

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Gesamtsanierung Strassenraum Brunnhof – Fischermätteli; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

1. Vorbemerkung

Mit Beschluss vom 19. Mai 2021 verabschiedete der Gemeinderat zuhanden des Stadtrats eine Kredit- und Abstimmungsvorlage zum Gleisersatz Brunnhof–Fischermätteli. Diese wurde am 3. Juni 2021 von der vorberatenden Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) beraten. Die Kommission PVS anerkannte dabei zwar, dass das Projekt viele Verbesserungen bringt, und begrüßte insbesondere die geplanten stadtklimatischen Massnahmen. Gleichzeitig kam die Mehrheit der Kommission aber zum Schluss, dass das Projekt die Standards des Masterplans Veloverkehr nur punktuell umzusetzen vermöge. Die Kommission PVS beantragte deshalb zuhanden des Stadtrats, das Geschäft an den Gemeinderat zurückzuweisen und diesen mit der Prüfung verschiedener Fragen zu beauftragen.

Um der Kommission PVS und dem Stadtrat eine differenzierte Entscheidungsgrundlage zu ermöglichen, ging die zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) in der Folge den von der Kommission PVS aufgeworfenen Fragen zusammen mit den involvierten städtischen Fachstellen, mit BERNMOBIL sowie mit dem Kanton und der Region nach und hielt die Erkenntnisse in einem Fachbericht fest. Weil der Kanton parallel dazu ankündigte, dass er das geltende Gesamtverkehrsmodell (GVM) aus dem Jahr 2016 – dessen Verkehrsprognosen eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der Fragen der Kommission PVS bilden – aktualisieren werde, musste mit der Fertigstellung des Fachberichts weiter zugewartet werden. Das neue GVM wurde Ende März 2023 vom Kanton publiziert, anschliessend konnte der Fachbericht fertiggestellt werden.

Der Gemeinderat hat die neu vorliegenden Erkenntnisse zum Anlass genommen, das dem Stadtrat im Mai 2021 ursprünglich vorgelegte Geschäft zurückzuziehen und ihm vorliegend eine aktualisierte Version zum Beschluss vorzulegen. Auf die Fragen der Kommission PVS wird in Kapitel 4 im Detail eingegangen.

Im Vergleich zu dem 2021 vorgelegten Geschäft wurden das Gesamtprojekt und die Kreditvorlage mit punktuellen Klimaanpassungsmassnahmen (Kapitel 5.3) sowie einem zusätzlichen Projektelement (Fuss- und Radweg Schwarztorstrasse – Abschnitt Brunnmatt-/Zieglerstrasse) ergänzt. Dies hat auch Auswirkungen auf die Kosten (vgl. Kap. 7.6.2).

2. Worum es geht

Die Gleisanlage und die Fahrleitungen der Tramlinie 6 müssen zwischen der Effingerstrasse und der Endstation Fischermätteli altersbedingt saniert werden. Gleichzeitig sollen sämtliche Haltestellen im Projektperimeter (Brunnhof, Cäcilienstrasse, Pestalozzi, Munzinger und Fischermätteli) hindernisfrei ausgestaltet, die Lichtsignalanlagen erneuert sowie diverse Werkleitungen saniert werden. 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 wer-

den künftig energiesparende LED-Leuchten verwendet. Schliesslich sollen im Zuge des Gleisersatzes auch Verbesserungen zugunsten des Klimas und der Verkehrssicherheit, insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt werden, wobei allerdings den Verbesserungen angesichts der beengten örtlichen Platzverhältnisse Grenzen gesetzt sind.

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

Die Gesamtkosten für das Projekt Gesamtsanierung Strassenraum Brunnhof – Fischermätteli belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf 42,6 Mio. Franken (inkl. MwSt). Der städtische Anteil beträgt 13 Mio. Franken, hinzu kommen die Kosten für die Projektierung und Realisierung des Fuss-/Radwegs Schwarztorstrasse, die vorfinanzierten Kosten für die Sanierung der privaten Abwasseranschlüsse, Reserven sowie Kostenanteile für Zusatzaufwendungen. Insgesamt beträgt der städtische Ausführungskredit somit 15,7 Mio. Franken, davon entfallen 10,4 Mio. Franken auf den Strassenbau (Investitionsrechnung) und 5,3 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Stadtentwässerung (gebührenfinanzierter Anteil; alle Beträge inkl. MwSt). Für den städtischen Anteil am Gesamtprojekt und die zusätzlichen Kosten beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten einen entsprechenden Ausführungskredit.

3. Ausgangslage

3.1 Bisher gesprochene Kredite

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, da dadurch nach Inbetriebnahme des Trams Ostermundigen fünf Durchmesserlinien geschaffen werden können. Der Kanton 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. Dieser Kredit ist im vorliegend beantragten Kredit enthalten.

3.2 Handlungsbedarf

3.2.1 Gleisanlage und Fahrleitungen

Die Gleisanlage und die Fahrleitungen der Linie 6 zwischen den Haltestellen Brunnhof und Fischermätteli haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und müssen saniert werden. Bereits in den Jahren 2011/2012 wurde ein Vorprojekt erarbeitet. Wegen der erwähnten Sistierung des Projekts 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. Ohne baldige Gleissanierung werden weitere kostspielige Überbrückungsarbeiten unabdingbar sein. Die heutigen Gleisabstände verunmöglichen zudem streckenweise das Kreuzen zweier Trams und entsprechen nicht mehr den vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderten Lichtraumprofilen. Weiter sind die Haltestellen nicht gemäss den geltenden Vorschriften des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgestaltet.

3.2.2 Strassenraum – Fuss- und Veloverkehr

Der Strassenraum im Projektperimeter entspricht unter verschiedenen Gesichtspunkten nicht mehr den heutigen Anforderungen (Aufenthalt, Klimaanpassungen, Fuss- und Veloverkehr, Schulwegsicherung) und erfordert Verbesserungen. Zusätzlicher Handlungsbedarf liegt – ausserhalb des eigentlichen Projektperimeters – bei der Schwarztorstrasse vor. Dazu soll ein Drittprojekt lanciert und in das vorliegende Vorhaben integriert werden.

3.2.3 Lichtsignalanlagen

Sämtliche Lichtsignalanlagen im Projektperimeter haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Zudem fehlt heute ein verbindendes Koordinationskabelnetz, welches den Anschluss der Lichtsignalanlagen an den städtischen Zentralrechner sicherstellt.

3.2.4 Siedlungsentwässerung

Die Leitungen der Siedlungsentwässerung befinden sich über weite Strecken in einem schlechten Zustand und weisen stellenweise zu geringe Leitungsdurchmesser auf; es besteht daher Nachrüstungsbedarf.

3.2.5 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 Bedarf nach einer Modernisierung der Elektroanlagen und der öffentlichen Beleuchtung (Ersatz der bisherigen Natrium- durch LED-Leuchten).

