeschleife wird neu mit einer klimafreundlichen Kies-Chaussierung ausgebildet und mit einer Baumreihe umschlossen. Die Sicherheit für Fahrgäste und Passantinnen wird durch die neue Lage der Haltekante nahe der Weissensteinstrasse wesentlich verbessert. Mit Rücksicht auf die denkmalpflegerisch relevante Turnhalle, welche an die Wendeschleife angrenzt, erfolgte die Projektierung in Abstimmung mit der städtischen Denkmalpflege.

Weissensteinstrasse (Eigentum Kanton)

Der Strassenquerschnitt bleibt unverändert, wird jedoch zugunsten von beidseitig auf 1,8 m verbreiterten Radstreifen neu aufgeteilt. Das Temporegime bleibt unverändert (Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h). Der heute wenig attraktive und von parkierten Autos belegte Platz beim Munzinger-Schulhaus (Eigentum Stadt) wird mit gestalterischen Massnahmen aufgewertet: Ein grosser Teil der asphaltierten Fläche wird durch Kies-Chaussierungen und begrünte Flächen ersetzt. Damit soll ein Beitrag zur kleinräumigen Verbesserung der stadtklimatischen Verhältnisse und zur Attraktivierung des Quartiers geleistet werden. An der Tramhaltestelle steigen die Fahrgäste heute mitten im Strassenraum ein und aus; der Verkehr wird an einer Lichtsignalanlage gestoppt. Neu werden die Fahrgäste in beiden Fahrtrichtungen direkt vom Trottoir aus einsteigen. Die Lichtsignalanlage kann aufgehoben werden. Der übrige Verkehr wartet hinter dem Tram. Wie bereits heute ist eine Wartehalle nur an der stadteinwärts liegenden Haltestelle vorgesehen. Allerdings muss das bestehende Wartehäuschen aufgrund einer veränderten Haltestellenanordnung ersetzt werden.

Knoten Weissensteinstrasse (Eigentum Kanton)/Pestalozzistrasse (Eigentum Stadt)

An diesem Knoten erfolgt eine wichtige Anpassung der Lichtsignalanlage: Auf Wunsch der Elternräte der Schulhäuser Pestalozzi und Munzinger und der Schulleitung des angrenzenden Schulhauses Pestalozzi wird der Zebrastreifen in der Pestalozzistrasse neu mit einer «Vollregelung» (Dreikammerampel mit rot/gelb/grün und Fussgängerdrücker) ausgestattet. Damit kann die Schulwegsicherheit erhöht werden.

Pestalozzistrasse (Eigentum Stadt)

Die Strassenränder werden lagemässig nur unwesentlich verändert. Am Strassenquerschnitt können wegen der begrenzten Platzverhältnisse kaum Änderungen vorgenommen werden. Die Trottoirs auf beiden Seiten sind je mindestens 2 m breit; die Breite der Fahrbahn beträgt lediglich 6,80 m. Hier müssen in beide Fahrtrichtungen die Tramschienen verlegt werden, und zwar unter Respektierung des vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderten Mindestabstands. Aus diesem Grund beträgt der Abstand zwischen Strassenrand und Tramschiene je nur 1,10 bis 1,60 m. Aus diesem Grund ist es nicht möglich, in diesem Abschnitt Velostreifen zu markieren.

Die beiden Haltestellen (Pestalozzi und Cäcilienstrasse) verbleiben an gleicher Lage wie heute und werden barrierefrei ausgestaltet. Auch hier sind weiterhin nur an den Haltestellen stadteinwärts Wartehallen vorgesehen. Sie müssen wegen veränderter Haltestellenanordnung durch neue ersetzt werden. Das kleine, heute ziemlich unattraktiv gestaltete und primär als Verkehrs- und Parkierungsfläche genutzte Plätzli vis-à-vis der Lentulusstrasse (im Projekt als «Veieliplatz» bezeichnet), soll mit dem Projekt zu einem Begegnungsort für Anwohnerinnen und Anwohner aufgewertet werden. Das Temporegime bleibt unverändert (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h); eine weitergehende Temporeduktion ist im Mischverkehr mit dem Tram gemäss übergeordneter Strassenverkehrsgesetzgebung nicht möglich.

Brunnmattstrasse (Eigentum Stadt)

Die Situation hier präsentiert sich ähnlich wie in der Pestalozzistrasse: Auch in der Brunnmattstrasse kann an den Strassenrändern kaum etwas verändert werden. Im Bereich der grossen Steigung (Richtung stadtauswärts) wird der Randstein auf der ganzen Länge abgesenkt, damit die Velofahrenden auf das Trottoir ausweichen können, wenn hinter ihnen ein Tram fährt. Die Haltestellen

Brunnhof (stadtein- und stadtauswärts) sollen neu direkt gegenüberliegend angeordnet werden, und zwar auf der Höhe zwischen der Schwarztor- und der Effingerstrasse. Auch diese Haltestellen werden nach den Vorgaben des BehiG ausgebildet. Die bereits heute geltende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h soll beibehalten werden.

Knoten Brunnmatt-/Schwarztorstrasse (Eigentum Stadt)

Die Lichtsignalanlage wird altersbedingt ersetzt. Anders als heute wird nach der Sanierung das Linksabbiegen auf der Schwarztorstrasse stadteinwärts (vom Loryplatz her) in die Brunnmattstrasse für den Autoverkehr nicht mehr möglich sein. Hintergrund dieser Massnahme ist, dass die Brunnmattstrasse zwischen Effingerstrasse und Schwarztorstrasse (Brunnhof) gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) zum Quartierzentrum entwickelt werden soll (s. nachstehendes Unterkapitel).

