

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Gesamtsanierung Achse Eigerstrasse – Kirchenfeldstrasse; Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts; Projektierungskredit

1. Worum es geht

Auf der Achse Eigerstrasse – Monbijoustrasse – Kirchenfeldstrasse besteht seit Längerem in verschiedener Hinsicht Handlungsbedarf. Im Bereich Eigerstrasse – Monbijoubrücke wird das vorliegende Projekt primär durch die Werterhaltung ausgelöst, im Bereich der Kirchenfeldstrasse geht der Bedarf einer Neugestaltung hingegen auf angrenzende Drittprojekte zurück (z.B. Gesamtprojekt Thunplatz – Ostring sowie diverse LSA-Sanierungsprojekte).

Aufgrund der verschiedenen Anforderungen an den Strassenraum soll ein umfassendes Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet werden. Für die Erarbeitung dieses BGK (Projektierung) wird dem Stadtrat vorliegend ein Kredit über Fr. 300 000.00 beantragt. Darin enthalten ist der vom Gemeinderat bereits in eigener Kompetenz für die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts bewilligte Projektierungskredit von Fr. 120 000.00.

Die Gesamtkosten für die anstehenden Sanierungsarbeiten auf der Achse Eigerstrasse – Monbijoustrasse – Kirchenfeldstrasse werden im jetzigen Zeitpunkt auf einen zweistelligen Millionenbetrag geschätzt. Für die Bewilligung des Ausführungskredits wird somit eine Volksabstimmung erforderlich sein.

2. Ausgangslage

Der Strassenzug zwischen Eigerplatz und Thunplatz wurde vor rund 57 Jahren erstellt. Seit 1960 sind keine nennenswerten Sanierungsarbeiten an den einzelnen Kunstbauten und Strassenabschnitten mehr vorgenommen worden. Eine Gesamtbetrachtung dieser Strassenachse unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse wie Lärmschutz, Attraktivierung des öffentlichen Raums, Sicherheit für den Velo- und Fussverkehr sowie Instandstellungsarbeiten an den Kunstbauten drängt sich seit Längerem auf.

Der Gemeinderat hat am 1. Juli 2009 für die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts für die Gesamtsanierung der Achse Eigerstrasse/Monbijoubrücke/Aegertenstrasse einen Projektierungskredit von Fr. 120 000.00 beschlossen. Dieses Gesamtkonzept – es enthält die verschiedenen Projektbestandteile wie die Monbijoubrücke, den Abschnitt Monbijoustrasse, Eigerstrasse und Kirchenfeldstrasse – wurde in den Jahren 2010/2011 erarbeitet. Zum selben Zeitpunkt liefen auch die Arbeiten zum Tram Region Bern auf Hochtouren, dessen Umsetzung ab 2015 geplant war. Weil die Achse Eigerstrasse – Monbijoubrücke – Kirchenfeldstrasse während der Bauzeit des Trams Region Bern als wichtige Ausweichroute für den MIV und den öV hätte zur Verfügung stehen müssen, wurde das Gesamtsanierungsprojekt Achse Eigerstrasse/Monbijoubrücke/Aegertenstrasse sistiert. Nach dem Volks-Nein im September 2014 zum Tram Region Bern wurde rasch klar, dass in der Stadt Bern zumindest das Teilprojekt Eigerplatz vordringlich realisiert werden muss. Aus diesem Grund musste das hier beschriebene Projekt erneut zurückgestellt werden. Da im Spätsommer 2017 die Neugestaltung des Eigerplatzes abgeschlossen werden konnte, ist der Zeitpunkt nun gekommen, die Arbeiten für das

Betriebs- und Gestaltungsprojekt für die Sanierung der Achse Eigerstrasse – Monbijoubrücke – Kirchenfeldstrasse wiederaufzunehmen.