3.2.6 Klimaanpassungen

Wie bei allen städtischen Tiefbauprojekten werden nach Möglichkeit Klimaanpassungen realisiert; dazu wurden nun nachträglich konkrete Massnahmen definiert.

3.2.7 Fazit

Die dringend erforderliche Gleis- und Fahrleitungssanierung wird einerseits helfen, weitere kostspielige Notsanierungsmassnahmen zu verhindern. Andererseits können Synergien genutzt werden, um dringende Infrastrukturverbesserungsmassnahmen sowie Klimaanpassungsmassnahmen zu realisieren.

4. Antworten auf die Fragen der Kommission PVS

4.1 Ausgangslage

Anlässlich der Beratung des ursprünglichen Kreditantrags für die vorliegende Gleissanierung beantragte die Kommission PVS am 3. Juni 2021 zuhanden des Stadtrats, das Geschäft an den Gemeinderat zurückzuweisen und diesen mit der Prüfung von zwei Fragenkomplexen zu beauftragen¹:

- *Fragenkomplex 1:* Kann eine alternative Veloroute auf der ganzen Strecke eingeführt werden?
- *Fragenkomplex 2:* Kann die Tramlinie 6 vom Bahnhof ins Fischermätteli durch einen Busbetrieb ersetzt werden? Ist es insbesondere möglich, die Tramlinie durch die Buslinie 17 mit veränderter Linienführung zu ersetzen?

¹ Vgl. dazu auch die Medienmitteilung der Kommission PV vom 4. Juni 2021:

https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_stadtrat/pvs-beantragt-dem-stadtrat-die-rueckweisung-des-ausfuhrungskredits-zum-gleisersatz-brunnhof-fischermatteli

Die zuständigen Stellen sind diesen Fragestellungen in Abstimmung mit BERNMOBIL, der Regionalkonferenz-Bern-Mittelland (RKBM) und dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV) nachgegangen und haben ihre Abklärungen zuhanden von Stadt- und Gemeinderat in einem Fachbericht zusammengefasst. Der Bericht liegt dem Stadtratsvortrag bei und gibt im Detail Auskunft über die getätigten Abklärungen. Nachfolgend werden zuhanden des Stadtrats die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst.

4.2 *Fragenkomplex 1: Verbesserungen für den Veloverkehr? Gibt es alternative Routen?*

Das geplante Projekt bringt für den Veloverkehr punktuelle Verbesserungen (s. dazu Kapitel 5). Insbesondere wird die heutige Situation für den Veloverkehr in der Brunnmattstrasse zwischen Schwarztorstrasse und Effingerstrasse verbessert. In diesem Abschnitt sind für den Veloverkehr in beiden Fahrtrichtungen Umfahrungen der Haltestellen vorgesehen, bei den übrigen Haltestellen sind solche Umfahrungen aus Platzgründen aber leider auch nach nochmaliger Überprüfung nicht realisierbar. Als zusätzliches Projektelement soll aber am nördlichen Rand der Schwarztorstrasse zwischen Brunnmatt- und Zieglerstrasse ein Fuss- und Radweg realisiert werden.

Trotz dieser Verbesserungen ist unbestritten, dass aufgrund der engen Platzverhältnisse teilweise keine wirklich befriedigende Situation für den Veloverkehr geschaffen werden kann. Dies gilt insbesondere für den Abschnitt zwischen Schwarztorstrasse und Cäcilienstrasse (Brunnmattstrasse) und für die Pestalozzistrasse: Hier könnte eine Umstellung auf Busbetrieb zwar das Gefahrenpotenzial der Tramschienen eliminieren. Allerdings wären auch bei einer Umstellung auf Busbetrieb aufgrund des beschränkten Strassenquerschnitts keine beidseitigen Velostreifen gemäss Masterplan möglich.

Im Sinne einer Gesamtbetrachtung ist jedoch zu beachten, dass der für den Veloverkehr besonders kritische Abschnitt der Brunnmattstrasse gemäss Masterplan Veloinfrastruktur der Stadt Bern abgesehen davon, dass es Teil des Schulwegnetzes ist, nur untergeordnete Bedeutung hat. Die Achse dient vorab der lokalen Erschliessung, was auch eine im Juni 2021 durchgeführte Velozählung bestätigte: Der zahlenmässig weitaus bedeutendere Velodurchgangsverkehr findet gemäss der Erhebung schon heute andere Wege und nutzt primär die Velohaupttrouten wie die Köniz- und die Schwarzenburgstrasse – auf diesen Strecken sind deutlich mehr Velofahrende unterwegs als auf dem vorliegend angesprochenen Abschnitt. Als Querverbindung (Fischerhätteli – Schwarzenburgstrasse/Eigerplatz) dient primär die Lentulusstrasse als Veloroute, untergeordnet die Cäcilienstrasse. Somit verbleibt auf der Brunnmattstrasse (Schwarztorstrasse – Cäcilienplatz) lediglich der Veloverkehr Richtung Inselareal sowie ein Teil des Veloverkehrs Richtung Innenstadt, der aus topographischen Gründen diese Route wählt.

Für den gesamten Projektperimeter sind alternative Velorouten gesucht worden. Eine solche konnte auf dem Teilstück zwischen Cäcilienplatz und Weissensteinstrasse abseits der Tramschienen gefunden werden (Brunnmattstrasse). Damit kann – via Querung Weissensteinstrasse und Eisenbahnunterführung – auch das Eisenbahnerquartier erschlossen werden. Die für die Signalisation dieser Route erforderlichen Mittel sind im vorliegenden Realisierungs- und Ausführungskredit enthalten. Dagegen erlaubt zwischen Schwarztorstrasse und Cäcilienplatz die Anordnung der Strassen und Wege keine sinnvolle alternative Veloroute. Lange Umwege wären die Folge. Velofahrende, welche die ganze Achse zwischen Schwarztorstrasse und Weissensteinstrasse befahren, benutzen bereits heute die Könizstrasse als alternative Veloroute: Diese ist seit 2015 dank Aufhebung der Parkplätze und Kernfahrbahn sicher und komfortabel befahrbar. Auf der Weissensteinstrasse – einer Kantonsstrasse – sind die städtischen Velostandards mit dem vorliegenden Sanierungsprojekt nicht zu erreichen, was unter anderem auf Massnahmen zugunsten von Fussgänger*innen und Schulkindern zurückzuführen ist. Die geltenden Velostandards des Kantons werden hingegen übertroffen.

Wie im beigelegten Fachbericht ausführlich hergeleitet, könnten mit einer Buslösung die erwähnten Nachteile zwar teilweise eliminiert werden, und es wären zusätzliche Verbesserungsmassnahmen möglich. Wegen des engen Strassenraums würden aber gewisse Schwierigkeiten bzw. Gefahren für den Veloverkehr auch beim Busbetrieb fortbestehen. Hinzu kommt, dass die Vorteile für den Veloverkehr im Fischermättelquartier, die nur einer geringen Zahl von Velofahrenden zugutekommen würden, durch Nachteile für eine deutlich höhere Anzahl Velofahrende beim Hirschengraben «erkauft» werden müssten: Die dort in beiden Richtungen verlaufende Velohauptroute würde bei einer Umstellung des Fischermätteli-Asts auf Busbetrieb durch die zusätzlichen Busse der Linie 6 und die aus Richtung Osten wendenden Trams stark beeinträchtigt. Tangiert wäre dadurch insbesondere die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs.

4.3 *Fragenkomplex 2: Erschliessung des Fischermättelquartiers mittels eines Tram- oder mittels eines Busbetriebs?*

4.3.1 *Grundlagen und Grundhaltungen*

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat im Dezember 2020 die ÖV-Netzstrategie für die Kernagglomeration verabschiedet². Darin wird die angestrebte Struktur 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 – nach der Realisierung des Trams von Bern nach Ostermundigen – am Bahnhof die Durchbindung aller Tramlinien sichergestellt werden kann und dort keine Tramlinie mehr wenden muss.

Für den Kanton ist der Weiterbetrieb als Tramlinie nicht in Frage gestellt. Die dafür notwendigen Investitionsmittel sind in der kantonalen Planung enthalten.

Die Aufrechterhaltung des Trambetriebs ins Fischermätteli entspricht im Übrigen auch der mehrfach bekräftigten Haltung der Quartierkommission QM3, 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 erklärt hat, und einer Petition, welche im Juni 2015 mit knapp 1 179 Unterschriften eingereicht worden ist.

4.3.2 *Aktualisierung 2023 des kantonalen Gesamtverkehrsmodells*

Die ÖV-Netzstrategie 2040 beruht auf den Verkehrsprognosen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM) aus dem Jahr 2016, welche ein starkes Wachstum insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs voraussagten. Der Kanton Bern hat sein GVM inzwischen anhand neuer Daten aktualisiert und Ende März 2023 publiziert³. Berücksichtigt wurden dafür unter anderem Informationen aus Verkehrszählungen, zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung und zum Mobilitätsverhalten. Das Modell stützt sich auf die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes ab und zeigt damit die Trendentwicklung, die auch die Verhaltensänderungen in der Mobilität seit der Covid-Pandemie berücksichtigt. Die aktualisierte GVM-Prognose zeigt, dass der Verkehr in der Region Bern weiterhin wachsen wird, jedoch weniger schnell, als im GVM 2016 noch angenommen worden war. Der Kanton weist jedoch darauf hin, dass das GVM eine Trendaussage aus heutiger Sicht macht, welche angesichts der Auswirkungen der Covid-Pandemie zum Zeitpunkt der Datenerhebung mit Unsicherheiten behaftet ist.

² Vgl. den Synthesebericht der RKBM vom 2. Dezember 2020:

https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/netzstrategie_oev/201202_Netzstrategie-OeV-Synthesebericht.pdf

³ Vgl. die Medienmitteilung des Kantons vom 27. März 2023:

<https://www.be.ch/de/start/dienstleistungen/medien/medienmitteilungen.html?newsID=74cc077d-068f-40ce-a661-8b18fd31251d>

Gestützt auf die neue GVM-Prognose ist auch die künftige Nachfrage auf dem Fischermätteli-Ast bescheidener einzuschätzen. War auf der Basis der GVM-Prognose von 2016 noch davon auszugehen, dass bei einem Busbetrieb auf der Linie 6 wegen der Nachfragezunahme mittelfristig zu den Hauptverkehrszeiten eine Verdichtung auf 7,5 Minuten notwendig werde, stimmt diese Aussage aus heutiger Sicht so nicht mehr. Die neue GVM-Prognose – sofern sie sich bestätigt – erlaubt für den Fischermätteli-Ast die Aussage, dass grundsätzlich auch im Busbetrieb längerfristig der 10-Minuten-Takt genügt. Damit fallen die prognostizierten Betriebskosten des Busbetriebs tiefer aus, als ursprünglich angenommen, sie liegen jedoch immer noch über den Kosten des Trambetriebs. Einzig bei der Variante, welche die Verlegung der Linie 17 vorsieht, fallen die Betriebskosten bei einer Busvariante tiefer aus. Aus Kund*innensicht wäre diese Variante jedoch mit grossen Nachteilen behaftet (vgl. detaillierte Herleitung im beigelegten Fachbericht).

4.3.3 *Spezialherausforderung Stadtraum Bahnhof*

Der Stadtraum Bahnhof als zentrale Drehscheibe des städtischen Lebens ist steigenden und sich wandelnden Anforderungen unterworfen. Der Raum kann bereits heute die vielfältigen und intensiven Nutzungsbedürfnisse nur noch ungenügend befriedigen. Die Infrastruktur für den ÖV und den MIV dominieren den Raum. Dem Fuss- und Veloverkehr stehen vergleichsweise wenig Flächen zur Verfügung, der Raum ist für sie mit etwelchen Herausforderungen verbunden.

Es sind deshalb neue Spielräume für die Weiterentwicklung des Stadtraums Bahnhof zu gewinnen. Dazu ist es erforderlich, das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erheblich zu reduzieren, was in einem ersten Schritt durch die Umsetzung der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen im Rahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) erfolgt. In einem zweiten Schritt strebt die Stadt Bern einen autoarmen Bahnhofplatz an; dazu laufen zurzeit im Rahmen der Definition des regionalen MIV-Basisnetzes Abklärungen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM). In der im November 2023 ausgelösten öffentlichen Mitwirkung zur Überprüfung des regionalen MIV-Basisnetzes wird der Weg für einen autoarmen Bahnhofplatz grundsätzlich geebnet, wobei dazu gewisse Anforderungen erfüllt sein müssen⁴.

Grundsätzliche Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung dieses Raums sind in einer Testplanung gemacht worden. Gestützt darauf hat der Gemeinderat im Februar 2024 Eckwerte festgelegt, welche in einem kommunalen Richtplan behördenverbindlich verankert werden sollen⁵. Künftige Projekte rund um den Bahnhof Bern werden auf dieses langfristige Zielbild auszurichten sein.

Im Rahmen der Mitwirkung zur ersten Phase der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse hat sich der Gemeinderat im Oktober 2023 klar für die Variante Bundesgasse–Kochergasse ausgesprochen mit dem Ziel, den Raum Bahnhof Bern stärker zu entlasten. Dieser Haltung steht jene des Bundes gegenüber, der vorab aus sicherheitstechnischen Gründen eine Tramachse durch die Bundesgasse dezidiert ablehnt. Das Transportunternehmen BERNMOBIL seinerseits bevorzugt die Variante Nägeligasse–Speichergasse, weil diese aus Sicht Fahrgast eine bessere Erschliessung und kurze Umsteigewege ermöglicht. Angesichts der unterschiedlichen Interessenlagen hat die Behördendelegation ZMB Zweite Tramachse im März 2024 beschlossen, zuerst auf politischer Ebene das Gespräch mit dem Bund zu suchen. Parallel dazu wird für jede der drei Varianten die technische Machbarkeit an den kritischen Stellen vertieft geprüft.

4.3.4 *Zwischenfazit*

Es ist somit im Sinne eines Zwischenergebnisses festzuhalten, dass einerseits die Einschätzung der Nachfrageentwicklung auf der Linie 6 Fischermätteli mit gewissen Unsicherheiten behaftet ist.

⁴ Vgl. dazu die von der RKBM in die öffentliche Mitwirkung geschickten Unterlagen: <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/Aktualisierung-des-regionalen-Basisstrassennetzes-MIV.php>

⁵ Vgl. dazu die [Unterlagen zur Medienkonferenz vom 27.2.2024](#)

Andererseits stehen im Hinblick auf die Gestaltung des öffentlichen Raums rund um den Bahnhof und auf das dortige ÖV-System zentrale Fragen im Raum, die nicht kurzfristig zu klären sind. Ob diesen Herausforderungen im Raum Bahnhof *langfristig* besser mit einer Tram- oder mit einer Buslösung zu begegnen ist, lässt sich noch nicht abschliessend beurteilen. Somit kann und soll heute nach Auffassung des Gemeinderats und des Fachberichts (noch) nicht über eine definitive ÖV-Lösung für das Fischermätteli-Quartier entschieden werden, sondern «bloss» über die Frage, welches öffentliche Verkehrsmittel sinnvollerweise in den nächsten Jahren zum Einsatz kommen soll.

Bei dieser Abwägung gilt es zu berücksichtigen, dass allfällige Systemumstellungen bei BERN-MOBIL die Zustimmung des Kantons als Besteller des öffentlichen Verkehrs erfordern und zudem einen langen zeitlichen Vorlauf bedingen, weil ein solcher Entscheid Auswirkungen auf die Fahrzeugbeschaffungsstrategie hat. Auch die Ergebnisse der laufenden Planungsprozesse im Stadt- raum Bahnhof und einen autoarmen Bahnhofplatz werden erfahrungsgemäss bis zu ihrer Umsetzung mindestens 20 Jahre in Anspruch nehmen.

4.3.5 Vorteile einer Tramlösung

Der Fachbericht sieht in einer Fortsetzung des Trambetriebs auf der Linie 6 Fischermätteli folgende wesentliche Vorteile:

- Das Tramnetz kann nach der Eröffnung von Tram Ostermundigen mit fünf durchgebundenen Linien betrieben werden. Der Raum Bahnhof wird so von ÖV-Bewegungen entlastet, weil das heutige Wenden der Tramlinie 3 Weissenbühl wegfällt. Im Busbetrieb müsste die Fischermätteli-Linie 6 am Bahnhof wenden, zudem auch eine Tramlinie aus Osten. Dies wäre nicht nur betrieblich ein Nachteil, sondern insbesondere auch für den Veloverkehr beim Hirschengraben, wo eine stark frequentierte Velohauptroute in beiden Richtungen verläuft, mit starken Behinderungen und Gefährdungen verbunden.
- Den Fahrgästen mit Abgangs- oder Zielort Fischermätteli kann weiterhin eine Direktverbindung in die Altstadt und ins Kirchenfeld angeboten werden; das Quartier bleibt so attraktiv erschlossen.
- Sofern das Mattenhof- und Fischermätteli-Quartier weiterhin durch eine eigene Linie erschlossen werden soll, ist der Trambetrieb mittel- und langfristig die kostengünstigere Lösung.
- Da beim Tramprojekt die Kosten zwischen den Projektpartnern geteilt und Synergien genutzt werden können, fallen für die Stadt selber geringere Kosten an als bei einer Buslösung: Bei dieser müssten die Kosten allein von der Stadt getragen werden.
-

4.3.6 Vorteile einer Buslösung

Bei einer Umstellung auf Busbetrieb der Linie 6 erkennt der Fachbericht folgende Vorteile:

- Durch den Rückbau der Tramgleise könnte auf der Pestalozzistrasse, auf der Brunnmattstrasse und auf der Weissensteinstrasse für Velofahrende eine bessere Situation geschaffen werden. Von den genannten Strassen ist die Weissensteinstrasse eine Velohauptroute, der Strassenabschnitt Pestalozzistrasse-Weissensteinstrasse wird nur von relativ wenigen Velofahrenden benutzt, da er keine Velohauptroute darstellt.
- Je nach gewählter Busvariante könnte mittel- bis langfristig im Fischermätteli-Quartier ein dichterer Fahrplankontakt angeboten werden
- Die Investitionskosten für das Gesamtprojekt würden tiefer ausfallen; der Kostenanteil der Stadt wäre allerdings höher als bei der Tramlösung.
- Wird auf eine eigene Linie zur Erschliessung des Mattenhof- und Fischermätteli-Quartiers verzichtet und die Linienführung der Buslinie 17 entsprechend verlegt, so resultieren tiefere Betriebskosten. Diese Variante wird vom Kanton negativ beurteilt, da die regional bedeutsame Verbindung von Schwarzenburg – Köniz nach Loryplatz/Inselarel dadurch an Attraktivität einbüßen würde.

4.4 Fazit

Die von den zuständigen Stellen getätigten Abklärungen zeigen, dass eine ausreichende Erschliessung des Fischermätteliquartiers aus heutiger Optik grundsätzlich auch mit einem Busbetrieb gewährleistet werden könnte. Sofern die aktualisierten Prognosen des kantonalen GVM sich bestätigen, wird dies auch mittel- bis langfristig der Fall sein. Mit einer solchen Buslösung wären auf Teilabschnitten der Tramstrecke Vorteile für den Veloverkehr verbunden.

Aus den Abklärungen geht aber ebenso deutlich hervor, dass das Tram gegenüber dem Bus auf dieser Linie nach wie vor grosse Vorteile aufweist – und zwar sowohl aus Sicht der ÖV-Kund*innen und des Quartiers als auch mit Blick auf eine möglichst gering zu haltende Belastung des Stadtraums Bahnhof durch zusätzliche Wendemanöver von Tram und Bus. Hinzu kommt, dass der Streckenabschnitt, der für den Veloverkehr im Trambetrieb Nachteile aufweist, nicht eine stark frequentierte Velohauptroute darstellt, die Buslösung ebenfalls keine hochwertige Velosituation ermöglichen würde und diese Lösung zudem rund um den Bahnhof zu wesentlichen Nachteilen auf einer stark frequentierten Velohauptroute führen würde.

Entscheidend ist für den Gemeinderat jedoch Folgendes: Ob langfristig eine Tram- oder eine Buslösung die beste Lösung für die Erschliessung des Fischermätteliquartiers sein wird, lässt sich aus heutiger Optik nicht abschliessend beurteilen. Zum einen sind die GVM-Prognosen des Kantons auch gemäss seiner eigenen Einschätzung mit gewissen Unsicherheiten verbunden ist. Zum anderen stehen im Raum Bahnhof grosse Massnahmen vor der Realisierung (Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern), und es laufen die Planungen Stadtraum Bahnhof und ZMB Zweite Tramachse, welche zentrale Fragen aufwerfen, die es zu klären gilt. Die Klärung dieser Fragen ist kurzfristig nicht möglich, und allfällig daraus folgende Umsetzungsmassnahmen werden Jahre in Anspruch nehmen.

Vor diesem Hintergrund wäre für den Gemeinderat nicht verantwortbar, sich nun für eine Buslösung zu entscheiden und die vorhandene Traminfrastruktur definitiv aus dem Strassenraum zu entfernen (nur so kämen die Vorteile für den Veloverkehr überhaupt zum Tragen) – um dann allenfalls in ein paar Jahren möglicherweise wieder zur Erkenntnis zu gelangen, dass eine Tramlösung angebracht wäre. Aus einer Gesamtsicht ist er daher überzeugt, dass zumindest für die Zeitspanne bis zum nächsten fälligen Gleisersatz – im Falle der Tramlinie Fischermätteli ist erfahrungsgemäss mit einer Zeitdauer von rund 20 – 25 Jahren zu rechnen – die Tramlösung die richtige Lösung darstellt.

Diese Einschätzung deckt sich mit der Haltung des Kantons als Besteller des öffentlichen Verkehrs und jener der Region Bern-Mittelland.

Der Gemeinderat hält aus den dargelegten Gründen am vorgeschlagenen Sanierungsprojekt fest und stellt dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten der Stadt Bern entsprechend Antrag.

5. Das Projekt

5.1 Massnahmen im Strassenraum, 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 Grenzen gesetzt sind. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der nachfolgenden Beschreibungen wird auf die Ausschnitte aus den Gestaltungsplänen im beiliegenden Plandossier verwiesen. Zu beachten ist sodann, dass es sich bei den betroffenen Strassenabschnitten teilweise um Kantonsstrassen handelt; dort werden die strassenseitigen Kosten vom Kanton getragen. Auf die Velolösungen wird im Detail im

Kapitel 5.2 eingegangen, auf den Umgang mit Bäumen und sonstigen Stadtklimamassnahmen in Kapitel 5.3.

5.1.1 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. 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 (Tangentiellinie Niederrangen Erle – Europaplatz – Brunnadernstrasse) unmittelbar bei der Tramwendeschlaufe 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.

5.1.2 Tramwendeschlaufe Fischermätteli (Eigentum BERNMOBIL)

Die heutige Haltestelle entspricht nicht den BehiG-Vorgaben. Das Projekt sieht in der Wendeschlaufe eine Haltestelle (mit Wartehalle) vor. Die vordere Perronhälfte ist hindernisfrei ausgestaltet, womit die reservierten Rollstuhlflächen in den Trams direkt zugänglich sind, wie es die Vorgaben des BehiG vorsehen. Eine andere Lösung ist angesichts der engen Platzverhältnisse nicht möglich. Diese Lösung ist mit den Behindertenverbänden abgesprochen. Allgemein wird durch BERNMOBIL bei der Tramwendeschlaufe ein Ort mit einer höheren Qualität geschaffen: Der heute asphaltierte Innenraum der Wendeschlaufe wird neu mit einer klimafreundlichen Kies-Chaussierung ausgebildet und mit zusätzlichen Bäumen umschlossen. Die Sicherheit für Fahrgäste und Passant*innen wird durch die neue Lage der Haltekante nahe der Weissensteinstrasse wesentlich verbessert. Mit Rücksicht auf die denkmalpflegerisch relevante Turnhalle, welche an die Wendeschlaufe angrenzt, erfolgte die Projektierung in Abstimmung mit der städtischen Denkmalpflege.

5.1.3 Weissensteinstrasse (Eigentum Kanton)

Der Strassenquerschnitt bleibt unverändert, wird jedoch zugunsten des Veloverkehrs neu aufgeteilt. Auch das Temporegime bleibt bestehen (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 Munzinger 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 an BehiG-gerechten Haltekanten einsteigen. Die Lichtsignalanlage kann aufgehoben werden. Der übrige Verkehr wartet – wie heute – 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. Beim neuen Fussgängerstreifen westlich der Haltestelle ist eine optionale LSA-Bedarfsanlage zur Schulwegsicherung vorgesehen.

5.1.4 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 Schulhau-

ses 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.

5.1.5 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. Somit ist es hier nicht möglich, Velostreifen zu markieren.

Die 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 «Veielplatz» 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.

5.1.6 Brunnmattstrasse bis/ohne Knoten Brunnmatt-/Schwarztorstrasse (Eigentum Stadt)

Die Situation präsentiert sich in diesem Abschnitt 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 des Trottoirs auf der ganzen Länge abgesenkt, damit Velofahrende 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.

5.1.7 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).

5.1.8 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 aktuell weiterentwickelt und umgebaut wird. 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 und barrierefrei aus-

gestaltet, in beiden Richtungen werden Umfahrungsmöglichkeiten 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, und im Bereich Brunnhof werden zehn neue Bäume gepflanzt.

5.1.9 Knoten Brunnmatt-/Effingerstrasse (Eigentum Stadt)

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.

5.1.10 Keine Reduktion der Anzahl Tramhaltestellen

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

5.1.11 Parkplätze

Im Projektperimeter fallen insgesamt 22 Parkplätze weg. Zum grössten Teil wird die dadurch freiwerdende Fläche für Platzgestaltungen verwendet, welche die Aufenthaltsqualität verbessern und auch Klimamassnahmen darstellen. Nachfolgend eine detaillierte Übersicht inklusive voraussichtliche jährliche Einnahmeverluste (Basis 2023):

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

5.2 Veloverkehr

5.2.1 Ausgangslage

Wie erwähnt, sollen die Gleisarbeiten auch genutzt werden, um Verbesserungen für den Veloverkehr umzusetzen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Möglichkeiten aufgrund der engen Platzverhältnisse teilweise stark beschränkt sind. Zudem ist unbestritten, 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 würdigte der Interessenverband zwar die neue Veloumfahrung bei der Haltestelle Brunnhof, wies aber ansonsten darauf hin, dass das Projekt nach wie vor nicht velofreundlich sei: Insbesondere die aufgrund aktueller Vorschriften geplante Spreizung der Tramgleise wird kritisiert. Pro Velo hätte darum eine Erschliessung des Fischermättelis per Bus favorisiert. Eine solche ist jedoch vorderhand weder angebracht noch vorgesehen (vgl. Kap. 4 vorne).

5.2.2 Knoten Weissenstein-/Könizstrasse:

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

5.2.3 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 optimalere Velolösung bei der Haltestelle ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.

5.2.4 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 die Gleisabstände den aktuellen Vorschriften entsprechend verbreitert werden müssen.

In Fahrrichtung stadtauswärts sind trotzdem gewisse Verbesserungen für Velofahrende 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 Fahrrichtung stadteinwärts hingegen ergibt sich für Velofahrende wegen der 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 Geschwindigkeit nicht möglich.

Andere Velolösungen bei den Haltestellen sind aufgrund der engen Verhältnisse nicht möglich. Auf den ersten Blick ist zwar im Bereich des Schulhauses Pestalozzi hinter der Haltestelle stadteinwärts etwas Platz für eine Velolösung 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.

5.2.5 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 Fahrrichtungen Haltestellenumfahrungen einrichten.

5.3 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 wer-

den. 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 (+ 34 Bäume). Nachfolgend eine Übersicht:

- Im Bereich der Wendeschleife Fischermätteli (Eigentum BERNMOBIL) müssen sechs Bäume gerodet werden. Entlang der Weissensteinstrasse wird eine neue Bushaltestelle geplant, 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. Auch diese Bäume werden ersetzt. Im Bereich der Wendeschleife Fischermätteli werden insgesamt 22 neue Bäume gepflanzt, d.h. ein Plus von 16 Bäumen.
- Weitere Baumpflanzungen erfolgen beim Munzingerplätzli (4 Bäume), im Bereich der Abzweigung Weissensteinstrasse – Pestalozzistrasse und des kleinen Platzes nahe Haltestelle Cäcilienstrasse (je 1 Baum) und bei der Einmündung Hopfenweg (2 Bäume).
- Brunnhof: Im Bereich des Brunnhofs sind Klimamassnahmen vorgesehen. Aufgrund der bestehenden Einstellhalle auf der Südseite des Brunnhofs ist der Raum für Baumpflanzungen knapp (ca. 70 cm stehen zur Verfügung). In Abstimmung mit Stadtgrün sollen trotz der beschränkten Platzverhältnisse auf der Südseite über der Einstellhalle insgesamt 10 Bäume gepflanzt werden – eine zusätzliche Schüttung von rund 30 cm ist möglich. Mit einer Bewässerungsanlage kann sichergestellt werden, dass die Bäume trotz des beschränkten Wurzelraums gedeihen. Auf der Nordseite sind Pflanzungen aufgrund des Neubaus und der Veloumfahrung nicht möglich.
- Insgesamt müssen im gesamten Projektperimeter sechs Bäume gefällt werden, 40 werden neu gepflanzt.

Wie bereits dargelegt, wird der Boden an mehreren Standorten im Projektperimeter entsiegelt, womit ein weiterer 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 heute asphaltierte Innenraum der Tramwendeschleife neu mit einer Kies-Chaussierung ausgebildet und mit einer Baumreihe umschlossen. Im Mittelstreifen der Haltestelle ist eine Grünfläche vorgesehen.
- Beim Munzinger-Schulhaus (Hubelmattstrasse/Munzingerstrasse) und im Mittelstreifen der Haltestelle wird ein grosser Teil der Asphaltfläche durch Kies-Chaussierungen und begrünte Flächen ersetzt.
- Das kleine Plätzli an der Pestalozzistrasse (im Projekt als «Veieliplatz» bezeichnet) und das Plätzli im Bereich des Hopfenwegs sollen entsiegelt und als Kiesplätze gestaltet werden, die von Hecken umschlossen werden.
- Als Massnahme gegen die Stadthitze werden auch im Brunnhof die Asphaltflächen stellenweise aufgebrochen.
- Die Baumgruben im Bereich des Pestalozzischulhauses und gegenüber des Veieliplätzlis werden vergrössert.
- Bilanz: Total wird eine Fläche von 1 750 m² entsiegelt.

Mit der Neupflanzung von 40 Bäumen bzw. einer Baumbilanz von +34 und der Entsiegelung einer Fläche von 1 750 m² im dicht besiedelten Gebiet kann ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas geleistet werden.

5.4 Lichtsignalanlagen

Sämtliche Lichtsignalanlagen im Projektperimeter haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und werden ersetzt. Zudem wird im Zuge der Bauarbeiten auf der gesamten Länge des geplanten Gleisersatzes ein Koordinationskabelnetz erstellt. Diese heute noch fehlende Verbindung stellt den Anschluss sämtlicher Lichtsignalanlagen an den städtischen Zentralrechner sicher und dient der Überwachung der jeweiligen Anlage.

5.5 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 werden letztlich von den Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzern getragen werden müssen, werden aber von der Stadt vorfinanziert und sind deshalb im vorliegenden Kreditantrag eingerechnet.

5.6 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.

5.7 Drittprojekt Fuss- und Radweg Schwarztorstrasse (Abschnitt Brunnmatt-/Zieglerstrasse)

Das Projekt Gleisersatz Brunnhof-Fischermätteli betrifft u.a. die Brunnmattstrasse. Hier, auf dem ehemaligen «Meinen-Areal», wird aktuell ein Hochbauvorhaben realisiert («Meinen-Überbauung»). Vor Inbetriebnahme der neuen Überbauung muss der bestehende Fussweg, der zwischen der Brunnmatt- und Zieglerstrasse auf der nördlichen Seite der Schwarztorstrasse über das Meinen-Areal verläuft, vom privaten in den öffentlichen Strassenraum versetzt werden – auf dem Meinen-Areal ist an seiner Stelle eine Baumreihe geplant.

Mit der Verschiebung des zwei Meter breiten Fusswegs in den öffentlichen Raum soll im Rahmen des vorliegend beantragten Drittprojekts auch ein von der Fahrbahn erhöhter Radweg von ebenfalls zwei Metern Breite erstellt werden – heute ist die Velospur lediglich markiert. Die Sicherheit für Radfahrende wird mit dieser Massnahme wesentlich verbessert.

Auf der Südseite der Schwarztorstrasse soll der Fussweg durchgängig vortrittsberechtigt erstellt werden. Das bedeutet, dass die in die Schwarztorstrasse einmündenden Flieder- und Lilienweg mit einer Trottoirüberfahrt versehen werden. Die Vorstudie zum Drittprojekt «Fuss- und Radweg Schwarztorstrasse» sieht beim Knoten Zieglerstrasse zudem eine entsiegelte Fläche als Klimaauflwertungsmassnahme vor.

6. Baustellenbetrieb

6.1 Bauablauf

Es ist erklärtes Ziel der Bauherrschaft, während den Bauarbeiten die Beeinträchtigungen für das Quartier und den Verkehr so klein wie möglich zu halten; ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Sicherheit der Fussgänger*innen und der Velofahrenden 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: Vorbehältlich der Kreditgenehmigung durch den Stadtrat und die Stimmberechtigten starten die Bauarbeiten frühestens 2026 und dauern ungefähr bis Mitte 2028. Aufgrund der zentralen Funktion der Weissensteinstrasse im städtischen Verkehrssystem dürften sämtliche Arbeiten an dieser Strasse im Zweischichtbetrieb und in Samstagsarbeit ausgeführt werden. Sonntagsarbeit wird nur in Ausnahmefällen bewilligt. Die Arbeiten in der Pestalozzi- und Brunnmattstrasse werden im Einschichtbetrieb umgesetzt.

6.2 Umleitungen/Verkehrsmanagement

6.2.1 Ausgangslage

Aufgrund der umfangreichen Kanal- und Werkleitungsarbeiten und der engen Platzverhältnisse muss der Trambetrieb auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 womöglich 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.

6.2.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Ein vollwertiger Ersatz der Tramlinie durch Busse ist aufgrund des Strassennetzes im Quartier nicht machbar. Als einzige Massnahme kann die Buslinie 17 (Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt) verstärkt werden, was allerdings keine vollwertige Kompensation darstellt. Ob die über die Weissensteinstrasse verkehrende Buslinie 31 (Tangentiallinie Niederwangen Erle – Europaplatz – Brunnadernstrasse) stadteinwärts grossräumig umgeleitet oder während der relevanten Bauphase eingestellt wird, ist im Rahmen der Bauphasenplanung detailliert zu klären. Während des relativ kurzen Unterbruchs der Linien 7 und 8 infolge des Weichenanschlusses in der Effingerstrasse wird für beide Linien ein Tramersatz mit Bussen eingerichtet.

6.2.3 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.

6.2.4 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.

6.2.5 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.

6.2.6 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.

6.2.7 Verkehrsdienste

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

6.2.8 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.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 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. Das Drittprojekt Fuss- und Radweg Schwarztorstrasse hingegen wird zu hundert Prozent von der Stadt finanziert.

7.2 Gesamtkosten des Projekts

Für die Gleissanierung Brunnhof – Fischermätteli ist gemäss Kostenvoranschlag im Bauprojekt mit Gesamtkosten von 42,6 Mio. Franken (inkl. MwSt; Kostengenauigkeit: $\pm 10\%$) zu rechnen. Davon entfallen 17,4 Mio. Franken auf BERNMOBIL, 13,0 Mio. Franken auf die Stadt Bern, 9,4 Mio. Franken auf Energie Wasser Bern und 2,8 Mio. Franken auf den Kanton Bern (Oberingenieurkreis II).

7.3 Anteil der Gesamtkosten zulasten der Stadt Bern

Der städtische Anteil am Gesamtprojekt beträgt gemäss Kostenvoranschlag vom 2. Februar 2024 13,0 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. 2018-100, 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 für Kunst im öffentlichen Raum.

7.4 Kosten der Stadt 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 Reserven aus dem Gesamtprojekt – Kostenanteile für Zusatzaufwendungen eingerechnet; darüber werden auch die Kosten für die Markierung/Signalisation der alternativen Veloroute zwischen Cäcilienplatz und Weissensteinstrasse finanziert (vgl. Kap. 4.2).

Der beantragte Kredit umfasst zudem die von der Stadt Bern vorfinanzierten Kosten für die Sanierung der privaten Abwasser-Hausanschlüsse im Strassenraum (s. Kap. 5.5 und 8) sowie die Kosten für die Projektierung und Ausführung des Fuss- und Radwegs Schwarztorstrasse (s. Kap. 5.7).

7.5 Beantragter Kredit

Beschrieb	Kosten
Kosten steuerfinanziert	Beantragter Kredit
(aus dem allgemeinen Haushalt finanzierter Anteil)	in Fr.
Bauarbeiten	6 157 000.00
Honorare	1 404 000.00
Diverses	457 000.00
Zwischentotal (gemäss Kostenvoranschlag Bauprojekt)	8 018 000.00
Projekt- und Ausführungskredit Fuss- und Radweg Schwarztorstr.	400 000.00
Kosten für Zusatzaufwendungen der Stadt	750 000.00
Reserven Gesamtprojekt (Anteil der Stadt)	250 000.00
Vorprojekt 2012 (GRB Nr. 1190 vom 31. August 2011)	83 000.00
Zwischentotal	9 501 000.00
Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) (1 % der Bausumme gerundet)*	95 000.00
Zwischentotal	9 596 000.00
Mehrwertsteuer 8.1 % (gerundet)	804 000.00
Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)	10 400 000.00

*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 Fr.
Bauarbeiten	2 993 000.00
Honorare	665 000.00
Diverses	366 000.00
Zwischentotal (gemäss Kostenvoranschlag Bauprojekt)	4 024 000.00
Kosten für Zusatzaufwendungen/Hausanschlüsse	700 000.00
Reserven Gesamtprojekt (Anteil Stadt Bern)	150 000.00
Zwischentotal	4 874 000.00
Mehrwertsteuer 8.1 % (gerundet)	426 000.00
Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)	5 300 000.00

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 Kap. 9.2).

7.6 Begründung der Mehrkosten

7.6.1 Gegenüber den Angaben im Antrag zum Projektierungskredit (2017)

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 42,6 Mio. Franken, wovon 13 Mio. Franken von der Stadt Bern getragen werden müssen. Hinzu kommen die Kosten für die Projektierung und Realisierung des Fuss-/Radwegs Schwarztorstrasse, die vorfinanzierten Kosten für die Sanierung der privaten Abwasseranschlüsse, Reserven sowie Kostenanteile für Zusatzaufwendungen. Insgesamt beträgt der städtische Ausführungskredit somit 15,7 Mio. Franken, davon entfallen 10,4 Mio. Franken auf den Strassenbau (Investitionsrechnung) und 5,3 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Stadtentwässerung (gebührenfinanzierter Anteil; alle Beträge inkl. MwSt).

Ein direkter Vergleich der Projektstände 2012 (Vorprojekt mit Genauigkeit +/- 30 %) und 2024 (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.

7.6.2 Gegenüber den Angaben im Antrag zum zurückgezogenen Ausführungskredit (2021)

In der Vorlage 2021 wurde der seitens Stadt erforderliche Kredit mit 14,6 Mio. Franken beziffert. Aus folgenden Gründen steigt der beantragte Kredit nun um 1,1 Mio. Franken:

Der steuerfinanzierte Kostenanteil erhöht sich um 0,8 Mio. Franken. Wichtigster Grund für die zusätzlichen Kosten sind der neu beantragte Projektierungs- und Ausführungskredit für einen Fuss- und Radweg in der Schwarztorstrasse (+0,4 Mio. Franken). Zudem können gegenüber dem Projekt 2021 zusätzlich 15 neue Bäume gepflanzt werden (+0,3 Mio. Franken). Schliesslich steigt der Betrag für die Mehrwertsteuer, deren Satz erhöht wurde (+0,1 Mio. Franken).

