

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

**Gleissanierung Effingerstrasse: Umbau Haltestelle Kocherpark; Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern**

**1. Worum es geht**

BERNMOBIL muss in der Effingerstrasse, im Abschnitt zwischen der Belp- und der Monbijoustrasse, die Gleise ersetzen; sie haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht. Auch auf Seiten Stadt gibt es Handlungsbedarf: An der Haltestelle Kocherpark haben sich in der Vergangenheit zwei Unfälle mit Todesfolge ereignet. Mit Sofortmassnahmen im Haltestellenbereich konnte die Situation zwar provisorisch verbessert werden, zur Eliminierung des Unfallschwerpunkts sind aber dauerhafte Massnahmen vonnöten. Diese sollen nun anlässlich der notwendigen Gleissanierung realisiert werden. Handlungsbedarf besteht auch bezüglich der städtischen Veloinfrastruktur: Die Effingerstrasse ist im Masterplan als Velohauptroute aufgeführt, weist jedoch im besagten Perimeter diesbezüglich erhebliche Defizite auf. Zudem entspricht die Haltestelle Kocherpark noch nicht den Vorgaben der Behindertengleichstellungsgesetzgebung. Schliesslich herrscht im Projektperimeter Sanierungsbedarf im Bereich der städtischen Siedlungsentwässerung sowie bei den Werkleitungen. Das Projekt «Gleissanierung Effingerstrasse – Umbau der Haltestelle Kocherpark» sieht also Massnahmen an Schienen, Haltestelle, Strasse sowie Abwasser- und Werkleitungen vor; entsprechend sind in der Bauherrengemeinschaft neben der Stadt Bern auch BERNMOBIL und Energie Wasser Bern (ewb) vertreten.

Im Zusammenhang mit der Umsetzungsplanung zum Projekt «Städtische Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern» (ZBBS), das im März 2021 von den Stimmberechtigten der Stadt Bern genehmigt worden ist, wurde festgestellt, dass sich die beiden Projekte – Gleissanierung Effingerstrasse und Projekt ZBBS – aus logistischen und ÖV-betrieblichen Gründen nicht parallel realisieren lassen. Der Perimeter der Gleissanierung liegt nämlich im Gebiet der unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen der ZBB-Bauarbeiten. Um den reibungslosen Betrieb der Tramlinien 3, 6, 7 und 8 garantieren zu können, muss die Gleisanlage zwingend vor Beginn der ZBBS-Bauarbeiten (2024), ersetzt werden – anschliessend ist das Zeitfenster wegen des Projekts ZBB geschlossen, eine Sanierung wäre erst ab 2028/2029 wieder möglich. Der Zustand der Gleise lässt eine derartige Verschiebung nicht zu.

Der Neubau der Haltestelle Kocherpark erfolgt primär im Blick auf deren barrierefreie Ausgestaltung. Gleichzeitig werden aber auch Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt: Die Haltestelle soll stadteinwärts, wo sie sich topografisch in einer leichten Steigung befindet, künftig mit dem Velo umfahren werden können, stadtauswärts wird die Velospur auf der Fahrbahn entsprechend den Standards des Masterplans Veloinfrastruktur verbreitert. Der Neubau der Haltestelle und die erwähnten Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs erfordern die Aufhebung einer Fahrspur auf der Länge der neuen Haltestelle (bisher lediglich in einem Teilabschnitt auf der Höhe Querung Haltestelle Kocherpark Ost) sowie Anpassungen an den bestehenden Lichtsignalanlagen. Die Baubewilligung erfolgt im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens unter der Federführung des Bundesamts für Verkehr (BAV).

Die Gesamtkosten für das Projekt «Gleissanierung Effingerstrasse – Umbau der Haltestelle Kocherpark» belaufen sich gemäss Kostenvoranschlag auf 18,8 Mio. Franken (inkl. MwSt.). Der städtische Anteil an den Kosten des Gesamtprojekts beträgt gemäss Kostenteiler 6,3 Mio. Franken (BERNMOBIL: 6,9 Mio. Franken; ewb: 5,6 Mio. Franken); von den städtischen Kosten entfallen

5 Mio. Franken auf den Strassenbau (Investitionsrechnung) und 1,3 Mio. Franken auf die Sonderrechnung Stadtentwässerung (alle Beträge inkl. MwSt.). Zum rechnerisch ermittelten Anteil an die Gesamtkosten kommen gewisse Kosten für Zusatzaufwendungen, Reserven und Unvorhergesehenes im städtischen Teilprojekt hinzu (Fr. 500 000.00); dadurch liegt der beantragte Ausführungskredit über dem blossen Kostenanteil am Gesamtprojekt.

Für das Projekt «Gleissanierung Effingerstrasse – Umbau Haltestelle Kocherpark» beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 6 800 000.00 (Investitionsrechnung: Fr. 5 385 000.00; Sonderrechnung Stadtentwässerung: Fr. 1 415 000.00; jeweils mit MwSt.) Der vom Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligte Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 ist darin enthalten.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die Effingerstrasse zwischen Hirschengraben und Kocherpark sowie die daran angrenzende Seilerstrasse und Belpstrasse.

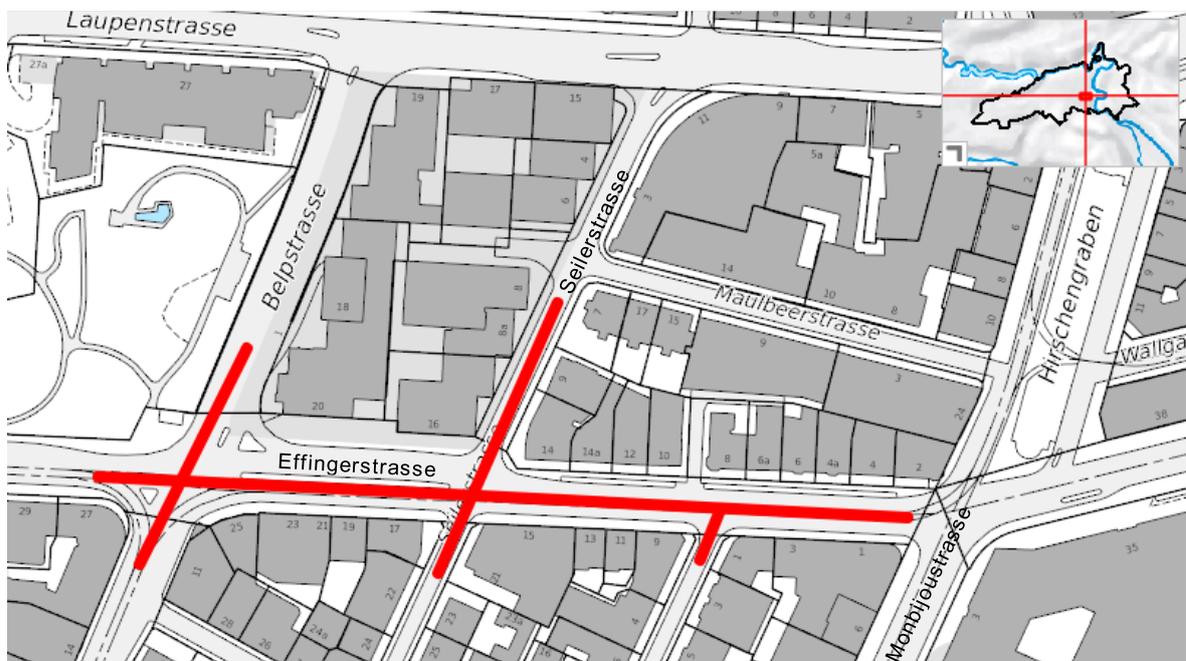


Abbildung 1: Projektperimeter Gleissanierung Effingerstrasse: Umbau Haltestelle Kocherpark

### 2.2 Gleisanlage (BERNMOBIL)

Die Gleisanlage zwischen der Haltestelle Hirschengraben und dem Weichendreieck an der Kreuzung Belpstrasse/Effingerstrasse hat das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht; zudem entsprechen die heutigen Gleisabstände nicht mehr den vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgegebenen Lichtraumprofilen. Mit dem vorliegenden Projekt ist eine Verbreiterung der Gleisachsabstände (heute 2,7 m, neu mindestens 2,9 m) auf die Projektierungsvorgaben des BAV von BERNMOBIL geplant. Der sanierungsbedürftige Abschnitt erstreckt sich über eine Länge von gut 300 m.

### 2.3 Strassenraum (Stadt)

Im Zuge des Gleisersatzes durch BERNMOBIL will die Stadt Bern die sich bietenden Synergien nutzen, um den öffentlichen Raum – soweit es die sehr beengten örtlichen Verhältnisse zulassen – aufzuwerten und Verbesserungen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs umzusetzen. Insbesondere bei der Haltestelle Kocherpark sind Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

zwingend vonnöten; hier kam es in den letzten Jahren leider zu zwei Unfällen mit Todesfolge. Weiter wird die Stadt, die für die ÖV-Haltestellen auf Stadtgebiet zuständig ist, die Haltestelle Kocherpark den geltenden Vorschriften der Behindertengleichstellungsgesetzgebung anpassen.

#### *2.4 Lichtsignalanlagen (Stadt)*

Die beiden Lichtsignalanlagen im Projektperimeter (Kreuzung Hirschengraben/Effingerstrasse und Effingerstrasse/Belpstrasse) müssen ans neue Strassenlayout angepasst werden; gleichzeitig werden die Anlagen auf den neusten Stand der Technik gebracht und die nötigen Funktionen zwecks Barrierefreiheit ergänzt.

#### *2.5 Siedlungsentwässerung (Stadt)*

Die Leitungen der öffentlichen Siedlungsentwässerung müssen ersetzt werden – einerseits aufgrund ihres Alters und Zustands, andererseits aus Kapazitätsgründen.

#### *2.6 Werkleitungen/öffentliche Beleuchtung (ewb)*

Die Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen von ewb im Bauperimeter haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und müssen saniert werden; auch bei den Elektroanlagen besteht Modernisierungsbedarf (Trafostationen). Zudem wird im Zusammenhang mit dem Ersatz der Fahrleitungen auch die öffentliche Beleuchtung ersetzt: Anstelle der bisherigen Natriumleuchten kommen künftig energiesparende LED-Leuchten zum Einsatz.

### **3. Städtische Projektteile**

#### *3.1 Massnahmen im Strassenraum*

Nachfolgend werden abschnittsweise die vorgesehenen Massnahmen im Strassenraum beschrieben. Dabei ist zu beachten, dass die Möglichkeiten, Massnahmen zugunsten der Aufwertung des öffentlichen Raums und für ein besseres Stadtklima zu realisieren, aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse sehr begrenzt sind.

#### *Abschnitt Monbijoustrasse – Seilerstrasse*

In diesem Abschnitt bleibt der bestehende Strassenraum praktisch unverändert. Der bereits heute auf Höhe der Tramhaltestellenquerung Kocherpark Ost vorhandene bzw. 2019 als Sofortmassnahme provisorisch umgesetzte Spurabbau (stadtauswärts) für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird definitiv ausgestaltet und weiter verlängert (Details dazu s. hinten). Ebenfalls beibehalten wird die Bushaltestelle Kocherpark der Linie 17 (stadteinwärts), die zwischen der Seiler- und der Gutenbergstrasse liegt. Sie wird jedoch neu mit einer Betonplatte sowie mit einem Spezialstein mit einer hohen Haltekante ausgerüstet, sodass ein niveaugleicher Einstieg in den Bus möglich ist (Barrierefreiheit). Die Einmündung der Gutenbergstrasse in die Effingerstrasse wird neu mit einer Trottoirüberfahrt ausgebildet. Die am nördlichen Strassenraum vorhandene Baumreihe wird beibehalten (s. 3.3).

#### *Knoten Effingerstrasse/Seilerstrasse*

Die Lichtsignalanlage, welche die Einfahrt aus der nördlichen Seiler- in die Effingerstrasse regelt, wird aufgehoben. Neu wird der Knoten jedoch so ausgebildet, dass auch Velofahrende, die vom südlichen Teil der Seilerstrasse in den nördlichen Teil der Seilerstrasse gelangen wollen, die Effingerstrasse queren können – heute ist das nur in einer Richtung, von Nord nach Süd, möglich. Die heute fehlende Velogegenverkehrsverbindung im nördlichen Teil der Seilerstrasse bis zur Maulbeerstrasse, wird mittels neuer Aufteilung des bestehenden Strassenraums ebenfalls ermöglicht (Markierung). Dadurch wird in der Seilerstrasse neu eine in beide Richtungen durchgehende Veloverbindung von der Kapellenstrasse bis zur Laupenstrasse geschaffen – das Nadelöhr Hirschengraben kann umfahren werden.

### *Abschnitt Seilerstrasse – Belpstrasse, inkl. Tramhaltestelle Kocherpark*

Die neue Tramhaltestelle ermöglicht in beiden Fahrrichtungen einen niveaugleichen Einstieg. Die Perrons können durch den definitiven Abbau einer stadtauswärts führenden MIV-Fahrspur breiter ausgebildet werden. Hintergrund für diesen Spurabbau sind auch zwei tödliche Tramunfälle im Haltestellenbereich Kocherpark. Bereits im April 2019 hatte die Stadt bei der Haltestelle Kocherpark das Perron als Sofortmassnahme mittels mobiler Elemente, sogenannter «Proviבלöcke», verbreitert und zudem mit einem Geländer ausgerüstet. Diese Verbreiterung schuf mehr Platz für wartende und querende Fahrgäste, hatte aber eine partielle Verengung des Strassenraums zur Folge, indem die linke der beiden Fahrspuren auf einer Länge von ca. 70 m aufgehoben wurde. Bei den baulichen Massnahmen handelte es sich um Provisorien, deren Auswirkungen – insbesondere jene auf den motorisierten Individualverkehr – mit einem Monitoring überprüft wurden. Diese provisorischen Massnahmen haben sich bewährt und sind im vorliegenden Projekt implementiert. Velofahrende können die Haltestelle künftig stadteinwärts umfahren (Haltestellenumfahrung); stadtauswärts wird die heute gefährliche Situation dadurch entschärft, dass der verbreiterte Radstreifen neu durchgehend am Strassenrand verläuft – heute ist der Radstreifen zwischen zwei MIV-Spuren eingerichtet. Die an beiden Enden der Tramhaltestelle vorhandenen Fussgängerquerungen bleiben erhalten (inkl. Lichtsignalsteuerung). Die Baumreihe auf der Nordseite der Effingerstrasse wird beibehalten und um einen zusätzlichen Baum erweitert.

### *Knoten Effingerstrasse/Belpstrasse*

Hier sieht das Projekt wesentliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vor. Durch die neue Führung des stadtauswärts führenden Radstreifens am rechten Rand der Effingerstrasse entsteht in der Belpstrasse Nord mehr Platz für den Fussverkehr. Die dreieckige Fussgängerinsel entfällt. Dadurch werden auch die beiden Zebrastreifen zur Querung der Belpstrasse Nord und der Effingerstrasse wesentlich kürzer.

Dem motorisierten Individualverkehr steht Richtung Loryplatz nur noch eine Fahrspur zur Verfügung. Der Verkehrsfluss wird dadurch beruhigt – die Fahrzeuge auf der MIV-Spur können zeitgleich mit dem Tram losfahren. Die Velofahrenden werden parallel zur MIV-Spur konfliktfrei über einen breiten und rot eingefärbten Radstreifen über die Kreuzung geführt.

Fahrzeugen, die aus der Belpstrasse Nord nach rechts in die Effingerstrasse einbiegen (Richtung Loryplatz), steht künftig nur noch eine Spur zur Verfügung. Der Spurabbau erfolgt zugunsten von zwei Velospuren am Fahrbahnrand der Belpstrasse Nord: Die eine führt in Richtung geradeaus-rechts, die andere dient zum Linksabbiegen. Mit dieser Massnahme wird eine weitere gefährliche Situation in diesem Knoten eliminiert. Westlich vor der Tramhaltestelle – von der Belpstrasse Süd in die Belpstrasse Nord sowie in Richtung Westen – ist neu ein Queren/Abbiegen für Velofahrende möglich.

Die Lichtsignalanlage am Knoten wird komplett erneuert und mit einem modernen Steuergerät versehen, das den aktuellen Anforderungen genügt.

### *3.2 Parkplätze*

Im Projektperimeter sind keine Parkplätze vorhanden. Das Projekt sieht auch keine Schaffung von Parkfeldern vor. Wegen einer Anpassung des Fahrbahnrandes im Bereich der Seilerstrasse Nord entfällt aber in der Effingerstrasse ein Anlieferfeld, ein zweites entfällt aufgrund der Einrichtung von Veloparkplätzen. Diese können im Perimeter nicht kompensiert werden.

### 3.3 Stadtklima; Bäume und Pflanzen

Das Projekt «Gleissanierung Effingerstrasse – Umbau Haltestelle Kocherpark» ist ein klassisches Infrastruktursanierungsprojekt: Der grösste Teil des Projektperimeters besteht aus Strassen- und Trottoirfläche – entsprechend beschränkt sind die Möglichkeiten zur ökologischen Verbesserung. Im Projekt vorgesehen ist, ausgewählte Bereiche zwischen den Baumrabbatten entlang der Effingerstrasse (Veloabstellplätze) zu entsiegeln. Die zu entsiegelnde Fläche beträgt ungefähr 32 m<sup>2</sup>. Ein- und Ausfahrten sowie Warenumsschlagplätze werden nicht entsiegelt.

Auf der nördlichen Seite der Effingerstrasse stehen Robinien. In unmittelbarer Nähe der Bäume, unter der Strasse und dem Trottoir, befinden sich zahlreiche Werkleitungen. Gemäss Stadtgrün Bern sind die Bäume in einem mittelmässigen Zustand; sie haben noch eine Lebenserwartung von ca. 10 bis 15 Jahren. Die Bäume sollen im Sinne des Stadtklimas erhalten werden; entsprechend werden für die geplanten Werkleitungsarbeiten mehrere Massnahmen zum Schutz der Bäume ergriffen.

### 3.4 Siedlungsentwässerung

Im östlichen Teil der Effingerstrasse (Abschnitt Monbijoustrasse bis zur Querung der Seilerstrasse) können die sanierungsbedürftigen Kanäle gut zur Hälfte mit einer sogenannten Inlinersanierung erneuert werden: Dabei wird ein mit Harz getränkter Gewebeslauch in die bestehenden Kanäle eingezogen. Die andere Hälfte weist für diese – sehr schonende – Sanierungsmethode zu grosse Schäden auf; hier werden die alten Kanäle durch neue ersetzt. Hierzu müssen die Kanäle freigelegt und im offenen Graben ersetzt werden.

Im westlichen Teil der Effingerstrasse (Abschnitt Seilerstrasse bis Knoten Belpstrasse) wird das Mischabwasser heute in zwei parallel verlaufenden Kanälen geführt. Diese werden durch einen neuen Kanal mit entsprechend grösserem Durchmesser ersetzt. Die Ausführung erfolgt mittels eines offenen Grabens. Auch der bestehende Kanal, der die Belpstrasse quert, muss ersetzt werden. Dies erfolgt wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf dem Knoten grabenlos im Pressvortrieb-Verfahren.

Im Bauperimeter müssen zudem verschiedene Hausanschlüsse neu erstellt werden. Die Kosten müssen gemäss städtischem Abwasserreglement von der jeweiligen Eigentümerschaft getragen werden. Sie werden aber von der Stadt vorfinanziert und sind deshalb im vorliegenden Kreditantrag eingerechnet (s. Ziff. 6).

## 4. Baustellenbetrieb

### 4.1 Bauablauf

Es ist erklärtes Ziel der Bauherrschaft, die Beeinträchtigungen für das Quartier und den Verkehr so klein wie möglich zu halten. Die Bauarbeiten werden sorgfältig geplant, dabei wird ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrerinnen gelegt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse werden die Bauarbeiten in 4 Phasen ausgeführt, wobei während der Intensivbauphasen eine Totalsperre des betroffenen Bauperimeters unumgänglich ist. Der Grobbauablauf für die Arbeiten, die zwischen Frühling 2023 und Frühling 2024 ausgeführt werden sollen, ist wie folgt geplant:

#### 4.1.1 Bauphase 1

In der ersten Phase – sie dauert voraussichtlich von April bis Juni 2023 – werden die Baumeisterinstallationen und die Provisorien für die Wasser-, Gas- und Elektroanschlüsse (inkl. Beleuchtung) erstellt; zudem werden diverse Sondagen vorgenommen und die Massnahmen zum Schutz der Bäume umgesetzt. Als Installations- und Lagerflächen sind die Seilerstrasse (Abschnitt zwischen Maulbeer- und Effingerstrasse) sowie Flächen im Bereich von öffentlichen Parkplätzen (blaue Zone)

vorgesehen. In dieser Phase werden in den Randbereichen erste Arbeiten an Abwasser- und Werkleitungen ausgeführt, zudem werden die beiden Trafostationen saniert.

#### 4.1.2 *Bauphase 2*

Der Perimeter dieser Bauphase (Intensivbauphase I) erstreckt sich vom Hirschengraben bis vor den Knoten Belpstrasse. Nach der Einrichtung des Umleitungskonzepts wird der Perimeter für den Verkehr gesperrt, sodass mit dem Rückbau der Gleise begonnen werden kann. Anschliessend werden Leitungen saniert, die sich in unmittelbarer Nähe der Gleisanlage befinden. Der Einbau der neuen Gleise wird in zwei Etappen ausgeführt.

In dieser Bauphase wird auch die neue Tramhaltestelle mit Veloumfahrung erstellt. Anschliessend wird der Strassenbelag wieder instand gestellt.

Die Bauphase 2 nimmt etwa 12 Wochen in Anspruch und dauert von den Sommerferien 2023 bis zum Beginn der Herbstferien. Dieser Terminplan basiert auf folgenden Rahmenbedingungen:

- 2-Schichtbetrieb: Montag-Freitag: 06.00 – 22.00 Uhr, Samstag: 07.00 – 18.00 Uhr (Reserve Sonntag: 07.00 – 18.00 Uhr);
- Sperrung des Bauperimeters für MIV und ÖV; Fussverkehr mit Einschränkungen möglich;
- ewb-Provisorien auf dem gesamten Abschnitt.

#### 4.1.3 *Bauphase 3*

Nach Abschluss der Intensivbauphase I folgt unmittelbar die Intensivbauphase II. Dabei werden die Gleise im Kreuzungsbereich Effinger-/Belpstrasse ersetzt. Dazu muss die unterirdisch verlaufende Hochspannungsleitung, die auf Höhe Kapellenstrasse die Strasse quert, ausgeschaltet werden. Dieser Unterbruch kann nicht kurzfristig erfolgen und muss möglichst frühzeitig mit dem ewb geplant werden. In dieser Bauphase werden ausserdem die restlichen Werkleitungen im Knotenbereich erstellt. Im Anschluss an den Gleisbau wird der Strassenbelag wieder instand gestellt.

Die Bauphase 3 nimmt ca. 3 Wochen in Anspruch und findet während der Herbstferien 2023 statt. Dieser Terminplan basiert auf folgenden Rahmenbedingungen:

- 2-Schichtbetrieb: Montag-Freitag: 06.00 – 22.00 Uhr, Samstag: 07.00 – 18.00 Uhr (Reserve Sonntag: 07.00 – 18.00 Uhr);
- Sperrung des Bauperimeters für MIV und ÖV; Fussverkehr mit Einschränkungen möglich;
- ewb-Provisorien auf dem gesamten Abschnitt.

Nach Abschluss der Bauphase 3 kann der Trambetrieb auf der Effingerstrasse wiederaufgenommen und die Strasse für den Verkehr freigegeben werden.

#### 4.1.4 *Fertigstellungsarbeiten*

Nach Abschluss der Intensivbauphase II werden die Provisorien zurückgebaut; anschliessend folgen die Fertigstellungsarbeiten. Diese sollten Ende 2024 abgeschlossen sein.

#### 4.2 *Umleitungen/Verkehrsmanagement*

Aufgrund der umfangreichen Strassenbau- und Werkleitungsarbeiten sowie der engen Platzverhältnisse muss der Trambetrieb teilweise eingestellt werden. Zudem wird die Effingerstrasse während der beiden Intensivbauphasen (vom Beginn der Sommer- bis zum Ende der Herbstferien 2023) im Abschnitt zwischen Monbijou- und Belpstrasse für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr gesperrt werden müssen. Für Velofahrende sind lokale Umleitungsrouten signalisiert. Der Fussverkehr kann den Baustellenbereich immer passieren, wenn auch gelegentlich mit Einschränkungen.

## 5. Kosten und Finanzierung

### 5.1 Kostenteiler

Die Bauherrngemeinschaft (BERNMOBIL, ewb 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 (BERNMOBIL: 35 %, Stadt: 35 %, ewb: 30 %) auf die jeweiligen Bauherren aufgeteilt.

### 5.2 Realisierungskosten

Für das Gesamtprojekt Gleissanierung Effingerstrasse ist gemäss Kostenvoranschlag mit Gesamtkosten von Fr. 18 800 000.00 (inkl. MwSt; Kostengenauigkeit:  $\pm 10\%$ ) zu rechnen. Davon entfallen 6,9 Mio. Franken auf BERNMOBIL, 6,3 Mio. Franken auf die Stadt Bern und 5,6 Mio. Franken auf ewb. Der Kreditanteil der Stadt Bern umfasst zudem die von der Stadt Bern vorfinanzierten Kosten für die Sanierung der privaten Abwasser-Hausanschlüsse im Strassenraum (s. Ziff. 6).

### 5.3 Zusatzaufwendungen der Stadt Bern

Die am Projekt beteiligten Partner realisieren grundsätzlich ihre jeweiligen Infrastrukturen. 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 einzelnen Partners sinnvoll oder zwingend sind. Auf die Stadt bezogen, 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 das Verkehrsmanagement im Baustellenbereich) oder Fachabklärungen (z.B. durch eine Bauherrenunterstützung) erforderlich sind.

### 5.4 Der Stadt Bern entstehende Kosten

<b>Beschrieb</b>	<b>Kosten</b>
<b>Kosten Tiefbauarbeiten (steuerfinanziert)</b>	Beantragter Kredit
(aus dem allgemeinen Haushalt finanzierter Anteil)	in CHF
Bauarbeiten	3 420 000.00
Honorare und Allgemeinkosten	946 000.00
Diverses/Reserve*	494 000.00
Vor- und Bauprojekt (GRB Nr. 2019-1169 vom 28. August 2019)	140 000.00
Zwischentotal	5 000 000.00
Mehrwertsteuer 7,7 % (gerundet)	385 000.00
<b>Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)</b>	<b>5 385 000.00</b>

\* 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. Der Betrag von Fr. 34 200.00 ist darin enthalten.

<b>Beschrieb</b>	<b>Kosten</b>
<b>Kosten Sanierung Siedlungsentwässerung (gebührenfinanziert)</b> (gebührenfinanzierter Anteil)	Beantragter Kredit in CHF
Bauarbeiten	911 400.00
Honorare und Allgemeynkosten	252 000.00
Diverses/Reserve	150 435.00
Zwischentotal (gemäss Kostenvoranschlag Bauprojekt)	1 313 835.00
Mehrwertsteuer 7,7 % (gerundet)	101 165.00
<b>Total beantragter Ausführungskredit (inkl. MWST) (gerundet)</b>	<b>1 415 000.00</b>

Die Kosten für die Sanierung der 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 (s. Ziff. 7.2, Kapitalfolgekosten).

## 6. Beiträge Dritter

Im gebührenfinanzierten Kostenanteil der Stadt Bern ist ein Betrag von Fr. 120 000.00 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 Kostenzusammenstellung enthalten sind. Anschliessend werden sie bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern eingefordert. Der Betrag fliesst also in die Stadtkasse zurück. Weitere Beiträge Dritter sind nicht zu erwarten.

## 7. Folgekosten

7.1 *Kapitalfolgekosten allgemeiner Haushalt (Tiefbau). Investitionsrechnung Stadt (Kosten inkl. MwSt., da Stadt nicht vorsteuerabzugsberechtigt)*

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>40. Jahr</b>
Anschaffungs-/Restbuchwert	5 385 000.00	5 250 375.00	5 115 750.00	134 625.00
Abschreibung 2,5 %	134 625.00	134 625.00	134 625.00	134 625.00
Zins 1,22 %	65 695.00	64 055.00	62 410.00	1 640.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>200 320.00</b>	<b>198 680.00</b>	<b>197 035.00</b>	<b>136 265.00</b>

7.2 *Kapitalfolgekosten Abwasseranlage. Sonderrechnung Stadtentwässerung (Kosten exkl. MwSt., da Stadt vorsteuerabzugsberechtigt)*

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>80. Jahr</b>
Anschaffungs-/Restbuchwert	1 313 835.00	1 297 410.00	1 280 990.00	16 425.00
Abschreibung 1,25 %	16 425.00	16 425.00	16 425.00	16 425.00
Zins 1,22 %	16 030.00	15 830.00	15 630.00	200.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>32 455.00</b>	<b>32 255.00</b>	<b>32 055.00</b>	<b>16 625.00</b>

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Diese Kosten sind im Globalbudget des Tiefbauamts nicht enthalten.

### 7.3 Betriebsfolgekosten

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

## 8. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	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 (Beläge, Massnahmen zur Behindertengleichstellung) bzw. zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von bestehenden Infrastrukturen (neue Lichtsignalanlagen) verwendet werden. Bei den Abwasseranlagen fallen 80 % auf den Werterhalt und infolge von abschnittsweiser Kapazitätserweiterungen 20 % dem Mehrwert zu. Es handelt sich dabei um eine Schätzung über die Gesamtheit der Massnahmen, wobei die beiden Bereiche Strassenbau und Abwasseranlagen separat betrachtet werden.

## 9. Partizipation/Kommunikation

Ziel der Kommunikation während der Realisierungsphase wird es sein, Anwohnerschaft, Gewerbe usw. regelmässig über den Stand der Arbeiten, die mit den Bauarbeiten verbundenen Einschränkungen, Behinderungen und das weitere Vorgehen zu informieren. Die ÖV-Fahrgäste werden von BERNMOBIL direkt informiert. Vor Baubeginn sollen die Direktbetroffenen die Möglichkeit erhalten, der Bauherrschaft ihre Anliegen zu unterbreiten und Fragen zu stellen. Während der Bauphasen wird über verschiedene Kanäle wie Website, Briefkastenflyer, Plakate/Blachen und Anwohnerinfo orientiert.

## 10. Bewilligungsverfahren

Das Bauvorhaben zur Gesamtanierung wird in zwei parallelaufende Bewilligungsverfahren thematisch aufgeteilt: Die Gleisanlagen inklusive Fahrleitungen, Strassenränder und Werkleitungen werden in einem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV) zu bewilligen sein (Verfahrensleitung: Bundesamt für Verkehr/BAV). Zusätzlich muss ewb für die Trafostationen sowie für Mittelspannungsleitungen beim Eidgenössischen Starkstrominspektorat (ESTI) ein Plangenehmigungsgesuch einreichen.

Mit der Erarbeitung des Bauprojekts wurde das PGV-Dossier finalisiert. Dieses wird Ende 2021/Anfang 2022 beim BAV eingereicht (Gesuchstellerin: BERNMOBIL). Die öffentliche Auflage ist für Frühling 2022 vorgesehen. Parallel dazu soll für die Trafostationen und die Mittelspannungsleitungen das erwähnte Bewilligungsverfahren nach Elektrizitätsgesetzgebung abgewickelt werden (Gesuchstellerin: ewb).

## 11. Projektablauf/Termine

Aktuell ist folgender Terminplan vorgesehen:

ab Februar 2022	Plangenehmigungsverfahren
2022/23	Ausführungsprojekt und Baumeistersubmissionen
Frühling 2023	Baubeginn
Frühling 2024	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. Dazu müsste auch die Stadt einen finanziellen Beitrag leisten (Anteil an neue Strassenraumaufteilungen etc.); die Stadt müsste die Haltekanten behindertengerecht ausbauen. Der Kocherpark bliebe ein Unfallschwerpunkt – ebenso gäbe es keine Verbesserungen für Velofahrende. Die maroden Werkleitungen müssten ebenfalls notsaniert werden, um den Gewässerschutzvorgaben Rechnung zu tragen: Die Instandhaltung der Abwasserentsorgung ist eine zentrale Aufgabe der Stadt. Solcherart etappiert umgesetzte Sofortmassnahmen würden deutlich mehr kosten als ein koordiniert umgesetztes Gesamtprojekt.

## 12. Fakultatives Referendum

Der vorliegende Kreditbeschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 Buchstabe c der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO, SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

### Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Projekt Gleissanierung Effingerstrasse – Umbau Haltestelle Kocherpark: Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Ausführung des Projekts werden folgende Kredite bewilligt:
  - I. Fr. 5 385 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto-Nr. I5100786 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau. Darin enthalten ist der vom Gemeinderat mit GRB Nr. 2019-1169 vom 28. August 2019 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.
  - II. Fr. 1 415 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto-Nr. I8500322 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 15. Dezember 2021

Der Gemeinderat

Beilage:  
Situationsplan 1 : 1'500