Brunnhof (Brunnmattstrasse zwischen Schwarztor- und Effingerstrasse/Eigentum Stadt)

Der heute sehr verkehrsbetonte Strassenabschnitt soll in ein Quartierzentrum umgewandelt werden. Dieses ist auf der Ostseite begrenzt durch das Meinen-Areal, welches in den kommenden Jahren entwickelt werden soll. Auf der Westseite grenzt ein Gebäudekomplex mit Einkaufsläden an das neu auszubildende Quartierzentrum.

Der Strassenabschnitt wird neu mit einem Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr belegt. Der Durchgangsverkehr wird dadurch unterbunden, der Zubringerdienst ist gestattet. Zudem ist, wie erwähnt, das Einbiegen aus der Schwarztorstrasse nicht mehr möglich (indirektes Abbiegen für Velofahrende gestattet). Die Fahrbahnfläche wird stark reduziert. Die Tramhaltestellen Brunnhof (stadtein- und stadtauswärts) werden in die Strassenmitte gerückt, in beiden Richtungen werden Umfahrmöglichkeiten für Velofahrende geschaffen. Stadtauswärts ist eine Wartehalle vorgesehen, während stadteinwärts die gedeckte Ladenfront der künftigen Gebäude auf dem Meinen-Areal Witterungsschutz bieten soll.

Als Massnahme gegen die Stadthitze werden die Asphaltflächen stellenweise aufgebrochen. Wegen einer Tiefgarage, die bis zur Strassenmitte reicht, ist es nicht möglich, neue Bäume zu pflanzen. Im Projektteam wurde deshalb nach alternativen Möglichkeiten für schattenspendende Elemente gesucht. Als beste Lösung erwiesen sich sogenannte «Stadtpergola»-Elemente: Dabei handelt es sich um Stahlgerüste in baumähnlicher Form, welche mit Kletterpflanzen bestückt werden und so den gewünschten Schatten spenden.



Abb.1 Stadtpergola

Knoten Brunnmatt-/Effingerstrasse

Die Weichen, mit der die Gleise an die Tramlinien in den Westen von Bern angeschlossen werden, müssen ersetzt werden. Erneuert werden muss an diesem Knoten auch die Lichtsignalanlage.

Mögliche Reduktion der Anzahl Haltestellen

Aufgrund der vergleichsweise kurzen Distanzen zwischen den Haltestellen Munzinger, Pestalozzi und Cäcilienstrasse wurde bei der Erarbeitung des Projekts vertieft abgeklärt, ob zwei Haltestellen zusammengelegt werden könnten. Das Vorhaben wurde aber nicht weiterverfolgt: Zwar hätte die Fahrzeit der Trams mit einer Reduktion der Haltestellen minimal verkürzt werden können, gleichzeitig hätte sich die Erschliessungsqualität für die Quartierbewohner/innen deutlich verschlechtert. Deshalb wird die heutige Anordnung der Haltestellen beibehalten.

Parkplätze

Im Projektperimeter entfallen insgesamt 21 Parkplätze. Nachfolgend eine Übersicht, samt den jährlichen Einnahmeverlusten (Basis 2019):

- Umgestaltung Wendeschleife Fischermätteli (Eigentum BERNMOBIL): - 5 Parkplätze / - Fr. 0.00 / J
- Umgestaltung und Begrünung Munzingerplätzli (Ecke Hubelmatt-/Munzingerstrasse): - 4 Parkplätze / - Fr. 5 000.00 / J
- Pestalozzistrasse Nr. 18-26 (blaue Zone) Schaffung Veieliplatz - 6 Parkplätze / - Fr. 0.00 / J
- Brunnmattstrasse Nr. 34 (= Privatreal, Platz ist gemäss Bauinspektorat nicht baubewilligt und muss aufgrund fehlender Sichtweiten aufgehoben werden) - 1 Parkplatz / - Fr. 0.00 / J
- Brunnmattstrasse Nr. 22-24 (neue Platzsituation Brunnhof/Quartierzentrum) - 5 Parkplätze / - Fr. 6 000.00 / J

3.2 Veloverkehr

Wie unter Ziffer 2.2 erwähnt, sollen die Arbeiten zum Gleisersatz auch genutzt werden, um Verbesserungen für den Veloverkehr umzusetzen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass ein Strassenraum mit Tramschienen generell ein gewisses Gefahrenpotenzial für den Veloverkehr darstellt – dies insbesondere in räumlich beengten Strassenabschnitten. Pro Velo Bern wurde das Bauprojekt Anfang 2021 vorgestellt. In seiner Rückmeldung lobt der Interessenverband zwar die neue Veloumfahrung bei der Haltestelle Brunnhof, weist aber ansonsten darauf hin, dass das Projekt nach wie vor nicht velofreundlich sei: Insbesondere die Spreizung der Tramgleise wird kritisiert. Pro Velo hätte eine Erschliessung des Fischermätteli per Bus favorisiert. Eine solche ist gemäss der übergeordneten ÖV-Strategie jedoch weder sinnvoll, noch vorgesehen (vgl. Ziff. 2.1 vorne).