Der gebührenfinanzierte Anteil des Ausführungskredits steigt um 0,3 Mio. Franken gegenüber dem Antrag 2021, was auf Projekterweiterungen (+0,2 Mio. Franken) und den angehobenen Mehrwertsteuersatz (+ 0,1 Mio. Franken) zurückzuführen ist.

8. Beiträge Dritter

Die Kosten der eigentlichen Gleissanierung werden vom Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs finanziert und sind in der kantonalen Finanzplanung eingestellt.

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.

9. Folgekosten

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

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Restbuchwert	10 400 000.00	10 140 000.00	9 880 000.00	260 000.00
Abschreibung 2.5 %	260 000.00	260 000.00	260 000.00	260 000.00
Zins 1.3 %	135 200.00	131 820.00	128 440.00	3 380.00
Kapitalfolgekosten	395 200.00	391 820.00	388 440.00	263 380.00

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

Da es sich bei der Sonderrechnung Stadtentwässerung um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt, werden Abschreibung und Verzinsung der darüber finanzierten Projektteile auf der Kreditsumme ohne Mehrwertsteuer berechnet.

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	80. Jahr
Restbuchwert	4 874 000.00	4 813 075.00	4 752 150.00	60 925.00
Abschreibung 1.25 %	60 925.00	60 925.00	60 925.00	60 925.00
Zins 1.3 %	63 360.00	62 570.00	61 780.00	790.00
Kapitalfolgekosten	124 285.00	123 495.00	122 705.00	61 715.00

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten (SRB Nr. 2018-100) vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Diese Kosten sind im Globalbudget nicht enthalten.

9.3 Betriebsfolgekosten

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

Mit der geplanten dauerhaften Aufhebung von insgesamt 22 Parkfeldern (s. Kap. 5.1.11) per Anfang 2026 entfallen der Stadt jährliche Einnahmen in der Grössenordnung von rund Fr.12 000.00.

10. Werterhalt und Mehrwert

	Wererhalt	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.

11. Partizipation/Kommunikation

Das vorliegende Projekt wurde der Quartiervereinigung QM3 in den Jahren 2020 und 2021 an zwei Sitzungen detailliert vorgestellt. Zu Fragen Anlass gaben vor allem der als Unfallschwerpunkt bekannte Knoten Weissenstein-/Könizstrasse, die engen Platzverhältnisse in der Pestalozzi- und der Brunnmattstrasse, die geplanten Klimamassnahmen im gesamten Projektperimeter sowie die veranschlagten Gesamtkosten. Das Projekt stiess bei den Delegierten insgesamt auf Wohlwollen.

Ziel der Kommunikation während den Realisierungsphasen 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 direkt von BERNMOBIL informiert. Vor Baubeginn und während den Bauarbeiten sollen die Direktbetroffenen die Möglichkeit erhalten, der Bauherrschaft ihre Anliegen zu unterbreiten und Fragen zu stellen. Während den Bauphasen wird über verschiedene Kanäle wie eigene Homepage, Flugblätter und Briefe informiert.

12. Bewilligungsverfahren

In Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wurde festgelegt, dass das Projekt Gleisersatz Brunnhof – Fischermätteli verfahrenstechnisch in verschiedene Bewilligungsverfahren aufgeteilt wird⁶:

- Für den Gleisersatz, die Oberflächensanierung, die Tramwendeschleife, 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 «Veieliplatz» vis-à-vis Lentulusstrasse), für die gesamte Umgestaltung im Brunnhof sowie den Fuss- und Radweg Schwarztorstrasse sollen kantonrechtliche Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden (Federführung Stadt/TAB).

Mit der Erarbeitung des Bauprojekts wurde das PGV-Dossier finalisiert. Dieses soll im Mai 2024 beim BAV zur Vorprüfung eingereicht werden (Federführung BERNMOBIL). Die öffentliche Auflage ist für Juli 2024 vorgesehen. Parallel dazu sollen die Baubewilligungsverfahren für die Plätze abgewickelt werden (Federführung Tiefbauamt).

13. Projektablauf/Termine

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

2024 – Sommer 2025	Plangenehmigungs- und kantonrechtliche Baubewilligungsverfahren
Juni 2024	Verabschiedung Abstimmungsvorlage durch Stadtrat
September 2024	Volksabstimmung Stadt Bern
Ab Herbst 2024	Ausführungsprojekt und Baumeistersubmissionen
Frühestens Januar 2026	Baubeginn
Sommer 2028	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 müssen – wozu auch die Stadt einen finanziellen Beitrag leisten müsste (Anteil an neue Strassenraumteilungen etc.). Mit einem blossen Gleisersatz wären aber die Haltestellen entgegen den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) weiterhin nicht hindernisfrei ausgestaltet. Die eidgenössische Gesetzesvorgabe müsste also auf anderem Weg umgesetzt werden. Zudem würden auch die Gleisabstände weiterhin nicht den heutigen Vorschriften 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.

⁶ Das BAV erachtet sich als nicht zuständig für die Bewilligung von Vorhaben, die nicht in einem direkten Zusammenhang mit der Tramanlage stehen.

14. Klimaverträglichkeit

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements der Stadt Bern vom 17. März 2022 (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten. Beim vorliegenden Projekt wird während der Bauarbeiten ein besonderes Augenmerk auf den Schutz der Bäume gelegt. Einige Bäume müssen jedoch aufgrund der notwendigen Umgestaltungen der Haltestellen entfernt werden – sie werden nach Abschluss der Arbeiten durch neue Bäume ersetzt. Gleichzeitig werden aber im Rahmen des Projekts mehrere neue Bäume gepflanzt. Die Baumbilanz ist deutlich positiv (+ 34 Bäume). Zudem wird der Boden an mehreren Standorten im Projektperimeter entsiegelt (total 1 750 m²), womit ein weiterer Beitrag zu Verbesserung des Stadtklimas geleistet wird. Entsiegelte Flächen heizen sich weniger auf, zudem kann das Oberflächenwasser versickern, was dem Mikroklima zugutekommt. Insgesamt ist das Projekt mit dem Klimareglement vereinbar.

Antrag

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

Fr. 10 400 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001122 (I5100481) (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035) für den Projektbestandteil Strassenbau.

Fr. 5 300 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto IN850-001064 (I8500169) (Gemeinkostensammler GS850-IK-000003) 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, 24. April 2024

Der Gemeinderat

Beilagen:

- Planbeilagen
- Entwurf Abstimmungsbotschaft
- Fachbericht mit ergänzenden Informationen zu den Fragen der Kommission PVS