10.000186 (10/222)
Reg. 66/-00

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Marktgasse: Gesamtsanierung; Grundsatzentscheid Pflästerung und Erhöhung Projektierungskredit

1. Worum es geht

Die Pflästerung in der Marktgasse wird vor allem im Bereich der Tramgleise durch den Schwerverkehr sehr stark beansprucht. Zudem ist sie - wie auch der Gleiskörper - wegen der Temperaturunterschiede zwischen Sommer und Winter erheblichen Spannungen ausgesetzt. Es kam deshalb seit der letzten Gesamtsanierung im Jahr 1995 immer wieder zu Schäden, welche durch bauliche Massnahmen behoben werden mussten, damit die Betriebssicherheit gewährleistet blieb.

Eine umfassende Sanierung ist inzwischen unumgänglich geworden, zumal die Pflästerung infolge der zahlreichen Belagsflicken heute auch ein Bild bietet, das den städtebaulichen Ansprüchen bei weitem nicht mehr genügt (Stichwort Unesco-Weltkulturgut). Aus rein wirtschaftlichen Überlegungen wäre angezeigt, zumindest im Bereich der Tramgleise auf die Pflästerung zu verzichten und einen widerstandsfähigeren Belag einzubauen. Aus historischer Sicht indessen ist es unabdingbar, dass die Pflästerung auf der ganzen Breite der Marktgasse erhalten bleibt. Soll die Pflästerung beibehalten werden, so ist dies allerdings mit erheblichen Mehrkosten verbunden.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat deshalb einerseits, in einem Grundsatzentscheid festzuhalten, dass die Marktgasse auch in Zukunft von Fassade zu Fassade gepflästert sein soll. Zugleich wird dem Stadtrat ein Projektierungskredit beantragt, damit für die Marktgasse ein Gesamtsanierungsprojekt erarbeitet werden kann, das einen Gleisaufbau mit Pflästerung nach neustem Stand der Technik vorsieht. Zu diesem Zweck soll der vom Gemeinderat im September 2006 gesprochene Projektierungskredit von Fr. 145 000.00 um Fr. 530 000.00 (Strassenbau) und Fr. 160 000.00 (Stadtentwässerung) auf neu insgesamt Fr. 835 000.00 erhöht werden.

2. Ausgangslage

Der Strassenkörper der Marktgasse hat Tag für Tag ein ausserordentlich hohes Schwerverkehrsaufkommen zu bewältigen (Trams, Busse, Anlieferung). Die letzte Gesamtsanierung der Marktgasse ist vor fünfzehn Jahren, im Sommer 1995, ausgeführt worden. Damals wurde die Gasse neu gepflästert, die Tramgleise wurden ausgewechselt und vollständig erneuert. Bereits im Juni 2000 stellte das Tiefbauamt grössere Schäden an der Pflästerung fest. Eingehende technische Untersuchungen und juristische Abklärungen ergaben damals, dass die Schäden nicht auf Garantiemängel oder versteckte Mängel zurückzuführen waren. Eine Haftung der Totalunternehmung Marktgasse, welche die Gesamtsanierung 1995 realisiert hatte, war somit ausgeschlossen. Vielmehr zeigte sich, dass die Kombination von Tramtrog und Pflästerung in der ausgeführten Art den in der Marktgasse auftretenden Belastungen auf die Dauer nicht standzuhalten vermochte.

Seit dem Jahr 2000 sind im Bereich der Gleise immer wieder teilweise umfangreiche Unterhaltsarbeiten nötig geworden. Die Intervalle zwischen den Unterhaltsarbeiten wurden immer kürzer, die Arbeiten aufwändiger. Um die Sicherheit nicht nur des Tramverkehrs, sondern vor allem auch der Fussgängerinnen und Fussgänger weiterhin gewährleisten zu können, mussten die schadhaften Stellen im Gleisbereich mit Belagsflicken laufend ausgebessert werden, so dass die Pflästerung der Marktgasse heute auch den ästhetischen Ansprüchen nicht mehr genügt.