Knoten Weissenstein-/Könizstrasse:

Hier können Verbesserungen erzielt werden, indem mit dem aus allen Fahrtrichtungen geltenden Linksabbiegeverbot für den motorisierten Individualverkehr MIV ein beträchtliches Unfallrisiko eliminiert wird. Für den Veloverkehr soll ein direktes und indirektes Linksabbiegen angeboten werden.

Weissensteinstrasse (Kantonsstrasse):

Durch die neue Aufteilung des Strassenraums können die Radstreifen von heute 1.50 m auf 1.80 m verbreitert werden. Davon ausgenommen ist lediglich der Bereich vor der Haltestelle Munzinger, die gemäss BehiG hindernisfrei gestaltet wird: Hier beträgt der Abstand zwischen Haltekante und Schiene wie üblich 0,90 m. Eine Umfahrung der Haltestelle für Velos ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.

Pestalozzi- und Brunnmattstrasse:

Der Strassenraum ist in diesem Abschnitt eng und kann nicht verbreitert werden. Die beidseitigen Trottoirs weisen bereits die angestrebten Minimalmasse von 2,00 m auf. Eine Markierung von Radstreifen ist aufgrund der sehr engen Platzverhältnisse nicht möglich. Das Verbesserungspotenzial wird zusätzlich eingeschränkt, weil der vorhandene Gleisabstand nicht mehr den aktuellen Vorgaben entspricht. Mit vorliegendem Projekt ist eine Verbreiterung der Gleisabstände auf die Mindestmasse der vom Bundesamt für Verkehr genehmigten Projektierungsrichtlinien von BERNMOBIL geplant.

In Fahrtrichtung stadtauswärts sind gewisse Verbesserungen für Velofahrer/innen möglich. Der heute sehr geringe Abstand zwischen Strassenrand und Schiene (0,85 m) kann auf 1,10 bis 1,40 m verbreitert werden (ausgenommen bei den Haltestellenbereichen). Zudem wird in der grossen Steigung in der Brunnmattstrasse (stadtauswärts, ab Einmündung Wagnerstrasse bis Cäcilienplatz) ein abgeschrägter Randstein versetzt, sodass Velofahrende gefahrlos auf das Trottoir ausweichen können, dessen Benutzung für Velofahrende, wie bereits heute signalisiert, gestattet ist.

In Fahrtrichtung stadteinwärts hingegen ergibt sich für Velofahrende wegen der von der übergeordneten Gesetzgebung zwingend geforderten Mindestgleisabstände eine Verschlechterung. Der Abstand zwischen Strassenrand und Schiene (heute 2,10 – 2,40 m) muss auf 1,10 – 1,60 m reduziert werden. Bei den Haltestellen, die BehiG-konform umgestaltet werden, sind es gar nur 0,90 m. Ein Befahren des Trottoirs ist in dieser Richtung angesichts des Gefälles und der damit verbundenen hohen Geschwindigkeit nicht möglich.

Auch in diesem Abschnitt ist die Schaffung von Veloumfahrungen der Haltestellen nicht möglich. Auf den ersten Blick ist zwar im Bereich des Schulhauses Pestalozzi hinter der Haltestelle stadteinwärts etwas Platz vorhanden. Aber sowohl das Schulhaus als auch die Einzäunung sind im Bauinventar als erhaltenswert eingestuft und somit zu erhalten. Zudem müssten für die Ein- und Ausfahrt der Haltestellenumfahrung für Velos voraussichtlich mehrere Bäume gefällt werden, und es entstünden unerwünschte Konflikte mit dem Fussverkehr.

Brunnhof (Brunnmattstrasse zwischen Schwarztor- und Effingerstrasse)

Wie erwähnt, soll in diesem Bereich ein Quartierplatz entstehen. Die Haltestellen stadtaus- und einwärts werden neu angeordnet. Da hier – anders als bei den übrigen Abschnitten – genügend Strassenraum zur Verfügung steht, lassen sich in diesem für Velofahrende sehr wichtigen Verbindungsabschnitt in beiden Fahrtrichtungen Haltestellenumfahrungen einrichten.

3.3 Bäume und Pflanzen; Stadtklima

Während der Bauarbeiten wird ein besonderes Augenmerk auf den Schutz der Bäume gelegt: Mit besonderen Massnahmen soll sichergestellt werden, dass die Bäume im Projektperimeter durch die Arbeiten – die sich teilweise nahe an deren Wurzelbereich abspielen – nicht beschädigt werden. Einige Bäume müssen aufgrund der notwendigen Umgestaltungen der Haltestellen entfernt werden – sie werden nach Abschluss der Arbeiten durch neue Bäume ersetzt. Gleichzeitig werden im Rahmen des Projekts mehrere neue Bäume gepflanzt. Die Baumbilanz ist deutlich positiv. Nachfolgend eine Übersicht:

- Im Bereich der Wendeschlaufe Fischermätteli müssen sechs Bäume gerodet werden. Hier entsteht entlang der Weissensteinstrasse eine neue Bushaltestelle, welche gemäss BehiG-Vorgaben mit einer Haltekante von 22 cm Höhe und 2 m Breite ausgebildet wird. Dies bedingt eine Terrainerhöhung und eine Verschiebung des Strassenraums nahe an die Stämme der bestehenden drei Bäume. Aufgrund dieses Eingriffs ist die Fällung dieser drei Bäume unausweichlich. Sie werden durch sieben neue Bäume in unmittelbarer Nähe ersetzt. Drei weitere Bäume müssen der neuen Anordnung der ebenfalls BehiG-konformen Tramhaltestelle weichen. Insgesamt

werden bei der Umgestaltung der Wendeschleife also sechs Bäume gefällt. Im Bereich der Wendeschleife Fischermätteli werden aber 18 neue Bäume gepflanzt.

- Weitere Baumpflanzungen erfolgen beim Munzingerplätzli (4 Bäume), im Bereich des kleinen Platzes nahe Haltestelle Cäcilienstrasse («Veieliplatz»; 1 Baum) und bei den Einmündungen Hopfenweg und Mattenhofstrasse (auch je 1 Baum). Insgesamt müssen im gesamten Projektperimeter demnach sechs Bäume gefällt werden, 25 werden neu gepflanzt.

Wie unter Ziffer 3.2 bereits erwähnt, wird der Boden an mehreren Standorten im Projektperimeter entsiegelt, womit ein Beitrag zu Verbesserung des Stadtklimas geleistet wird. Entsiegelte Flächen heizen sich weniger auf, zudem kann das Oberflächenwasser versickern, was dem Mikroklima zugutekommt. Konkret sind folgende Massnahmen geplant:

- Im Fischermätteli wird der asphaltierte Innenraum der Tramwendeschleife neu mit einer Kies-Chaussierung ausgebildet und mit einer Baumreihe umschlossen.
- Beim Munzinger-Schulhaus (Hubelmattstrasse/Munzingerstrasse) wird ein grosser Teil der Asphaltfläche durch Kies-Chaussierungen und begrünte Flächen ersetzt.
- Das kleine Plätzli an der Pestalozzistrasse (im Projekt als «Veieliplatz» bezeichnet) soll entsiegelt und als Kiesplatz gestaltet werden, der von einer Hecke umschlossen wird.
- Als Massnahme gegen die Stadthitze werden auch im Brunnhof die Asphaltflächen stellenweise aufgebrochen und partiell mit schattenspenden Elementen versehen.

3.4 Siedlungsentwässerung

Der bestehende Regenüberlauf an der Kreuzung Weissenstein-/Könizstrasse wird aufgehoben, die Leitung wird an den tiefer liegenden Mischwasserkanal angeschlossen. Auf dem gesamten Projektabschnitt Weissensteinstrasse wird der alte Mischwasserkanal durch einen neuen Kanal mit einem Durchmesser von 900 mm in einer Tiefe von ca. 3 m ersetzt.

Vom Knoten Weissenstein-/Pestalozzistrasse bis zur Einmündung Cäcilienstrasse wird auf einer Länge von ca. 300 m in der Pestalozzistrasse ein neuer Mischwasserkanal mit einem Durchmesser von 700 mm in einer Tiefe von ca. 5 m erstellt.

Ebenfalls müssen im Bauperimeter verschiedene Hausanschlüsse neu erstellt werden. Die Kosten müssen letztlich von den Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzern getragen werden, werden aber von der Stadt vorfinanziert und sind deshalb im vorliegenden Kreditantrag eingerechnet (s. Ziff. 6).

3.5 Werkleitungen von Energie Wasser Bern

Bezüglich der bestehenden Gas- und Wasserleitungen im Projektperimeter besteht kein Handlungsbedarf. Einzig werden punktuell Leitungsabschnitte versetzt, welche in Konflikt mit der neuen Lage des Tramtrogs geraten würden. Erheblicher Handlungsbedarf besteht jedoch bei den Elektroanlagen. Diese werden im gesamten Projektperimeter durch Neuanlagen ersetzt.

4. Baustellenbetrieb

4.1 Bauablauf

Es ist erklärtes Ziel der Bauherrschaft, die Beeinträchtigungen für das Quartier und den Verkehr so klein wie möglich zu halten. Die Bauarbeiten werden sorgfältig geplant, dabei wird ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Fussgänger/Fussgängerinnen und Velofahrende gelegt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Pestalozzi-/Brunnmattstrasse werden die Bauarbeiten hier etappiert: Die Etappen werden so gewählt, dass im jeweiligen Baustellenbereich kein Durchfahrtsverkehr stattfindet und Anwohnerinnen und Anwohner immer die Möglichkeit haben, andere angrenzende Strassen zu nutzen und so ihre Liegenschaften zu erreichen. Für Velofahrende werden Umleitungen

über die Quartierstrassen signalisiert; zudem haben sie die Möglichkeit, das Velo im Fussgängerbereich zu schieben.

Aktuell gehen die Projektverantwortlichen von einer Bauzeit von zweieinhalb Jahren aus: Vorbehaltlich der Kreditgenehmigung durch den Stadtrat und die Stimmberechtigten starten die Bauarbeiten frühestens Anfang 2023 und dauern ungefähr bis Mitte 2025. Aufgrund der zentralen Funktion der Weissensteinstrasse im städtischen Verkehrssystem dürften sämtliche Arbeiten an dieser Strasse im Zweischichtbetrieb (6.00 – 22.00 Uhr) und in Samstagsarbeit (7.00 – 17.00 Uhr) ausgeführt werden. Sonntagsarbeit wird nur in Ausnahmefällen bewilligt. Die Arbeiten in der Pestalozzi- und Brunnmattstrasse werden im Einschichtbetrieb umgesetzt (7.00 – 17.00 Uhr).

4.2 Umleitungen/Verkehrsmanagement

Aufgrund der umfangreichen Kanal- und Werkleitungsarbeiten und der engen Platzverhältnisse muss der Trambetrieb auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 während der gesamten Bauzeit eingestellt werden. In der Weissensteinstrasse ist zudem eine halbseitige Sperrung für den motorisierten Individualverkehr erforderlich, und die Bereiche Pestalozzi-/Brunnmattstrasse/Brunnhof können aufgrund der Platzverhältnisse nur mit einer Vollsperrung des Durchgangsverkehrs erstellt werden.

Der Veloverkehr wird grundsätzlich mit dem Autoverkehr geführt. Bei Vollsperrungen werden für den Veloverkehr kurze lokale Umleitrouten signalisiert. Der Fussverkehr kann den Baustellenbereich grundsätzlich immer passieren.

Konkret sieht das Umleitungskonzeptfolgendermassen aus:

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Anstelle des eingestellten Trambetriebs im Projektperimeter soll die Buslinie 17 (Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt) verstärkt werden. Ob die über die Weissensteinstrasse verkehrende Buslinie 31 (Tangentiallinie Niederwangen Erle – Europaplatz – Brunnadernstrasse) stadteinwärts grossräumig umgeleitet oder während der Bauphase eingestellt wird, ist noch offen. Während des Unterbruchs der Linien 7 und 8 infolge des Weichenanschlusses in der Effingerstrasse wird ein Trammersatz mit Bussen eingerichtet.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Der MIV stadteinwärts wird ab der Autobahnausfahrt Bern-Bümpliz über die Schlosstrasse/Schwarztorstrasse in Richtung Zentrum umgeleitet. Ab der Zieglerstrasse kann der Verkehr über zwei Achsen (Zieglerstrasse/Eigerplatz oder alternativ die Monbijoustrasse) auf die Seftigenstrasse geleitet werden.

Auf der Achse Könizstrasse wird der Verkehr stadteinwärts über die Turnierstrasse geleitet und stadtauswärts halbseitig über die Kreuzung Weissensteinstrasse geführt. Die Fahrzeuge der Buslinie 17 werden mittels Lichtsignalanlage gesteuert. Der MIV auf der Weissensteinstrasse wird stadtauswärts aufrechterhalten, stadteinwärts ist diese Achse gesperrt.

Die Pestalozzi-/Brunnmattstrasse wird während der gesamten Bauarbeiten für den Durchgangsverkehr gesperrt, die Zufahrt für die Anwohnerinnen und Anwohner bleibt jedoch abschnittsweise möglich. Die Kreuzung Brunnmatt-/Schwarztorstrasse wird bis auf kurzzeitig nötige Sperrungen halbseitig für den MIV offengehalten.

Fuss- und Veloverkehr: Der Zugang zu den einzelnen Liegenschaften und Geschäften ist jederzeit gewährleistet. Für den Veloverkehr werden möglichst kurze und attraktive Verbindungen angeboten und entsprechend signalisiert. Für Veloabstellplätze, die wegen der Baustelle temporär aufgehoben werden müssen, wird in der nahen Umgebung Ersatz angeboten. Die geplanten Massnahmen werden unter Einbezug von Vertretungen von Fussverkehr Kanton Bern wie auch von Pro Velo Bern entwickelt und umgesetzt.

Notfalldienste: Die Zufahrt zu den Liegenschaften wird während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Auch während der Intensivphasen (Gleisarbeiten) wird den Notfalldiensten immer ein befahrbarer Korridor zur Verfügung stehen.

Menschen mit Behinderung: Im ganzen Baubereich werden die notwendigen Massnahmen gemäss dem Konzept «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» (UHR) getroffen. Die geplanten Massnahmen werden unter Einbezug der Behindertenorganisationen umgesetzt.

Verkehrsdienste: Während besonders intensiver Bauphasen oder heikler Bauarbeiten werden an strategisch wichtigen Punkten der Umleitungsrouten und im Baustellenperimeter Verkehrsdienste eingesetzt.

Abfallentsorgung: Wie schon auf diversen anderen städtischen Grossbaustellen erfolgreich praktiziert, wird die Abfallentsorgung durch die Bauunternehmung sichergestellt. Sammelstellen für die Abfallentsorgung werden vor Ort gekennzeichnet.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kostenteiler

Die Bauherrengemeinschaft (BERNMOBIL, Energie Wasser Bern, Tiefbauamt Kanton Bern und Stadt Bern) teilt sich die Kosten gemäss den im Bauprojekt berechneten Aufwendungen an den eigenen Werken. Die allgemeinen Kosten – Vorbereitungsarbeiten, Baustelleneinrichtungen, Umleitungen, Verkehrsdienste, Signalisationen/Markierungen, Honorare und Nebenkosten – werden nach Kostenteiler auf die jeweiligen Bauherren aufgeteilt.

5.2 Realisierungskosten Gleissanierung Brunnhof – Fischermätteli

Für die Gleissanierung Brunnhof – Fischermätteli ist gemäss Kostenvoranschlag im Bauprojekt mit Gesamtkosten von 39,6 Mio. Franken (inkl. MwSt; Kostengenauigkeit: $\pm 10\%$) zu rechnen. Davon entfallen 16,0 Mio. Franken auf BERNMOBIL, 12,4 Mio. Franken auf die Stadt Bern, 8,7 Mio. Franken auf Energie Wasser Bern und 2,5 Mio. Franken auf den Kanton Bern (Oberingenieurkreis II).

5.3 Kosten zulasten der Stadt Bern

Der städtische Anteil am Gesamtprojekt beträgt gemäss Kostenvoranschlag vom 15. Dezember 2020 12,4 Mio. Franken (inkl. MWST; Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$). Die Anteile der Stadt Bern für die Phasen 32 (Bauprojekt) und 33 (Bewilligungsverfahren/Auflageprojekt) sind darin enthalten (Finanzierung über SRB Nr. 2017-1511, Erhöhung Projektierungskredit). Nicht enthalten und nachfolgend separat aufgeführt sind die Aufwendungen für die Erarbeitung des Vorprojekts 2012 (Projektierungskredit vom August 2011), die Kosten für Zusatzaufwendungen und Reserven sowie der Beitrag Kunst im öffentlichen Raum.

5.4 Kosten für Zusatzaufwendungen

Die am Projekt Gleissanierung Brunnhof – Fischermätteli beteiligten Partner realisieren grundsätzlich ihre jeweiligen Infrastrukturbestandteile. Es handelt sich deshalb um ein Gesamtprojekt, dessen Kosten von den Partnern aufgrund von abgeschlossenen Vereinbarungen oder Vorgaben aus der Bau- und Strassengesetzgebung getragen werden. Die Partner können aber bei Gesamtprojekten auch weitere Elemente in eigener Verantwortung realisieren, die zwar für den Gesamtzweck des Projekts nicht notwendig, aber aus Sicht des Partners sinnvoll oder zwingend sind. Die Stadt betreffend können solche Bedürfnisse zum Beispiel entstehen, wenn im Zuge der abschliessenden Projektierung oder der Realisierung nicht vorhersehbare Herausforderungen oder Probleme auftreten

(etwa bei Grabarbeiten zur Sanierung der Abwasserleitungen), die zusätzliche Massnahmen erfordern, oder wenn im Zusammenhang mit den Bauarbeiten grössere Anpassungen (etwa für zusätzliche stadtklimatische Massnahmen oder für das Verkehrsmanagement im Baustellenbereich) oder Fachabklärungen (z.B. durch eine Bauherrenunterstützung) erforderlich sind. Auf dem Hintergrund der Erfahrungen mit grossen Bauprojekten sind im beantragten Ausführungskredit für solche Projektbestandteile – zusätzlich zu den üblichen Beträgen für «Reserven» – Kostenanteile für Zusatzaufwendungen eingerechnet.

Der Ausführungskredit umfasst zudem die von der Stadt Bern vorfinanzierten Kosten für die Sanierung der privaten Abwasser-Hausanschlüsse im Strassenraum (siehe Ziff. 6, Beiträge Dritter an den Kostenanteil der Stadt Bern).

Beschrieb	Kosten
Kosten steuerfinanziert	Beantragter Kredit
(aus dem allgemeinen Haushalt finanzierter Anteil)	in CHF
Bauarbeiten	5 872 000.00
Honorare	1 366 000.00
Diverses	517 000.00
Zwischentotal (gemäss Kostenvoranschlag Bauprojekt)	7 755 000.00
Kosten für Zusatzaufwendungen	750 000.00
Reserven	250 000.00
Vorprojekt 2012 (GRB Nr. 1190 vom 31. August 2011)	81 000.00
Zwischentotal	8 836 000.00
Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) (1 % der Bausumme gerundet)*	88 000.00
Zwischentotal	8 924 000.00
Mehrwertsteuer 7.7 % (gerundet)	676 000.00
Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)	9 600 000.00

*Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement, KiöRR; 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 Bausummen exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall.

Beschrieb	Kosten
Kosten gebührenfinanziert	Beantragter Kredit
(gebührenfinanzierter Anteil)	in CHF
Bauarbeiten	2 907 000.00
Honorare	629 000.00
Diverses	256 000.00
Zwischentotal (gemäss Kostenvoranschlag Bauprojekt)	3 792 000.00
Kosten für Zusatzaufwendungen / Hausanschlüsse	700 000.00
Reserven	150 000.00
Zwischentotal	4 642 000.00
Mehrwertsteuer 7.7 % (gerundet)	358 000.00
Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)	5 000 000.00

Die Kosten für die Abwasserkanäle werden der Sonderrechnung Stadtentwässerung belastet. Für die Ausgabenkompetenz massgebend ist daher die Kreditsumme inklusive Mehrwertsteuer. Abschreibung und Verzinsung werden jedoch auf der Kreditsumme ohne Mehrwertsteuer berechnet, da es sich um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt (siehe Ziffer 7.2, Kapitalfolgekosten).

5.5 *Begründung* der Mehrkosten gegenüber den Angaben im Antrag Erhöhung Projektierungskredit
Zum Zeitpunkt der Genehmigung der Erhöhung des Projektierungskredits durch den Stadtrat im November 2017 waren die Aufwendungen für das Projekt Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli auf der Basis einer Kostenschätzung aus dem Jahr 2012 veranschlagt worden: Damals (Stand Vorprojekt) rechnete man mit Gesamtkosten von 19,8 Mio. Franken; entsprechend hätte der Anteil der Stadt rund 7,0 Mio. Franken betragen. Gemäss aktuellem Bauprojekt betragen die Gesamtkosten knapp 40 Mio. Franken, wovon 12,4 Mio. Franken von der Stadt Bern getragen werden müssen.

Ein direkter Vergleich der Projektstände 2012 (Vorprojekt mit Genauigkeit +/- 30 %) und 2020 (Bauprojekt mit Genauigkeit +/- 10 %) ist aber aufgrund der sehr unterschiedlichen Projektstufen nicht möglich. Zum einen waren in der Kostenschätzung von 2012 mit Ausnahme von Gestaltung, Bäumen, Kommunikation und MIV-Umleitung nur die Baukosten erfasst worden. Der Umfang der Bauarbeiten an der Strassenoberfläche war im Vorprojekt sehr tief gehalten worden; die umfangreichen Werkleitungsarbeiten ziehen nun aber einen Komplettersatz sämtlicher Randabschlüsse und einen Neuaufbau aller Trottoirbereiche nach sich. Zudem waren die Baukosten 2012, wie bei Vorprojekten üblich, über einen geschätzten Laufmeterpreis ermittelt worden. Inzwischen hat sich gezeigt, dass diese Annahmen zu tief angesetzt worden waren. Auch waren namhafte Honoraranteile, wie beispielsweise die Bauherrenunterstützung, irrtümlicherweise nicht eingerechnet worden, und man war damals noch davon ausgegangen, dass keine Investitionen in die Erneuerung der Lichtsignalanlagen getätigt werden müssen. Zudem ist der Bauperimeter inzwischen deutlich erweitert und mit diversen Aufwertungsmassnahmen ergänzt worden. Und schliesslich wurden zusätzliche Bedürfnisse ins Projekt aufgenommen: u.a. Haltestellenumfahrungen für Velos, Massnahmen im Strassenraum, Aufwertung des öffentlichen Raums, Klimamassnahmen, Vorgaben BehiG (inkl. Ersatz sämtlicher Wartehallen) etc. – das Projekt ist wesentlich umfassender und komplexer geworden. Mit den genannten Kostenfaktoren hat sich auch der Verteilschlüssel zwischen den Bauherren verändert.

6. Beiträge Dritter

Die Kosten der eigentlichen Gleissanierung werden vom Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs finanziert und sind Bestandteil des vom Grossen Rat am 10. März 2021 verabschiedeten ÖV-Investitionsrahmenkredits 2022-2025.

Im gebührenfinanzierten Kostenanteil der Stadt Bern ist ein Betrag von Fr. 400 000.00 für die Anpassungen von privaten Hausanschlüssen an die öffentlichen Abwasseranlagen enthalten. Die dafür während der Realisierung erbrachten Leistungen werden durch die Stadt Bern vorfinanziert (weshalb sie in der vorliegenden Kostenzusammenstellung enthalten sind) und anschliessend bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern eingefordert. Der Betrag fliesst also in die Stadtkasse zurück. Weitere Beiträge Dritter sind nicht zu erwarten.

7. Folgekosten

7.1 Kapitalfolgekosten Strassenbau (Investitionsrechnung Stadt / Kosten inkl. MWST, da hier Stadt nicht vorsteuerabzugsberechtigt)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Restbuchwert	9 600 000.00	9 360 000.00	9 120 000.00	240 000.00
Abschreibung 2.5%	240 000.00	240 000.00	240 000.00	240 000.00
Zins 1.22%	117 120.00	114 190.00	111 265.00	2 930.00
Kapitalfolgekosten	357 120.00	354 190.00	351 265.00	242 930.00

7.2 Kapitalfolgekosten Abwasseranlage (Sonderrechnung Stadtentwässerung / Kosten exkl. MWST, da hier Stadt vorsteuerabzugsberechtigt)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	80. Jahr
Restbuchwert	4 642 000.00	4 583 975.00	4 525 950.00	58 025.00
Abschreibung 1.25%	58 025.00	58 025.00	58 025.00	58 025.00
Zins 1.22%	56 630.00	55 925.00	55 215.00	710.00
Kapitalfolgekosten	114 655.00	113 950.00	113 240.00	58 735.00

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten (SRB Nr. 2017-1511) vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Diese Kosten sind im Globalbudget nicht enthalten.

7.3 Betriebsfolgekosten

Da es sich um eine Reorganisation von bestehenden Verkehrsflächen handelt, hat das Projekt keine Auswirkungen auf den Unterhalt der Verkehrs- und Lichtsignalanlagen.

7.4 Wiederkehrender Einnahmeverzicht ab 2023

Mit der geplanten dauerhaften Aufhebung der oben erwähnten 21 Parkfelder per Anfang 2023 entfallen der Stadt jährliche Einnahmen in Höhe von Fr. 11 000.00.

8. Werterhalt und Mehrwert

	Walterhalt	Mehrwert
Strassenbau	40 %	60 %
Abwasseranlagen	80 %	20 %

Die mit diesem Kredit beantragten Mittel sollen im Bereich Strassenbau zu 40% für den Werterhalt der bestehenden Infrastruktur und zu 60% für die Erstellung neuer Infrastrukturen (Wartehallen, Beläge, Massnahmen zur Behindertengleichstellung, Platzgestaltungen und stadtklimatische Massnahmen) bzw. zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von bestehenden Infrastrukturen (alle Lichtsignalanlagen neu) verwendet werden. Bei den Abwasseranlagen fallen 80% auf den Werterhalt und infolge von abschnittsweiser Kapazitätserweiterungen 20% dem Mehrwert zu. Es handelt sich dabei um eine Schätzung über die Gesamtheit der Massnahmen, wobei die beiden Bereiche Strassenbau und Abwasseranlagen separat betrachtet werden.

9. Partizipation/Kommunikation

Das vorliegende Projekt wurde der Quartiervereinigung QM3 an zwei Sitzungen detailliert vorgestellt. Zu Fragen Anlass gaben vor allem der als Unfallschwerpunkt bekannte Knoten Weissenstein-/Könizstrasse, die enge Platzverhältnisse an der Pestalozzi- und der Brunnmattstrasse, die geplanten Klimamassnahmen beim Brunnhof sowie die veranschlagten Gesamtkosten. Das Projekt stiess bei den Delegierten insgesamt auf Wohlwollen.

Ziel der Kommunikation während der Realisierungsphase wird es sein, die Anwohnerinnen und Anwohner, die Gewerbetreibenden sowie die Geschäftsinhaberinnen und Geschäftsinhaber regelmässig über den Stand der Arbeiten, die mit den Bauarbeiten verbundenen Einschränkungen und das weitere Vorgehen zu informieren. Die ÖV-Kundschaft wird von Bernmobil informiert. Vor Baubeginn sollen die Direktbetroffenen die Möglichkeit erhalten, der Bauherrschaft ihre Anliegen zu unterbreiten und Fragen zu stellen. Während der Bauphasen wird über verschiedene Kanäle wie Flugblätter, Briefe und Internet informiert.

10. Bewilligungsverfahren

In Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wurde festgelegt, dass das Projekt Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli verfahrenstechnisch in verschiedene Bewilligungsverfahren aufgeteilt wird¹:

- Für den Gleisersatz, die Oberflächensanierung, die Tramwendeschleufe, die Abwasser- und Lichtsignalanlagen sowie die Werkleitungsarbeiten kommt ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren (PGV) vor dem BAV zur Anwendung (Federführung: Bernmobil)
- Für die Gestaltung der kleineren Plätze (Einmündung Hubelmattstrasse und «Veielplatz» vis-à-vis Lentulusstrasse) sowie die gesamte Umgestaltung im Brunnhof sollen kantonalrechtliche Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden (Federführung Stadt/TAB).

Mit der Erarbeitung des Bauprojekts wurde das PGV-Dossier finalisiert. Dieses soll im Frühling 2021 beim BAV eingereicht werden (Federführung Bernmobil). Die öffentliche Auflage ist für Mitte 2021 vorgesehen. Parallel dazu sollen die Baubewilligungsverfahren für die Plätze abgewickelt werden (Federführung Tiefbauamt).

11. Projektablauf / Termine

Für das Projekt Gleissanierung Brunnhof – Fischermätteli ist nach heutigem Wissensstand folgender Terminplan vorgesehen:

ab Sommer 2021	Plangenehmigungsverfahren und kantonalrechtliche Baubewilligungsverfahren
28. November 2021	Volksabstimmung Stadt Bern
2022	Ausführungsprojekt und Baumeistersubmissionen
Frühestens Anfang 2023	Baubeginn
Mitte 2025	Abschluss Bauarbeiten / Inbetriebnahme

Bei einer Ablehnung des vorliegenden Antrags müsste die Situation grundsätzlich neu beurteilt werden. Bernmobil würde wohl zeitnah im Rahmen einer Sofortmassnahme die Gleisanlage ersetzen

¹ Das BAV erachtet sich als nicht zuständig für die Bewilligung von Vorhaben, die nicht in einem direkten Zusammenhang mit der Tramanlage stehen.

müssen – wozu auch die Stadt einen finanziellen Beitrag leisten müsste (Anteil an neue Strassenraumaufteilungen etc.). Mit einem blossen Gleisersatz wären aber die Haltestellen entgegen den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) weiterhin nicht hinderisfrei ausgestaltet. Die eidgenössische Gesetzesvorgabe müsste also auf anderem Weg umgesetzt werden. Zudem würden auch die Gleisabstände weiterhin nicht den heutigen Vorgaben entsprechen.

Etappiert umgesetzte Sofortmassnahmen würden einerseits deutlich mehr Geld kosten als ein koordiniert umgesetztes Gesamtprojekt, zudem wäre unklar, ob Kanton und Bund ein solches Vorgehen überhaupt bewilligen und mitfinanzieren würden (beziehungsweise mitfinanzieren dürften). Auch die Sanierung der in die Jahre gekommenen Abwasserkanäle müsste auf anderem Weg erfolgen, um den Gewässerschutzvorgaben Rechnung zu tragen: Die Instandhaltung der Abwasserentsorgung ist eine zentrale Aufgabe der Stadt.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli.
2. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:
 - a. Für die Ausführung des Projekts Gesamtsanierung Strassenraum Brunnhof – Fischermätteli werden folgende Kredite bewilligt:

Fr. 9 600 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100481 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau.

Fr. 5 000 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500169 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.

Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.
 - b. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.
3. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, Datum GRS

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Plandossier
- Abstimmungsbotschaft