Bisher sind mit dem vom Gemeinderat im Juli 2009 genehmigten Kredit die folgenden Arbeiten ausgeführt worden, die allesamt als Grundlage für die Erstellung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts dienen:

- Erstellen des Konzepts Optimierung des Strassenraums;
- Aufzeigen des Handlungsbedarfs und der Abhängigkeiten;
- Unterbreiten eines Vorgehensvorschlags;
- Bauherrenunterstützung Koordination im öffentlichen Raum (KÖR);
- Pflichtenheft BGK und Submission (Evaluation Bearbeitungsteam BGK).

3. Betriebs- und Gestaltungskonzept

Der Bearbeitungsperimeter für das Betriebs- und Gestaltungskonzept erstreckt sich von der Sulgenbachstrasse im Westen bis zum Thunplatz im Osten. Für den westlichen Teil zwischen Sulgenbachstrasse und Monbijoubrücke (d.h. auf der Eigerstrasse) wird das Betriebs- und Gestaltungskonzept auch bauliche Umgestaltungen prüfen. Im Abschnitt östlich der Monbijoubrücke (d.h. auf der Kirchenfeldstrasse) steht noch kein grundsätzlicher Neubau an. Die Kirchenfeldstrasse wurde jedoch in den Bearbeitungsperimeter aufgenommen, um für den Zwischenzustand bis zu einer definitiven baulichen Umgestaltung Lösungen für diverse Probleme (v.a. teilweise sehr schmale Trottoirs, Sicherheit Fuss- und Veloverkehr) zu erarbeiten.

Der Strassenraum soll insgesamt gestalterisch, betrieblich und technisch aufgewertet werden. Ziel ist es, ein attraktiveres «Stadtraumambiente», bessere Nutzungsqualitäten und eine sichere Verkehrssituation zu schaffen. Es ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erstellen, welches die verkehrsplanerischen und gestalterischen Aufwertungen, die Anpassung an die geltenden Normen und Gesetze sowie Verbesserungen der Verkehrssicherheit beinhaltet. Unter anderem geht es hauptsächlich um folgende Kernpunkte:

- Optimierung der Strassenräume für alle Verkehrsteilnehmenden, gestalterische Aufwertung der Strassenräume (insbesondere breitere Trottoirs), Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Trennwirkung;
- Behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raums inkl. der Linie 28-Haltestellen Sulgenau, Monbijoubrücke, Aegertenstrasse, Thunplatz (Linie 28 Richtung Eigerplatz);
- Verbesserungen für den Veloverkehr (Velohauptroute): Ein beidseitiger Radstreifen von 2.50 m Breite ist auf der ganzen Strecke anzustreben (baulich abgetrennt);
- Tempo 30;
- Variantenevaluation Knoten Monbijoustrasse/Eigerstrasse (ohne/mit Aufhebung der Unterführung, LSA oder Kreisel), Verkürzung der Wartezeiten für den Fuss- und Veloverkehr (gemäss Motion Fraktion SP/JUSO (Miriam Schwarz, SP): *Fussgänger- und velofreundliche Ampelsteuerung der Kreuzung Monbijou-/Eigerstrasse (Haltestelle Sulgenau)*), Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, Ermöglichen aller Verkehrsbeziehungen für den Veloverkehr, Optimierung der Haltestelle Sulgenau bezüglich Umsteigebeziehungen prüfen;
- Variantenevaluation Knoten Wabernstrasse/Eigerstrasse (u.a. Verbesserung der Sicherheit für den Fussverkehr bei den heute unregelmässigen Fussgängerübergängen);
- Anschluss für Lift am Brückenkopf Dalmaziwai;
- Optimierung der Linie 28-Haltestelle Aegertenstrasse bezüglich Umsteigebeziehungen;
- Verkehrsmanagementkonzept und öV-Bevorzugung;
- Verbreiterung der Trottoirs auf mindestens Minimalbreite;

- Vorschläge für (aufwärts kompatible) Sofortmassnahmen.