Im September 2006 bewilligte der Gemeinderat einen Projektierungskredit von Fr. 145 000.00 zur Untersuchung der Schäden an der Pflästerung und zur Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für die Sanierung der Marktgasse. Aus den bisherigen Untersuchungen lassen sich folgende Erkenntnisse zu den Schäden im Gleisbereich zusammenfassen:

- Bei Tramanlagen sind der Lärm-, der Erschütterungs- und der Streustromschutz von zentraler Bedeutung. Zu erfüllen sind diese Anforderungen nur durch entsprechende Lagerung und Isolation der Gleise. In der Stadt Bern kommt ein sogenanntes Massenfederungssystem zur Anwendung, das sich gemäss Angaben von BERNMOBIL im Strassenbereich ausserhalb von Pflästerungen bewährt. Es wird von BERNMOBIL bei allen neuen Sanierungen (z. B. Gleissanierung Thunplatz, 2009) oder bei Neubauten (z. B. Tram Bern West) angewandt. Dabei wird der ganze Gleiskörper mit Isolationsmatten eingepackt. In der Marktgasse ist die Strassenoberfläche jedoch gepflästert. Die Fugen zwischen den Pflästerungen sind mit Mörtel ausgegossen. Dadurch ist die Oberfläche sehr starr. Im Unterschied zu einem normalen Strassenbelag kann dieses starre System Bewegungen (zum Beispiel des Tramtrogs) nicht absorbieren. In Kombination mit der extrem hohen Beanspruchung durch Tram und Bus führt dies unweigerlich zu Schäden an der Pflästerung und zu einem progressiven Schadensverlauf.

- Der Ursprung der Schäden an der Pflästerung ist gemäss heute gültigen Erkenntnissen darauf zurückzuführen, dass jede Tram- und Busüberfahrt - bedingt durch das Massenfederungssystem - im Gleiskörper Bewegungen im Millimeterbereich auslöst. In der starren Strassenoberfläche (gebundene Pflästerung) führt dies auf die Dauer zwangsläufig zu Rissen. Durch diese Risse dringen Wasser (inkl. Salz) und Schmutzpartikel ein, was nicht nur die Pflästerung weiter zerstört, sondern auch die Isolationsmatten. Je mehr Schäden auftreten, desto mehr Wasser und Schmutz dringen ein. Im Winter beschleunigt das abwechselnde Gefrieren und Auftauen des eingesickerten Wassers die fortschreitende Zerstörung. Daraus resultieren die heute sichtbaren Absenkungen der Gleise und der Pflästerung.

- Für die - früher oder später unumgängliche - Gesamtsanierung der Marktgasse ist ein taugliches Gleissystem zu finden, das einerseits die technischen Bedingungen erfüllt (d.h. der Belastung durch Tram, Bus und Anlieferung standhält) und andererseits den gestalterischen Ansprüchen (Stichwort Pflästerung im Kontext des Unesco-Weltkulturerbes) gerecht werden kann. Für diese Grundproblematik bietet die in zwei parlamentarischen Vorstössen[1] erhobene Forderung, zur Entlastung der Marktgasse alternative Verkehrsführungen zu prüfen, zumindest kurz- bis mittelfristig keinen Lösungsansatz: Die im Vordergrund stehende Verlegung der Buslinie 12 aus der Spital- und der Marktgasse kann erst mit der

[1] Motion Luzius Theiler (GPB-DA): 5 Tramlinien durch Spital- und Marktgasse? Für eine Alternativplanung für den öffentlichen Verkehr in der Innenstadt (eingereicht 30.4.09) sowie Motion Fraktion FDP (Mario Imhof, FDP): Tram- und Buslinien nicht mehr durch die Markt- und Spitalgasse, Planung jetzt an die Hand nehmen! (eingereicht 2.7.09)

Realisierung des Trams Ostermundigen-Köniz umgesetzt werden, wie der Gemeinderat in seiner Antwort vom 28. Oktober 2009 auf die beiden Vorstösse dargelegt hat.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde im Mai 2009 ein dreiköpfiges Team von externen Experten aus den Fachbereichen Gleisbau, Pflästerung und Akustik mit der Evaluation einer Lösung beauftragt, welche einerseits alle Anforderungen bezüglich Beanspruchung und Belastung im Gleis- und Fahrbereich erfüllt und andererseits den hohen Ansprüchen an die Strassenraumgestaltung genügt. Ihren Schlussbericht hat die Expertengruppe im Februar 2010 abgeliefert.

3. Grundsatzentscheid Pflästerung

Die Marktgasse nimmt im Stadtgefüge eine besondere Stellung ein. Sie bildet zusammen mit Gerechtigkeits-, Kram- und Spitalgasse die eigentliche Hauptachse der Berner Altstadt. Darüber hinaus ist sie von den genannten Strassenzügen dank dem beidseitigen Abschluss durch Stadttürme (Zytglogge- und Käfigturm) diejenige mit der stärksten stadträumlichen Wirkung. Die Pflästerung der Marktgasse ist historisch nachgewiesen und bildet mit den wertvollen Gebäuden eine städtebauliche und denkmalpflegerische Einheit. Die Wahl dieser Belagsart ist daher aus denkmalpflegerischen Gründen unabdingbar. Diese Überlegungen hat die städtische Denkmalpflegekommission an ihrer Sitzung vom 12. September 2007 ausdrücklich bestätigt. Reaktionen in der Presse sowie Briefe und E-Mails, welche die Stadtbehörden infolge der provisorischen Flickarbeiten am Belag in der Marktgasse erhalten haben, zeigen überdies, dass die Frage der Pflästerung von grossem öffentlichem Interesse ist und sehr sensibel wahrgenommen wird. Ebenso dürfen die Folgen der Belagswahl für die Attraktivität der Innenstadt als Einkaufszentrum und als Anziehungspunkt für den Tourismus nicht unterschätzt werden.

Die Altstadt von Bern befindet sich seit 1983 auf der Liste der Unesco-Weltkulturgüter. Sie figuriert ebenso im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Stadtbild von nationaler Bedeutung und steht gemäss städtischer Bauordnung (BO.06) integral unter Schutz. Das kantonale Baugesetz präzisiert zudem in Artikel 10b Absatz 1 (BauG): "Baudenkmäler dürfen durch Veränderungen in ihrer Umgebung nicht beeinträchtigt werden." Die Art des Belags in einer der wichtigsten und beidseits von geschützten Bauten gesäumten Gasse ist zwingend der Umgebung von Baudenkmälern zuzurechnen. Ein Asphalt- oder Betonbelag wird den wertvollen Bauten und der Altstadt als Ganzes in keiner Weise gerecht und würde eine Beeinträchtigung nicht nur von einzelnen Baudenkmälern, sondern eines primären Teils der geschützten Altstadt darstellen. Ein sorgfältiger Umgang mit dem Kulturgut Altstadt und die grösste Rücksichtnahme auf das Stadtbild müssen daher bei der Sanierung im Vordergrund stehen.

Damit das weitere Vorgehen festgelegt werden konnte, wurde 2008 eine Wirtschaftlichkeitsprüfung verschiedener Sanierungsvorschläge (mit und ohne Pflästerung) vorgenommen. Diese kam zum Schluss, dass ein vorgezogener Komplettersatz des Gleiskörpers inkl. Ersatz der Pflästerung im Gleis- sowie im Busspuren-Bereich die wirtschaftlichste Lösung darstellt. Aus technischen Gründen wurde empfohlen, die Pflästerung durch bitumenhaltigen Belag zu ersetzen. Aus den oben dargelegten städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gründen kann aber eine Ausführung mit bitumenhaltigem Belag für die Marktgasse nicht in Frage kommen.

Gemäss einer groben Richtschätzung der erwähnten Expertengruppe bedingt das Beibehalten der Pflästerung Mehrinvestitionen von ca. 3,3 Mio. Franken im Vergleich zu einer her-

kömmlichen Lösung mit bitumenhaltigem Belag. Die zusätzlichen Unterhaltskosten für die Pflästerung werden auf mindestens Fr. 36 000.00 pro Jahr geschätzt. Die voraussichtliche Nutzungsdauer wäre indessen mit oder ohne Pflästerung gleich lang: So oder so sind die Tramgleise nach jeweils ca. 20 Jahren derart stark abgenutzt, dass sie ersetzt werden müssen.

In der Wirtschaftlichkeitsanalyse wurden nur die Sanierungskosten für die Schäden im Bereich der Gleise und der Busfahrspuren berechnet. Die Expertengruppe dagegen berücksichtigte in einer ganzheitlichen Betrachtungsweise sämtliche heute bekannten Rahmenbedingungen und Anforderungen (z. B. neue Entwässerungsvorschriften, Sanierung Stadtbach, Anpassung Gleisgeometrie, Gestaltung, vgl. nachfolgende Ziffer 5). Sie legte deshalb ihrer Kostenberechnung den Gesamtersatz der Pflästerung von Fassade zu Fassade zugrunde. Ohnehin ist bei einem Neubau der Gleisanlage der Ersatz der gesamten Pflästerung zwingend vorauszusetzen, weil sonst neue Schwachstellen (Fugen zwischen alter und neuer Pflästerung) und daraus wiederum Schäden mit hohen Unterhaltskosten entstehen.

Aufgrund der dargelegten Überlegungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, im Hinblick auf die zu projektierende Gesamtsanierung in einem Grundsatzentscheid festzulegen, dass die Pflästerung in der Marktgasse von Fassade zu Fassade beizubehalten sei.

4. Erkenntnisse aus dem Expertenbericht

Die nachfolgenden Ausführungen gehen von der Voraussetzung aus, dass der Stadtrat die Beibehaltung der Pflästerung in der Marktgasse beschliesst. Für die Sanierung der Gleise unter Beibehaltung der Pflästerung ist eine Lösung nach neustem Stand der Technik zu wählen. Dies zu gewährleisten, ist die Aufgabe der bereits mehrfach erwähnten Gruppe von ausgewiesenen Fachleuten der Gebiete Gleisbau, Pflästerung und Akustik. Die Expertengruppe hatte konkret den Auftrag, anhand bereits realisierter Lösungen im In- und Ausland Vor- und Nachteile verschiedener Systeme aufzuzeigen und daraus eine Bestlösung für die Sanierung der Marktgasse zu entwickeln. Ihr Schlussbericht vom 18. Februar 2010 liefert zur Hauptsache folgende Resultate:

- Gleisanlagen in gepflästerten Strassen gibt es auch in andern Städten im In- und Ausland. Die beauftragten Experten recherchierten namentlich in verschiedenen deutschen Städten[2], wo ähnliche Rahmenbedingungen vorliegen wie in Bern (Tram mit Pflästerung und Busbelastung, vergleichbare Temperaturschwankungen). Die Abklärungen haben gezeigt, dass es in keiner der untersuchten Städte eine befriedigende Lösung gibt, welche in der Praxis Bestand hatte und für Bern übernommen werden könnte. Entweder treten ebenfalls erhebliche Schäden auf, oder aber bei der Pflästerung wurden Kompromisse gemacht, welche den hiesigen städtebaulichen Ansprüchen in keiner Weise genügen. Zudem sind keine vergleichbaren Strecken mit einem derart hohen Verkehrsaufkommen wie in der Marktgasse (kombiniert Tram und Bus) bekannt.

- Auffallend ist auch, dass in den untersuchten Städten sehr unterschiedliche Systeme und Pflästerungsarten Anwendung fanden. Keine dieser Methoden hat sich aber bewährt oder durchgesetzt. Ausserdem können bei den meisten untersuchten Objekten aufgrund des

[2] Abklärungen getroffen wurden in Bremen, Darmstadt, Dresden, Freiburg i. B., Hannover, Heilbronn und Würzburg.

jungen Betriebsalters keine zuverlässigen Aussagen über die Lebensdauer gemacht werden.

- Aufgrund der untersuchten Objekte wurden vier verschiedene Systeme mit je zwei Untervarianten geprüft und miteinander verglichen. Dabei wurden auch die jeweiligen Hersteller eingeladen, um verschiedene Ausführungsarten und offene Fragen zu diskutieren. Die Bewertungskriterien wurden von den Experten vorgängig zusammen mit den Fachleuten der Stadt Bern und von BERNMOBIL definiert. Für die Variantenbewertung dienten Bautechnik, Gestaltung/Umwelt und Kosten als Hauptkriterien.

- Auch bei unterschiedlicher Gewichtung der Hauptkriterien hat in der Variantenbewertung stets dasselbe System mit der Bezeichnung Edilon INFUNDO am besten abgeschnitten. Aus diesem Grund empfehlen die Experten den Bauherrschaften Stadt Bern und BERNMOBIL dieses System für die Gesamtsanierung der Marktgasse einzusetzen. Beim empfohlenen System wird die Tramschiene in einem starren, U-förmigen Stahltrog mit einer Vergussmasse gelagert.

- Die Expertengruppe empfiehlt ferner, die Gleisgeometrie zu strecken, damit die Kräfteeinwirkung auf die Pflästerung verringert wird. Dazu müssen aber bestehende Werkleitungen angepasst werden, was im Rahmen der Projektierung in einer Kosten-/Nutzenanalyse noch genauer untersucht werden muss.

- Auch mit dem am besten bewerteten und von den Experten empfohlenen System werden sich Schäden an der Pflästerung insbesondere im Gleis- und Fahrbahnbereich nicht verhindern lassen. Diese können aber mit entsprechendem Unterhaltsaufwand kontrolliert und gemäss den gestalterischen Anforderungen geflickt werden.

5. Weitere Bedürfnisse

Ausgangspunkt für die Sanierung der Marktgasse ist - wie in den bisherigen Ausführungen dargelegt - die Sanierung der Pflästerung und der Ersatz des heutigen Gleissystems. In der im April 2009 durchgeführten Koordinationssitzung zur Sanierung der Marktgasse wurden indessen auch grössere Bedürfnisse seitens der Siedlungsentwässerung angemeldet. Nicht zuletzt deshalb hat das Sanierungsprojekt mittlerweile den Charakter einer umfassenden Gesamtsanierung angenommen.

5.1. Neue Mischwasserleitung, Sanierung Stadtbach

Gemäss heutiger Umweltschutzgesetzgebung dürfen Abwasser der Strasse, des Gleisbereichs und der Dächer nicht mehr unbehandelt in einen Vorfluter abgeleitet werden (Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998). In der Marktgasse ist dies jedoch heute noch der Fall. Die Abwasser sind deshalb im Rahmen der Sanierung neu zu fassen und entsprechend abzuleiten. (In der Spitalgasse wurden die entsprechenden Massnahmen 2007 im Rahmen des Projekts Neuer Bahnhofplatz Bern, in der Kram- und der Gerechtigkeitsgasse 2005 im Rahmen der Gassensanierung umgesetzt.)

In der Marktgasse befinden sich bereits sehr viele Werkleitungen (Gas, Wasser, Elektro, Telekommunikation, etc.). Der in der Mitte der Gasse verlaufende Stadtbach und die Gleisanlagen schränken den verfügbaren Raum zusätzlich sehr stark ein. Gemäss einer Machbarkeitsstudie muss die neue Mischwasserleitung deshalb unter dem Gleistrassee platziert werden. Die technische Machbarkeit einer solchen Lösung wurde von der Studie bestätigt.

Ferner muss der Stadtbach im Bereich der Haltestelle Bärenplatz und im unteren Bereich der Marktgasse, Seite Zytglogge, erneuert werden.

5.2. Haltestelle Bärenplatz

Die Sanierung der Fahrbahn der Haltestelle Bärenplatz wurde 2008 - als die Spitalgasse im Rahmen des Projekts Neuer Bahnhofplatz Bern saniert wurde - zurückgestellt. Die damals offen gebliebene Frage der Gestaltung der Strassenoberfläche soll nun im Rahmen der Gesamtsanierung Marktgasse geklärt werden.

5.3. Weichenanlage Zytglogge

Die Weichenanlage vor dem Zytglogge (Kornhausplatz/Theaterplatz/Marktgasse) ist gemäss schriftlicher Bestätigung von BERNMOBIL am Ende Ihrer Lebensdauer angelangt und muss zwingend im Sommer 2011 ersetzt werden. Da die Marktgasse nach heutigem Kenntnisstand nicht vor 2013 saniert werden kann, müssen die Arbeiten an der Weichenanlage vorgezogen werden. Die Kosten dieser Sanierungsarbeiten werden durch BERNMOBIL übernommen. Im Rahmen der Sanierung des Weichendreiecks muss zwingend auch die Querung für die neue Mischwasserleitung Marktgasse gebaut werden; ausserdem ist der Stadtbach in diesem Abschnitt zu sanieren. Der dafür benötigte Ausführungskredit soll in einem separaten Geschäft bereits Ende 2010 beantragt werden, damit diese Arbeiten zusammen mit der Sanierung der Weichenanlage im Jahr 2011 ausgeführt werden können.

6. Finanzierung

Die Projektierungskosten für den Strassen- und Gleisbereich werden über die Investitionsrechnung der Stadt finanziert, die Projektierungskosten für die neuen Entwässerungsleitungen und die Sanierung des Stadtbachs über die Sonderrechnung der Stadtentwässerung. Die Kosten für die Gleisanlage werden durch BERNMOBIL getragen. Massgebend für diese Kostenaufteilung sind das kantonale Strassengesetz vom 4. Juni 2008 sowie die Richtlinien des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 29. Mai 2002.

7. Zusammenstellung der Kosten

7.1. Bisherige Planungskosten

Für Abklärungen zu den vorhandenen Schäden, erste Überlegungen zum weiteren Vorgehen sowie für Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen hat der Gemeinderat in den Jahren 2000 und 2006 bereits Kredite von insgesamt Fr. 145 000.00 bewilligt.

7.2. Kostenteiler

Die Kosten für die Gesamtsanierung Marktgasse dürften sich aus heutiger Sicht auf schätzungsweise rund 15 Mio. Franken belaufen (Richtkosten, +/- 40 %). Die konkrete Abgrenzung der Ausführungskosten zwischen der Investitionsrechnung der Stadt Bern, der Sonderrechnung Stadtentwässerung und BERNMOBIL wird erst das Bauprojekt zeigen. Der Kostenteiler ist zu diesem Zeitpunkt vertraglich definitiv zu regeln. Sicher ist indessen, dass die Mehrkosten für die Pflästerung (Material und Mehrarbeit) gemäss Strassengesetz durch die Stadt getragen werden müssen.

Vorbehältlich der Genehmigung durch die übrigen Kostenträger werden die Projektierungskosten später nach dem definitiven Kostenteiler aufgeteilt. Die Kostenaufteilung in Ziffer 7.3. ist daher provisorischer Natur und ohne Präjudizwirkung für den definitiven Kostenteiler.

7.3. Kosten Projektierung Strassen- und Gleisbereich (Investitionsrechnung Stadt)

Kosten		**Stadt Bern**	BERNMOBIL	Total
Planungskosten*	Fr.	**70 000.00**	60 000.00	130 000.00
Expertenteam*	Fr.	**90 000.00**	90 000.00	180 000.00
Projektierung	Fr.	**405 000.00**	275 000.00	680 000.00
Unvorhergesehenes (15%)	Fr.	**85 000.00**	65 000.00	150 000.00
Eigenleistungen	Fr.	**25 000.00**		25 000.00
Total (inkl. MwSt.)		**675 000.00**	490 000.00	1 165 000.00

* In diesen Positionen enthalten ist der vom Gemeinderat mit GRB 1345 vom 20. September 2006 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 145 000.00

7.4. Kosten Projektierung Stadtentwässerung (Investitionsrechnung Stadtentwässerung)

Die Kosten für die Projektierung der neuen Mischwasserleitung und der Sanierung des Stadtbachs werden der Sonderrechnung der Stadtentwässerung belastet. Für die Ausgabenkompetenz massgebend ist die Kreditsumme inkl. Mehrwertsteuer. Abschreibung und Verzinsung werden jedoch auf der Kreditsumme exkl. Mehrwertsteuer berechnet, da es sich um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt (vgl. Ziff. 8.2.).

Projektierung	Fr.	135 000.00
Unvorhergesehenes (15%)	Fr.	20 000.00
Eigenleistungen	Fr.	5 000.00
Total (inkl. MwSt.)	**Fr.**	**160 000.00**
Kreditsumme exkl. MwSt.	Fr.	149 000.00

7.5. Total beantragte Projektierungskredite

Vom Gemeinderat bewilligter Projektierungskredit	Fr.	145 000.00
Erhöhung Projektierungskredit Strassen-/Gleisbereich	Fr.	530 000.00
Neu beantragter Projektierungskredit Stadtentwässerung	Fr.	160 000.00
Total beantragter Projektierungskredit (inkl. MwSt.)	**Fr.**	**835 000.00**

8. Folgekosten

8.1. Kapitalfolgekosten Strassenbau (Investitionsrechnung Stadt)

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**10. Jahr**
Restbuchwert	675 000.00	607 500.00	546 750.00	261 510.00
Abschreibung 10%	67 500.00	60 750.00	54 675.00	26 150.00
Zins 3.31%	22 345.00	20 110.00	18 095.00	8 655.00
Kapitalfolgekosten	89 845.00	80 860.00	72 770.00	34 805.00

8.2. Kapitalfolgekosten Stadtentwässerung (Investitionsrechnung Stadtentwässerung)

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**10. Jahr**
Restbuchwert	149 000.00	134 100.00	120 690.00	57 725.00
Abschreibung 10%	14 900.00	13 410.00	12 070.00	5 775.00
Zins 3.31%	4 930.00	4 440.00	3 995.00	1 910.00
Kapitalfolgekosten	19 830.00	17 850.00	16 065.00	7 685.00

9. Terminplan

Aus übergeordneter Sicht - Betriebssicherheit, gesamtstädtische Koordination der Bauabläufe städtischer und kantonaler Grossprojekte - erscheint es als ideal, die Gesamtsanierung der Marktgasse im Sommer 2013 gemäss folgendem Terminplan auszuführen:

- Stadtratsbeschluss Projektierungskredit — Herbst 2010
- Erarbeitung Bauprojekt — Herbst 2010 - Herbst 2011
- Volksabstimmung Ausführungskredit — Sommer 2012
- Vorbereitungsarbeiten — Sommer 2012 - Frühjahr 2013
- Sanierung Marktgasse — Sommer 2013

Die definitive Entscheidung über den Ausführungszeitpunkt wird jedoch erst erfolgen, wenn das Bauprojekt vorliegt und die finanziellen Möglichkeiten es erlauben.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Marktgasse: Gesamtsanierung; Grundsatzentscheid Pflästerung und Erhöhung Projektierungskredit.

2. Er beschliesst, dass die Gesamtsanierung der Marktgasse unter Beibehaltung der Pflästerung von Fassade zu Fassade auszuführen ist.

3. Für die Projektierung des Projektbestandteils Strassen- und Gleisbereich wird der vom Gemeinderat bewilligte Projektierungskredit von Fr. 145 000.00 um Fr. 530 000.00 auf neu Fr. 675 000.00, zulasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamts, Konto I510-061 (Kostenstelle 510110), erhöht. Der Projektierungskredit wird später in den Baukredit aufgenommen.

4. Für die Projektierung des Projektbestandteils Stadtentwässerung wird ein Projektierungskredit von Fr. 160 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I850xxxx (KST 850200), bewilligt. Der Projektierungskredit wird später in den Baukredit aufgenommen.

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

Bern, 5. Juli 2010

Der Gemeinderat