Das geplante Betriebs- und Gestaltungskonzept soll u.a. mit den Projekten Gleissanierung Monbijoustrasse, Schwarztorstrasse, Gleissanierung Thunstrasse West, Gesamtprojekt Thunplatz – Ost-ring, Verkehrsberuhigung Sandrainquartier sowie Entwicklung Gaswerkareal/Brückenkopf West koordiniert werden.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Projektkosten

Für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) ist mit den folgenden Kosten zu rechnen:

Erstellen des Konzeptes Optimierung des Strassenraums, Aufzeigen des Handlungsbedarfs, der Abhängigkeiten und unterbreiten eines Vorgehensvorschlags	Fr. 72 000.00 ¹
Bauherrenunterstützung KÖR und Submission BGK	Fr. 18 000.00 ²
Erstellen BGK	Fr. 130 000.00
Bauherrenunterstützung zur Erarbeitung des BGK	Fr. 20 000.00
Monitoring (Vorher- und Nachheruntersuchung)	Fr. 40 000.00
Reserve (ca. 10 % von Fr. 210 000.00)	<u>Fr. 20 000.00</u>
Total	Fr. 300 000.00

Dem Stadtrat wird vorliegend ein Projektierungskredit von Fr. 300 000.00 beantragt. Der vom Gemeinderat in eigener Kompetenz gesprochene Projektierungskredit von Fr. 120 000.00 ist in dieser Summe bereits enthalten.

Die Gesamtkosten für die geplanten Sanierungsarbeiten auf der Achse Eigerstrasse – Monbijoustrasse – Kirchenfeldstrasse werden im jetzigen Zeitpunkt auf einen zweistelligen Millionenbetrag geschätzt.

4.2 Kapitalfolgekosten

Der Projektierungskredit wird später in den Hauptkredit aufgenommen. Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zu dem entsprechenden Abschreibungssatz der Anlagekategorie. Bei Nichtrealisierung des Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten. Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

4.3 Betriebsfolgekosten

Die Stadt Bern (Tiefbauamt) ist für den Betrieb und Unterhalt der Strassen, Plätze, Kunstbauten und Abwasserkanäle im Perimeter zuständig. Mögliche Erhöhungen der Betriebskosten werden im Rahmen des Ausführungskredits ausgewiesen.

4.4 Beiträge Dritter

Es besteht die Möglichkeit, über das Agglomerationsprogramm «Bern Teil Verkehr und Siedlung 1. Generation», einen Beitrag von Bund und Kanton in der Höhe von über 35 % an die Kosten für die Verbesserungen für den Veloverkehr (Planung, Projektierung, Realisierung) zu erhalten. Zudem

¹ Bereits geleistete Arbeiten.

² Bereits geleistete Arbeiten.

kann für gewisse Abschnitte ein zusätzlicher Beitrag von 40 % der verbleibenden Kosten beim Kanton beantragt werden^[1]. Wird das Projekt nicht umgesetzt, gehen die Kosten für die Vorstudie vollständig zu Lasten der Stadt Bern.

5. Weiteres Vorgehen/Terminplan

Die Fertigstellung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts ist auf Ende 2018/Anfang 2019 vorgesehen. Im Anschluss findet eine öffentliche Mitwirkung dazu statt. Dem Stadtrat soll wenn möglich noch 2019 ein Projektierungskredit für das Bau- und Ausführungsprojekt vorgelegt werden. Zum weiteren Zeitplan können noch keine gefestigten Aussagen gemacht werden.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Gesamtsanierung Achse Eigerstrasse – Kirchenfeldstrasse: Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts; Projektierungskredit.
2. Er bewilligt für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 300 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I510200 (Kostenstelle 510110). Der vom Gemeinderat am 1. Juli 2009 bewilligte Kredit von Fr. 120 000.00 ist darin enthalten. Der Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 13. Juni 2018

Der Gemeinderat

Beilage:
Übersichtsplan 1: 5'000

^[1] Gemäss Sachplan Veloverkehr betreffend Investitionen in Velorouten von nationaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen