

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

**Korrektion Thunstrasse Muri: Projektierungs- und Ausführungskredit;  
Kostenanteil der Stadt Bern**

**1. Worum es geht**

Die Linie 6 (ehemals «Blaues Bähnli») bedient die Strecke zwischen dem Fischermätteli und Worb. Im Teilabschnitt zwischen Egghölzli und Muri verkehren die Tramzüge auf einem Einfachgleis, welches wechselseitig befahren wird. Zur Behebung dieses Engpasses plant der Kanton Bern im Rahmen des Gesamtprojekts Korrektion Thunstrasse Muri (KTM) im beschriebenen Abschnitt den Ausbau auf Doppelspur. Gleichzeitig sollen im Planungssperimeter die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert, die Behindertengerechtigkeit gewährleistet und das Verkehrsmanagement optimiert werden. Die Stadt ist als Grundeigentümerin in mehrere KTM-Teilprojekte involviert und insbesondere für die Neugestaltung des Verkehrsknotens Egghölzli und der darauf liegenden ÖV-Haltestellen verantwortlich. Mit SRB Nr. 2016-471 hat der Stadtrat am 20. Oktober 2016 für den Kostenanteil der Stadt Bern am Projekt Korrektion Thunstrasse Muri einen Projektierungskredit von Fr. 550 000.00 genehmigt. Gleichzeitig erteilte er dem Gemeinderat verschiedene Zusatzaufträge: Namentlich forderte er, die Bäume im Planungssperimeter wenn immer möglich zu erhalten, mittels einer Dosieranlage sicherzustellen, dass nicht mehr Motorfahrzeuge auf das städtische Strassennetz gelangen, eine Linksabbiegemöglichkeit für Velos aus der Worb- in die Muristrasse bzw. Thunstrasse zu realisieren und zu verhindern, dass der Verkehr ins Quartier ausweicht. Implizit sprach er sich zudem für einen Spurabbau im Bereich des Egghölzliknotens aus.

In der Folge erarbeiteten die Projektpartner – das Tiefbauamt des Kantons Bern (Federführung), der Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), BERNMOBIL, die Gemeinde Muri und die Stadt Bern – das Bauprojekt und reichten es 2017 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein. Weil das erarbeitete Bauprojekt den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Gemeinderats und den Beschlüssen des Stadtrats jedoch nur beschränkt Rechnung trug – es ermöglicht keine Verkehrsberuhigung bzw. keinen MIV-Spurabbau und erfordert die Fällung und Ersatzpflanzung mehrerer Bäume –, bat der Gemeinderat die Projektpartner im Dezember 2019, das Projekt im Bereich des Knotens Egghölzli zu überarbeiten. Die Projektpartner beteiligten sich in der Folge an der Überprüfung – aber sämtliche Versuche, das vom Bundesamt für Verkehr (BAV) inzwischen bewilligte Projekt nachträglich zu optimieren, führten nicht zum erwünschten Erfolg: Es fand sich unter den zusätzlich erarbeiteten Varianten keine, die sowohl den Anliegen der Projektpartner (Kanton, RBS, BERNMOBIL, Gemeinde Muri) als auch jenen der Stadt Bern entsprochen hätte. Insbesondere führten auch gezielte weitere Abklärungen der Stadt, für welche der Gemeinderat im Dezember 2020 einen zusätzlichen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 gesprochen hatte, zu keinem umsetzbaren Ergebnis mit einem MIV-Spurabbau. Aus diesem Grund soll der Knoten Egghölzli nun, wie ursprünglich vorgesehen, als Teil des bewilligten Projekts «Korrektion Thunstrasse Muri» umgesetzt werden. Gleichzeitig will der Gemeinderat aber die Voraussetzungen schaffen, dass die Verkehrsfläche später zugunsten des Langsamverkehrs reduziert werden kann. Der Projektteil auf Stadtberner Boden soll also sogenannte «aufwärtskompatibel» gestaltet werden, sodass eine Anpassung an ein – von der Stadt weiterhin erwartetes – reduziertes MIV-Aufkommen dereinst ohne grösseren Aufwand möglich sein wird. Die im bewilligten Projekt wegfallenden Bäume werden zudem durch Neuanpflanzungen ersetzt; die Verkehrsfläche wird reduziert, und die gegenüber dem Ist-Zustand zusätzlich versiegelte Fläche wird durch Entsiegelungs- und Begrünungsmassnahmen im Perimeter ca. im doppelten Umfang kompensiert.

Vorliegend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat für das Projekt Korrektion Thunstrasse Muri (KTM) einen Projektierungs- und Ausführungskredit in der Höhe von 6,75 Mio. Franken (inkl. MwSt.). Der vom Stadtrat mit SRB Nr. 2016-471 am 20. Oktober 2016 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 550 000.00 und der vom Gemeinderat im Dezember 2020 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 sind darin enthalten. Ebenso enthält der Kredit die durch die Zusatzabklärungen bzw. Projektanpassungen entstandenen Mehr- und Zusatzkosten von rund Fr. 900 000.00.

Weil das Gesamtprojekt KTM (Doppelspurabbau) unter hohem Zeitdruck steht, wird dem Stadtrat vorliegend im Sinne einer Rückfallebene gleichzeitig ein Eventualantrag mit einer Kreditsumme von 1,85 Mio. Franken vorgelegt; dies für den Fall, dass die Neugestaltung des Egghölzliknotens aufgrund der nicht vollumfänglich erfüllten Aufträge keine Mehrheit im Stadtrat finden sollte. Dabei handelt es sich um sogenannte «Ohnehin-Kosten», also um Kosten, welche die Stadt auch dann zu tragen hätte, wenn auf eine umfassende Sanierung des Egghölzliknotens verzichtet würde.

## 2. Das Gesamtprojekt

### 2.1. Das Projekt und die Projektziele

Im Teilabschnitt zwischen Egghölzli und Muri, auf einer Strecke von ca. 1,2 Kilometern, verkehren die Tramzüge der Linie 6 auf einem Einfachgleis, welches wechselseitig befahren wird. Die bestehende Infrastruktur schränkt die betriebliche Flexibilität ein und verunmöglicht eine Angebotsverdichtung. Eine solche ist jedoch im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK II) vorgesehen. Zur Behebung dieses Engpasses plant das Tiefbauamt des Kantons Bern im Rahmen des Gesamtprojekts KTM im betreffenden Abschnitt den Ausbau auf Doppelspur. Als Besteller für den Doppelspurausbau treten die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (vertreten durch das kantonale Tiefbauamt) und der Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS) gemeinsam auf. Die Federführung für das Projekt liegt beim Kanton Bern.

Im Projektperimeter gibt es verschiedene Grundeigentümer: Der Bereich, in dem der Doppelspurausbau realisiert werden soll, liegt auf einer Kantonsstrasse auf dem Gemeindegebiet von Muri. Im Bereich des Verkehrsknotens Egghölzli sind sowohl der Kanton als auch die Stadt Bern als Grundeigentümer vom Projekt betroffen. Die Stadt Bern ist zudem für sämtliche im Projektperimeter liegenden ÖV-Haltestellen sowie für die Neugestaltung des Verkehrsknotens Egghölzli verantwortlich – der Knoten ist aktuell weder velo- noch fussgängerfreundlich gestaltet.

Das Gesamtprojekt KTM verfolgt folgende übergeordneten Ziele:

- verbesserte Gesamtverkehrslösung für den öffentlichen Verkehr, den Velo-/Fussverkehr und den motorisierten Individualverkehr;
- betriebliche Flexibilität von Tram/Bus sicherstellen (Voraussetzung für Fahrplanverdichtung);
- Umsetzung des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im Bereich der Haltestellen;
- Erneuerung der Infrastruktur wie Strassenbeläge, Strassen- und Gleisentwässerung und Lichtsignalanlagen.

### 2.2. Die Teilprojekte

Das Gesamtprojekt Korrektion Thunstrasse Muri ist in fünf räumlich getrennte Teilprojekte aufgeteilt. Die Stadt Bern ist als Grundeigentümerin involviert und wurde deshalb bereits in der Planungsphase als Partnerin in die Gesamtprojektleitung aufgenommen.

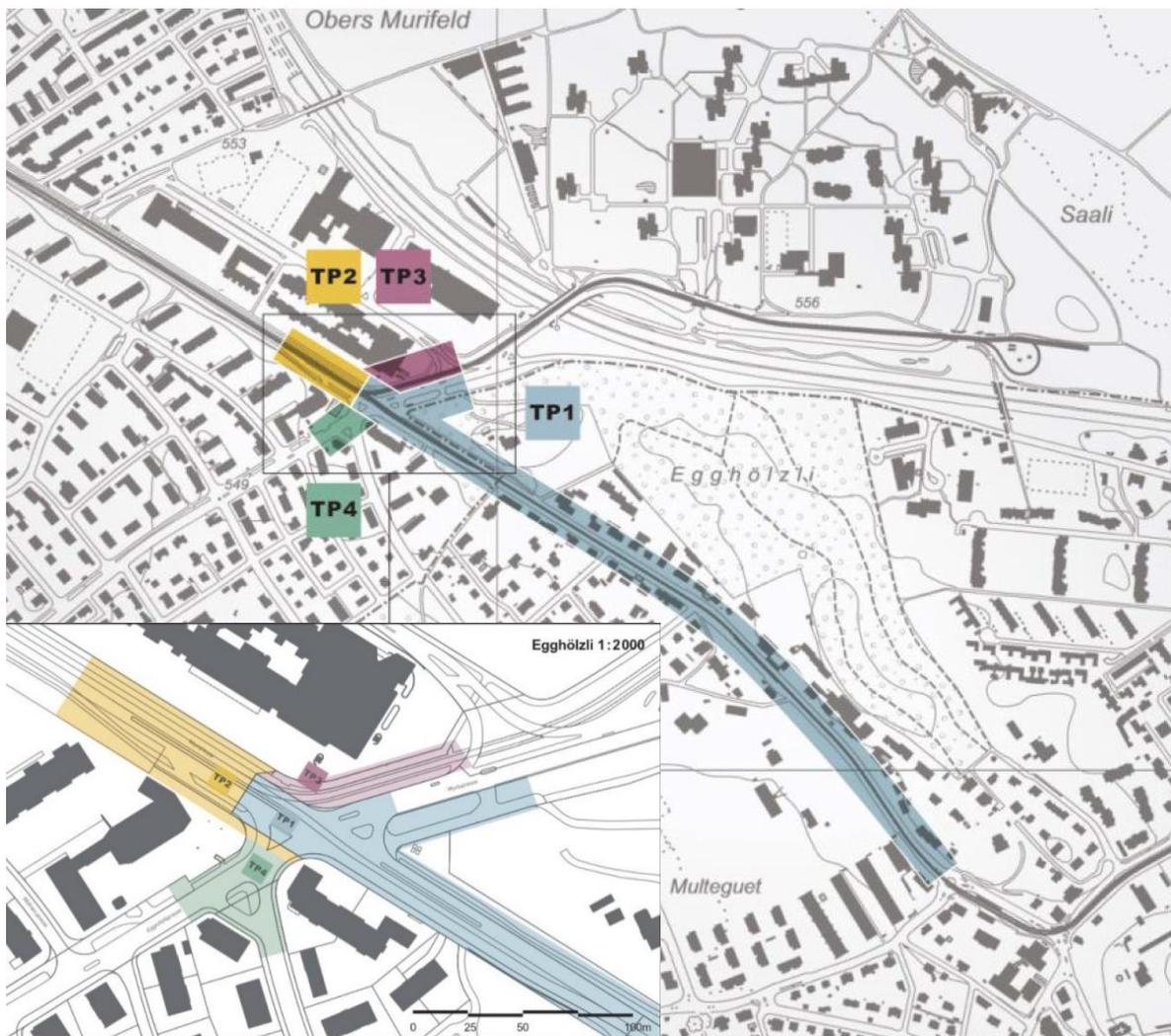


Abbildung 1: Teilprojekte, Infrastruktureigentum

- Das **Teilprojekt 1** umfasst den Ausbau der Tramlinie 6 auf Doppelspur. Gleichzeitig werden im gesamten Perimeter zahlreiche Massnahmen zugunsten der Velofahrenden umgesetzt. Die Haltestelle der Linie 6 (stadteinwärts) wird gemäss den Vorgaben des BehiG ausgestaltet. Der Strassenabschnitt (inkl. Worbstrasse) von Teilprojekt 1 befindet sich im Eigentum des Kantons Bern; die Stadt Bern ist jedoch für die Finanzierung der Anpassungen an der Haltestelle der Tramlinie 6 verantwortlich.
- Das **Teilprojekt 2** liegt westlich des Verkehrsknotens Egghölzli und beinhaltet die dortige Haltestelle Egghölzli der Tramlinie 6 (stadtauswärts). Der Strassenabschnitt befindet sich im Eigentum der Stadt Bern, die Traminfrastruktur gehört BERNMOBIL. Die Haltestelle wird mit einer Wartehalle ausgestattet, behindertengerecht ausgestaltet und erhält ein neues Perron.
- Das **Teilprojekt 3** beinhaltet die Haltestelle Egghölzli (stadtein- und stadtauswärts) der Tramlinie 8 (Brünnen Westside–Saali). Der Strassenabschnitt befindet sich im Eigentum der Stadt Bern, die Traminfrastruktur im Eigentum von BERNMOBIL. Die Haltestellen werden neugestaltet und behindertengerecht eingerichtet.
- Im **Teilprojekt 4** geht es um den Kreuzungsbereich Egghölzlistrasse/Dunantstrasse südlich des Knotens Egghölzli. Er befindet sich im Eigentum der Stadt Bern. Hier werden im Rahmen des Gesamtprojekts KTM gewisse bauliche Anpassungen vorgenommen.
- Im **Teilprojekt 5** geht es um Fragen des Verkehrsmanagements. Das Verkehrssystem im Raum Muri – Bern ist stark beansprucht. Um die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems in Muri zu gewährleisten, sollen Lichtsignalanlagen nachgerüstet und teilweise neue Anlagen installiert werden. Die Stadt hat sich an den dafür anfallenden Kosten anteilmässig zu beteiligen.

### 3. Ausgangslage und Variantenprüfung

#### 3.1. Ausgangslage

Mit SRB Nr. 2016-471 vom 20. Oktober 2016 genehmigte der Stadtrat für den Kostenanteil der Stadt Bern an das Projekt KTM einen Projektierungskredit von Fr. 550 000.00. Der Kostenanteil entsprach dem vorgängig vereinbarten Kostenteiler (Kostenanteil Stadt Bern an den Gesamtkosten: 15.2 %) zwischen den Projektpartnern. Gleichzeitig erteilte der Stadtrat für die weiteren Projektarbeiten verschiedene Aufträge (Beschlussesziffern gemäss SRB):

3. *Zuhanden der Baukredit-Vorlage ist sicherzustellen und nachzuweisen, dass die Alleebäume, Baumreihen und Einzelbäume im Planungssperimeter wenn immer möglich erhalten bleiben.*
4. *Der Gemeinderat stellt sicher, dass nach der Realisierung des Projekts «Korrektion Thunstrasse Muri» bei der Dosierstelle Egghölzli nicht mehr Motorfahrzeuge auf das städtische Strassennetz gelassen werden als zuvor.*
5. *Im Rahmen des Bauprojekts ist eine Linksabbiegemöglichkeit für Velos aus der Worbstrasse in die Muristrasse bzw. Thunstrasse zu realisieren.*
7. *Es sei bei der Planung die Auflage zu machen, dass infolge der Kreuzung Egghölzliplatz kein Schleichverkehr im Quartier entsteht.*

Anlässlich der Beratung des Projektierungskredits lehnte der Stadtrat zudem einen Antrag ab, welcher den auf dem Egghölzliknoten ursprünglich angedachten MIV-Spurabbau stadtauswärts verhindern wollte. Indirekt brachte er damit zum Ausdruck, dass er einen Spurabbau wünscht.

#### 3.2. Kritische Würdigung des erarbeiteten Projekts

Gestützt auf den vom Stadtrat gesprochenen Projektierungskredit, wurde das Projekt in der Folge weiterbearbeitet und 2017 dem Bundesamt für Verkehr zur Bewilligung vorgelegt. Nachdem ihm das Projekt vorgestellt worden war, kam der Gemeinderat Ende 2019 zum Schluss, dass das Projekt im Bereich des Verkehrsknotens Egghölzli seinen verkehrs- und klimapolitischen Zielen und den Forderungen des Stadtrats zu wenig Rechnung trägt:

- Die Auflage des Stadtrats, die Bäume zu erhalten, wird nicht erfüllt. Im Bereich der Haltestelle der Linie 8 (stadtauswärts) müssen aus Gründen der Verkehrssicherheit fünf Bäume gerodet werden – immerhin werden, leicht versetzt, fünf neue Bäume angepflanzt. Im Bereich der Haltestelle der Linie 6 stadtauswärts müssen zudem aufgrund der BehiG-gerechten Anpassung der Haltestelle neun weitere Bäume gerodet werden. Möglichkeiten für Ersatzpflanzungen sind auch hier vorhanden.
- Die Auflage, nach der Umgestaltung nicht mehr Motorfahrzeuge auf das städtische Strassennetz zu lassen als heute, soll gemäss Projekt durch das übergeordnete Verkehrsmanagement mittels verschiedener Dosierstellen sichergestellt werden; gesichert ist dies jedoch nicht, weil sich die Stadt mit den Behörden von Bund und Kanton sowie der Gemeinde Muri im Zusammenhang mit dem Projekt Gesamtsanierung Thunplatz-Ostring (GTO) im Jahr 2016 im Bewilligungsverfahren auf einen «Verkehrskompromiss» geeinigt hatte, welcher einen (reduzierten) Anstieg des MIV-Aufkommens zulässt. Hinzu kommt, dass auch die implizite Vorgabe des Stadtrats, stadtauswärts eine MIV-Spur aufzuheben, nicht eingelöst werden kann, weil dieser Rückbau mit Blick auf den «Verkehrskompromiss» von den Projektpartnern nicht akzeptiert wird. In den Spitzenstunden würde er zudem gemäss Verkehrsprognosen zu Rückstaus führen und den öffentlichen Verkehr stark behindern.

Nachdem der Gemeinderat seine kritische Einschätzung des Projekts den Projektpartnern mitgeteilt hatte und kurzfristige Optimierungsversuche gescheitert waren, beschlossen die Stadt und die Projektpartner schliesslich ein etappiertes Vorgehen: Demnach sollte die Stadt im Bereich des Egghölzli-

Knotens vertieft nach einer stadtverträglicheren Lösung suchen, welche die Interessen der Projektpartner trotzdem berücksichtigt. Parallel dazu sollte das übrige KTM-Projekt (also der Doppelspurausbau in Richtung Muri) jedoch bereits in Angriff genommen werden. Aus diesem Grund genehmigte der Gemeinderat im Dezember 2020 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 und beauftragte die zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün mit der Ausarbeitung einer stadtverträglicheren Lösung für den Knoten Egghölzli mitsamt Variantenstudium. Parallel dazu wurden im Rahmen des Gesamtprojekts die für eine etappierte Ausführung notwendigen Projektanpassungen vorgenommen (veränderte Gleislage an der Schnittstelle zum Egghölzliknoten).

### 3.3. Geprüfte Varianten

Gestützt auf den vom Gemeinderat gesprochenen Projektierungskredit, wurden unter Federführung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün in der Folge zwei Varianten vertieft überprüft und mit den Projektpartnern diskutiert.

#### 3.3.1. Variante 1: Linksabbieger Richtung Gümligen kombiniert mit Haltestelle

Variantenbeschreibung: Die Linksabbiegespur Richtung Gümligen/Saali würde bei dieser Variante im Bereich der Haltestelle «Egghölzli» stadtauswärts (Linien 6 und 40) mit der ÖV-Spur stadtauswärts kombiniert. Die Haltestellendurchfahrt würde damit «doppelt» genutzt, auf eine separate Linksabbiegespur könnte verzichtet werden. Der ÖV und der MIV würden auf der ganzen Achse im Mischverkehr geführt. Mit dieser Variante wäre möglich, das behindertengerechte (breitere) Perron und die Radstreifen innerhalb der bestehenden Strassenränder zu realisieren.

Auswirkungen: Die Variante 1 wäre platzsparend – die Zufahrt der Muristrasse zum Knoten Egghölzli müsste, anders als im ursprünglichen Projekt vorgesehen, nicht verbreitert werden und die Bäume könnten in diesem Bereich erhalten bleiben. Dem Anliegen einer «Spurreduktion» für den motorisierten Verkehr könnte zudem durch die Kombination mit der Haltestellendurchfahrt zumindest indirekt entsprochen werden. Diesen Vorteilen stünden jedoch schwerwiegende Nachteile gegenüber: Insbesondere würde die Kombination des Linksabbiegestreifens mit der Haltestelle der Linien 6 und 40 bzw. der Durchfahrt der Fahrzeuge der Linie 8 eine betriebliche Abhängigkeit zwischen MIV und ÖV schaffen. Konkret hätte dies zur Folge, dass die Linksabbiegespur vor den Einfahrten des ÖV stets vom MIV «freigeräumt» sein müsste, damit die Haltestelle angefahren und bedient werden könnte. Durch diese zusätzlichen Eingriffe in die Knotensteuerung würde der ohnehin bereits stark ausgelastete Knoten Egghölzli zusätzlich belastet mit der Folge, dass

- für den öffentlichen Verkehr Verlustzeiten auftreten und sich die Betriebsqualität von Tram und Bus verschlechtern würden;
- mit verlängerten Wartezeiten und Rückstaus in der Zufahrt Egghölzlistrasse zu rechnen wäre;
- das Linksabbiegen für den Veloverkehr nicht mehr direkt, sondern nur noch via Egghölzlistrasse möglich wäre;
- das rechtskräftig bewilligte Projekt KTM neu bewilligt werden müsste, was mit dem Risiko erneuter Einsprachen verbunden wäre.

Bewertung: Den genannten Vorteilen hinsichtlich Raumbedarf und Bäumen stehen erhebliche Nachteile betreffend die Qualität des öffentlichen Verkehrs, des Veloverkehrs sowie des Verkehrsablaufs am Knoten insgesamt gegenüber. In der Summe führen diese Nachteile dazu, dass die Variante 1 von den Projektpartnern, und dabei insbesondere auch von BERNMOBIL, *nicht akzeptiert* wird. Sie stellt daher auch für den Gemeinderat keine umsetzbare Variante dar.

#### 3.3.2. Variante 2: Veloführung ausserhalb der Fahrbahn; Eigentrassee für Tram und Bus

Variantenbeschreibung: Die Variante 2 würde wie Variante 1 auf dem Ansatz basieren, den Linksabbieger mit der Haltestelle der Linien 6 und 40 stadtauswärts zu kombinieren. Damit der öffentliche Ver-

kehr besser priorisiert werden könnte, würde jedoch der Fahrbahnquerschnitt der Muristrasse zwischen den Haltestellen Weltpost und Egghölzli verändert: Stadtauswärts entstünden je eine separate Fahrspur für Tram und Bus sowie eine separate Spur für den MIV. Mittels Lichtsignalanlage könnte damit der MIV bereits in der Muristrasse zurückgehalten werden, wodurch eine reibungslose Einfahrt von Tram und Bus in die Haltestelle Egghölzli gewährleistet wäre. Bei dieser Variante würde allerdings die Veloführung keinen Platz mehr innerhalb der Fahrbahn finden und es müssten ausserhalb der Fahrbahn zwei neue, richtungstrennte Radwege erstellt werden.

Auswirkungen: Die Variante 2 hätte im Knotenbereich dieselben platzsparenden Effekte wie die Variante 1. Die Betriebsqualität des ÖV könnte annähernd gleich wie beim bewilligten KTM-Projekt sichergestellt werden. Die Variante 2 würde aber eine umfassende Neugestaltung der Muristrasse bedingen: Der angedachte Fahrbahnquerschnitt mit neu drei anstelle von zwei Fahrspuren könnte nur mit einer Verschiebung der Tramgeleise erstellt werden. Ein Ersatz der Tramgeleise steht jedoch erst nach 2030 an – die Umsetzung der Variante 2 wäre daher mit einem enormen Wertverlust (mehrere Millionen Franken) verbunden. Durch die Erstellung von neuen Radwegen ausserhalb der Fahrbahn würde zudem die Strassenanlage insgesamt verbreitert (Versiegelung).

Bewertung: Hinsichtlich ÖV-Qualität und Betriebsablauf am Knoten Egghölzli würde die Variante 2 zwar Vorteile gegenüber der Variante 1 aufweisen. Die Verbesserungen am Egghölzliknoten müssten jedoch durch Anpassungen der Muristrasse und dem zusätzlichen Landbedarf sprichwörtlich «teuer erkauft» werden. Aus Sicht von BERNMOBIL verbleiben zudem auch bei Variante 2 erhebliche Nachteile gegenüber der ursprünglichen Variante KTM (auch hier gäbe es längere Wartezeiten für Trams und Busse im Bereich der Haltestelle der Linien 6 und 40 stadtauswärts). Schliesslich würde bei dieser Variante ein hohes Risiko bezüglich des Planungs-, Realisierungs- und Bewilligungsprozesses (mitsamt entsprechenden Verzögerungen) bewirkt, weil bauliche Eingriffe ausserhalb des bestehenden Strassenraums nötig sind und dafür kein bewilligtes Projekt vorliegt. Ferner käme es im Bereich der Radwege zu zusätzlichen Versiegelungen. Der Gemeinderat erachtet deshalb auch diese Variante als nicht zielführend.

#### 3.4. Zwischenfazit

Die vertiefte Prüfung der zusätzlichen Varianten hat gezeigt, dass damit am Knoten Egghölzli zwar lokale Verbesserungen im Sinne der städtischen Anliegen denkbar wären, dadurch aber andernorts gewichtige Nachteile und Abhängigkeiten entstehen würden: Die Variante 1 würde sowohl aus Sicht der Projektpartner wie auch aus Sicht des Gemeinderats zu nicht tragbaren Nachteilen für den ÖV führen. Die Variante 2 könnte diese Nachteile zwar im Knotenbereich reduzieren. Sie hätte jedoch im Bereich Muristrasse nicht tragbare Kosten und Prozessrisiken sowie zusätzlichen Versiegelungen zur Folge. Im Ergebnis hat sich damit auch nach vertieften Abklärungen gezeigt, dass in absehbarer Zeit keine Lösung möglich ist, welche sowohl den Zielen der städtischen Energie- und Klimastrategie als auch den Vorgaben des Stadtrats und der Projektpartner gerecht wird. Deshalb – und weil Verbesserungen beim Egghölzliknoten dringlich sind – hat sich der Gemeinderat für eine dritte Variante ausgesprochen, die Variante «Zukunft».

#### 3.5. Variante «Zukunft»

Der Variante «Zukunft» liegt die Annahme zugrunde, dass die – bereits bestehenden und künftig geplanten – verkehrs- und klimapolitischen Massnahmen des Gemeinderats mittel- und langfristig zu einer Abnahme des MIV in der Stadt Bern führen und dannzumal beim Egghölzliknoten eine Lösung ermöglichen werden, welche den städtischen Anforderungen (Spurabbau, optimale Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr) gerecht wird, ohne dass gleichzeitig die geschilderten Nachteile insbesondere für den ÖV eintreten. Konkret bedeutet dies, dass für die nähere Zukunft die ursprüngliche und bereits bewilligte KTM-Projektvariante – welche zwar nicht optimale, aber durchaus gewichtige Verbesserungen für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr mit sich bringt – umgesetzt und

mit gewissen zusätzlichen Elementen verbessert werden soll. Zentral ist sodann, dass das Projekt «aufwärtskompatibel» für allfällige künftige Anpassungen (Spurabbau) sein soll.

Diese Variante «Zukunft» bildet die Grundlage des vorliegenden Kreditantrags. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass damit für die kommenden Jahre massgebliche und dringende Verbesserungen realisiert werden können.

#### 4. Die Massnahmen

##### 4.1 Teilprojekt 1 (*Muri-/Thun-/Worbstrasse*)

Das Teilprojekt 1 umfasst den Ausbau der Tramlinie 6 auf Doppelspur zwischen Egghölzli und Muri. Gleichzeitig werden im gesamten Perimeter zahlreiche Massnahmen zugunsten der Velofahrenden umgesetzt: Zwischen Egghölzli und Muri werden auf beiden Strassenseiten durchgängige Velospuren eingerichtet – im Bereich des Knotens Egghölzli werden sie zusätzlich rot eingefärbt. Die Haltestelle der Linie 6 (stadteinwärts) wird gemäss den Vorgaben des BehiG ausgestaltet und markant verbreitert, womit eine für die ein- und aussteigenden Passagiere gefährliche Situation behoben werden kann. Die Haltestelle wird zudem mit einer Wartehalle ausgerüstet und mit einem zweiten Fussgängerstreifen zugänglich gemacht.

Der gesamte Strassenabschnitt von Teilprojekt 1 befindet sich im Eigentum des Kantons Bern, die Arbeiten werden unter dem Lead des kantonalen Tiefbauamts umgesetzt. Die Stadt Bern trägt die Kosten für die BehiG-gemässe Anpassung der Haltestelle.

##### 4.2 Teilprojekt 2 (*Egghölzli, Haltestelle Tramlinie 6, stadtauswärts*)

Die Verantwortung für die Arbeiten im Teilprojekt 2 liegen bei der Stadt. Die Haltestelle der Tramlinie 6 (stadtauswärts) wird mit einer Wartehalle ausgestattet und behindertengerecht ausgestaltet. Insbesondere wird das heute deutlich zu schmale Perron verbreitert und erhöht, sodass eine für ein- und aussteigende Fahrgäste äusserst heikle Situation verbessert und zudem ein niveaugleicher Einstieg ermöglicht werden kann. Nach der Umgestaltung wird die Haltestelle nicht mehr nur von den Trams der Linie 6, sondern auch von den RBS-Bussen der Linie 40 (Kappelisacker Ittigen-Allmendingen) bedient – heute befindet sich die Bushaltestelle noch weiter östlich an der Worbstrasse. Die Haltestelle der Tramlinie 8 hingegen kann nicht integriert werden, da dies ein zusätzliches Perron auf der Nordseite erfordern würde. Hierfür fehlt der Platz, zudem wäre der Eingriff in die Grünfläche unverhältnismässig gross.

Auch im Bereich des Teilprojekts 2 werden zahlreiche Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt: Dazu gehört in erster Linie die erwähnte Verbreiterung des Perrons der Linie 6, welches beim Fussgängerstreifen gleichzeitig als – heute viel zu enger – Warteraum für die querenden Fussgängerinnen und Fussgänger dient. Zudem werden auf den beiden Fahrspuren stadtauswärts (Linksabzweiger Richtung Saali/Gümligen und Geradeaus-/Rechtsspur Richtung Muri/Quartier) Velospuren markiert und im Knotenbereich rot eingefärbt. Dazu muss der Strassenraum verbreitert werden, was zwangsläufig auf Kosten des Grünstreifens am rechten Strassenrand erfolgt: Dieser fällt weg; 4 ältere Bäume und 5 Jungbäume müssen gefällt werden.

Im Zusammenhang mit der Variante «Zukunft» wurde das ursprüngliche Projekt nun um folgende Massnahmen ergänzt: Die 9 wegfallenden Bäume werden bereits mit dem Projekt KTM durch mindestens neun Neupflanzungen (weiter südlich sowie innerhalb der Baumallee Richtung Burgernziel) wieder angepflanzt. Die Fläche von 163 m<sup>2</sup>, die wegen des Projekts zusätzlich versiegelt wird, wird im Bereich der heute bestehenden Haltestelle der Buslinie 40 (hält künftig in der Kombihaltestelle mit der Tramlinie 6) sowie im Einbiegebereich in die Egghölzlistrasse um mindestens den Faktor 2 entsiegelt. Sobald die Verkehrszahlen es zulassen (gemäss Prognosen der Stadt in den nächsten

10 bis 15 Jahren), soll zudem aus der Linksabbiegespur mit Markierungsmassnahmen – ohne kostspielige bauliche Eingriffe – eine kombinierte links-/rechts-/geradeaus-Spur entstehen. Der motorisierte Individualverkehr wird dannzumal also nur noch einspurig geführt; anstelle der zweiten Fahrspur kann ohne viel Aufwand ein Velostreifen eingerichtet und ein Teil der Strasse entsiegelt und begrünt werden. Mit der Variante «Zukunft» ist eine technisch funktionierende und wirtschaftlich optimale Lösung möglich, welche – mit Blick in die Zukunft – den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Stadt Bern entspricht (vgl. auch den nachfolgenden Übersichtsplan).

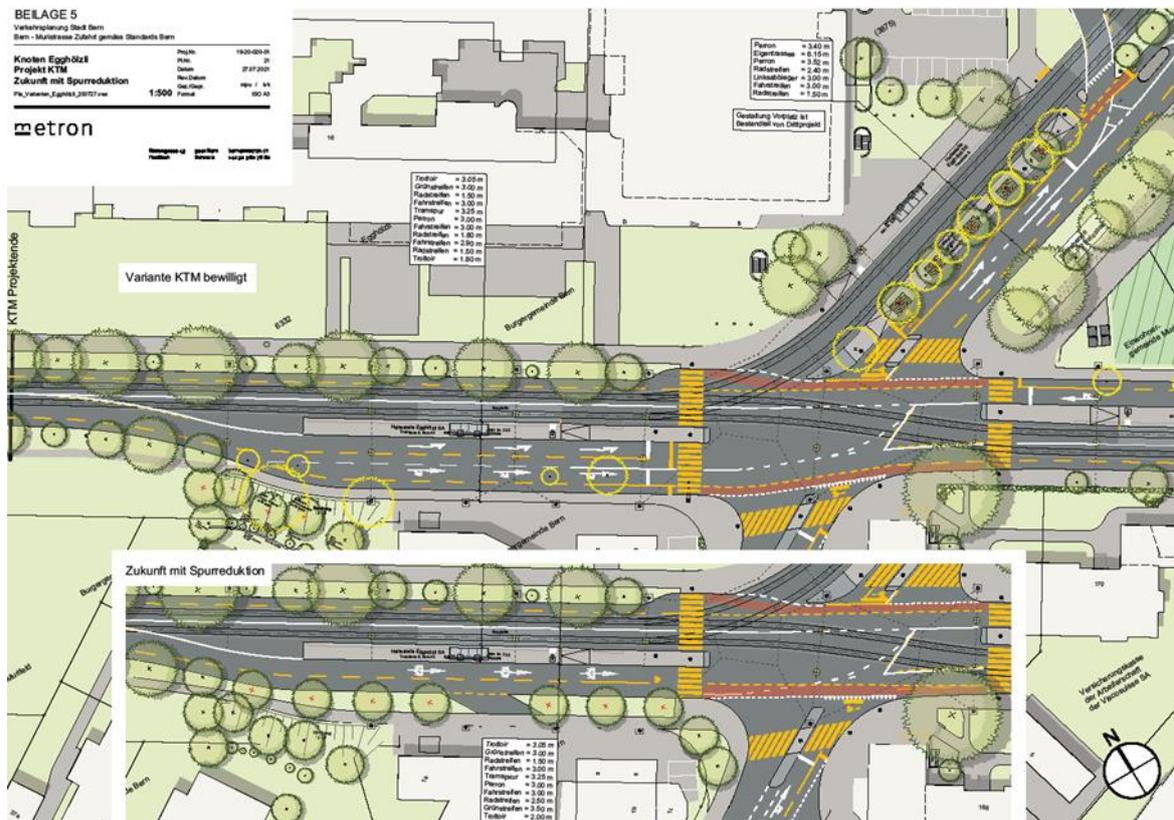


Abbildung 2: Knoten Egghölzli, Variante bewilligt (oben) und Variante «Zukunft» (unten)

#### 4.3 Teilprojekt 3 (Egghölzli, Haltestelle Tramlinie 8, stadtein- und stadtauswärts)

Die Haltestellen werden neugestaltet und behindertengerecht eingerichtet; ihre Standorte ändern sich gegenüber der heutigen Situation nur geringfügig. Die Haltestelle Egghölzli der Linie 8 stadteinwärts erhält eine Wartehalle. Auch im Bereich des Teilprojekts 3 werden Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende umgesetzt: So wird der stadteinwärts führende Velostreifen bei der Querung der MIV-Abzweigung in die Weltpoststrasse rot eingefärbt.

Die auf der Mittelinsel der Worbstrasse liegende Baumreihe muss wegen der notwendigen Perronanpassungen ersetzt und leicht versetzt neu gepflanzt werden. Anstelle der heute bestehenden acht Bäume werden neu deren fünf gepflanzt – ihnen steht allerdings deutlich mehr (Wurzel)Raum zur Verfügung, zudem werden die Wurzeln mit sogenannten Baumscheiben (Gitterrosten) geschützt. Die Lebens- und Wachstumsbedingungen der Bäume werden damit deutlich verbessert. Für die drei nicht ersetzten Bäume werden Ersatzpflanzungen vorgesehen.

#### 4.4 Teilprojekt 4 (Kreuzungsbereich Egghölzlistrasse/Dunantstrasse)

Im Zusammenhang mit den Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Gebiet Brunnadern/Elfenau wurde der Quartierplatz südlich des Knotens Egghölzli im Jahr 2020 bereits neugestaltet. Mit der Umsetzung des Projekts KTM werden nun seitens Stadt noch bauliche Anpassungen (Trottoirüberfahrt, Signalisierung und Markierung) im Umfeld des Platzes vorgenommen.

#### 4.5 Teilprojekt 5 (Verkehrsmanagement)

Das Verkehrssystem im Raum Muri-Bern ist schon jetzt stark beansprucht. Allgemeine Überlastungen, insbesondere auf der A6 zwischen Muri und Wankdorf, führen zu unerwünschtem Ausweichverkehr über das kantonale und das städtische Strassennetz. Stabile Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs mit möglichst geringen Verlustzeiten und geringer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses haben im Projekt KTM hohe Priorität. Mit dem Doppelspurausbau entlang der Thunstrasse in Muri werden die Trams künftig im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Um die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems in Muri zu gewährleisten, sollen der öV priorisiert, der MIV dosiert und die Quartiere vor Ausweichverkehr geschützt werden. Um dies zu realisieren, sollen bestehende Lichtsignalanlagen nachgerüstet und teilweise neue Anlagen installiert werden. Gleichzeitig wird die verkehrliche Abstimmung mit den geplanten Nachbarprojekten der Stadt Bern, der Gemeinde Muri und des ASTRA sichergestellt. Die Stadt ist an den dafür anfallenden Kosten anteilmässig (gemäss Kostenteiler) beteiligt.

#### 4.6. Strassenentwässerung, Werkleitungen

Die Strassenentwässerung wird im gesamten Knotenbereich ersetzt. Dabei gehen nur die Kosten in den Teilprojekten 2 bis 4 zulasten der Stadt Bern. Die Bedürfnisse der Werkleitungseigentümer (Energie Wasser Bern, Swisscom, Tiefbauamt) auf Stadtboden wurden erhoben und in die entsprechenden Teilprojekte aufgenommen.

#### 4.7. Abgleich und Synergien innerhalb des Projekts KTM

Aktuell erarbeitet das städtische Tiefbauamt gemeinsam mit den Planungspartnern einen Bauablauf, mit welchem bei einer gemeinsamen Realisierung aller Teilprojekte Synergien werden können. Diese Abklärungen erfolgen vor dem Hintergrund, dass der Doppelspurausbau grundsätzlich auch ohne die städtischen Arbeiten am Knoten Egghölzli realisiert werden könnte. Ziel ist es jedoch, die Unterlagen für das Projekt gemäss der Variante «Zukunft» so aufzuarbeiten, dass sie zusammen mit der Unternehmenssubmission der Projektpartner zur Realisierung ausgeschrieben werden können und so das gesamte Bauvorhaben KTM als ein integrales Projekt umzusetzen. Daran wird mit Hochdruck gearbeitet. Diese Arbeiten der Stadt werden deshalb vorbehaltlich der Kreditgenehmigung durch den Stadtrat bereits ausgeschrieben.

## 5. Kosten

### 5.1. Ausgangslage

Aufgrund der besonderen Projektgeschichte und der verschiedenen Abhängigkeiten innerhalb des Gesamtprojekts KTM präsentiert sich auch die Kostenfrage komplexer als üblich. Konkret verursacht das Projekt in seiner aktuellen Konstellation einerseits Kosten, welche alle Projektpartner zu tragen haben, und andererseits Zusatzkosten, welche nur die Stadt allein übernimmt. Hinzu kommt, dass das Projekt unter Zeitdruck steht, weil der Doppelspurabbau in der Leistungsvereinbarung 2021 – 2024 des Bundes enthalten ist und der RBS daher auf einen raschen Baubeginn angewiesen ist. Zeitdruck besteht zudem auch deshalb, weil Wertvernichtungen und weitere Zusatzkosten verhindert werden können, wenn die Umgestaltung des Egghölzliknotens möglichst nahtlos an die Arbeiten des Gesamtprojekts anschliessen kann (s. Ziff. 4.8).

Der Zeitdruck und die besondere Vorgeschichte haben zur Folge, dass aktuell noch kein im Detail bereinigter Kostenvoranschlag vorliegt und die Kosten auch nicht – wie eigentlich üblich – über einen fixen Kostenteiler aufgeteilt werden können. Die nachfolgend aufgeführten Kostenelemente entsprechen daher weder dem üblichen Aufbau, noch dem für Realisierungskredite üblichen Genauigkeitsgrad von +/-10 %; sie enthalten eine höhere Unsicherheit (+/-20 %). Diesem Aspekt kann und wird

mit einer entsprechenden Reserve für Unvorhergesehenes Rechnung getragen. Der definitive Kostenvorschlag mitsamt Kostenteiler sollte nach heutigem Stand im Herbst 2022 und damit vor Beginn der Bauarbeiten vorliegen.

*5.2. Kostenblock 1: Kosten der Stadt Bern für das ursprüngliche KTM-Projekt (teuerungsbereinigt)*  
Wäre das KTM-Projekt dem Stadtrat, wie ursprünglich geplant, 2018/2019 zum Beschluss vorgelegt worden, wäre dazu – ohne Reserve – ein Gesamtkredit von insgesamt rund 4,65 Mio. Franken nötig gewesen; dies basierend auf dem damaligen Kostenvoranschlag (Stand 2018) und einem fixierten Kostenteiler. Darin enthalten war auch der vom Stadtrat 2016 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 550 000.00. Unter Berücksichtigung der seitherigen Bauteuerung würde dieser Kredit heute einer Kreditsumme von rund 5 Mio. Franken entsprechen (Bauteuerung von rund 7.5 %). Dieser Kostenblock enthält alle für die Projektierung und Realisierung üblichen – von der Stadt mitzutragenden – Kosten für Ingenieur- und Bauarbeiten, Verkehrsumleitungen, Bauherrenunterstützungen, Kommunikationsmassnahmen usw., welche nötig sind, um das bewilligte KTM-Projekt mitsamt Umgestaltung des Egghölzliknotens umzusetzen.

*5.3. Kostenblock 2: Kosten der Stadt Bern für die Projektanpassungen (etappierte Umsetzung) und die Prüfung von stadtverträglichen Alternativen (Mehrkosten)*

Um dem Stadtrat ein Projekt vorzulegen, welches idealerweise sowohl seinen Aufträgen aus SRB Nr. 2016-471 vom 20. Oktober 2016 als auch den Zielen der städtischen Energie- und Klimapolitik entspricht, haben der Gemeinderat und die zuständige Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün umfangreiche Zusatzabklärungen ausgelöst, welche letztlich leider nicht von Erfolg gekrönt waren. Diese Kosten betrafen teilweise das Gesamtprojekt (Projektanpassungen der Übergangsbereiche in den betroffenen Teilprojekten, insbesondere Gleisanlage) und teilweise blosse Stadtanliegen (Variantenprüfungen); sie sind mehrheitlich von der Stadt zu tragen. Im Detail werden diese von der Stadt zu tragenden Mehrkosten erst beziffert werden können, wenn der definitive Kostenvorschlag und der Kostenteiler für die verschiedenen Abklärungsschritte vorliegen. Aus heutiger Sicht werden die Mehrkosten auf rund Fr. 900 000.00 geschätzt; darin enthalten ist der vom Gemeinderat im Dezember 2020 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.

*5.4. Kostenblock 3: Kosten der Stadt Bern für den Mehrwert der Variante «Zukunft»*

Die Variante «Zukunft» beinhaltet gegenüber der ursprünglichen Projektversion zusätzliche Entsiegelungsflächen. Zudem wird durch eine entsprechende Anordnung der Werkleitungen sichergestellt, dass das Vorhaben «aufwärtskompatibel» ist – später also ein MIV-Spurabbau bzw. eine stadtverträglichere Lösung ohne grossen Aufwand realisiert werden kann (s. Ziff. 3.5). Die mit diesem Mehrwert zusammenhängenden Kosten werden auf rund Fr. 350 000.00 geschätzt (Projektierung und Realisierung).

*5.5. Kostenblock 4: Reserve für Unvorhergesehenes/Kunst im öffentlichen Raum*

Um den vorstehend geschilderten Unsicherheiten gebührend Rechnung tragen zu können, ist eine Reserve für Unvorhergesehenes von Fr. 500 000.00 vorgesehen; Teil davon ist die gesetzlich vorgesehene Einlage für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR).

*5.6. Beantragter Kredit*

In der folgenden Tabelle sind die von der Stadt zu tragenden Kosten bzw. der vorliegend beantragte Kredit zusammengefasst (+/-20 %):

Ursprüngliches KTM-Projekt (Projektierung und Realisierung)* teuerungsbereinigt	Fr.	5 000 000.00
Projektanpassungen (etappierte Umsetzung) und Prüfung von stadtverträglichen Alternativen (Mehrkosten)**	Fr.	900 000.00

Mehrwert der Variante «Zukunft» (Projektierung und Realisierung)	Fr.	350 000.00
Reserve/Unvorhergesehenes/Kunst im öffentlichen Raum***	Fr.	500 000.00
<b>Gesamttotal (inkl. MwSt)</b>	<b>Fr.</b>	<b>6 750 000.00</b>

\* inkl. der vom Stadtrat 2016 bewilligten Projektierungskredit von Fr. 550 000.00 (SRB Nr. 2016-471)

\*\* inkl. der vom Gemeinderat 2020 bewilligten Projektierungskredit von Fr. 150 000.00

\*\*\* 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 Bausumme exkl. MwSt. für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. In den vorliegend beantragten Investitionskosten ist ein Betrag von Fr. 62 600.00 für Kunst im öffentlichen Raum vorgesehen.

### 5.7. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	6 750 000.00	6 581 250.00	6 412 500.00	168 750.00
Abschreibung 2.5 %	168 750.00	168 750.00	168 750.00	168 750.00
Zins 1.22 %	82 350.00	80 290.00	78 235.00	2 060.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>251 100.00</b>	<b>249 040.00</b>	<b>246 985.00</b>	<b>170 810.00</b>

### 5.8. Betriebsfolgekosten

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

## 6. Rückfallebene – Kredit für «Ohnehin-Kosten»

### 6.1. Ausgangslage

Die Stadt Bern ist aufgrund der kantonalen Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr bzw. nach Massgabe der Richtlinie des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 9. November 2016 verpflichtet, für die Betreiber des öffentlichen Verkehrs an Tram- und Bushaltestellen bei Bedarf Wartehallen zu erstellen und zu unterhalten, sofern sich die Haltestelle im Gemeindegebiet der Stadt Bern befindet. Die Stadt muss sich demnach auch dann an den Kosten beteiligen, die im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau entstehen, wenn sie auf die Neugestaltung des Egghölzliknotens verzichtet. Kosten entstehen ihr daraus einerseits für die – in ihrer Verantwortung liegende – behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestelle «Egghölzli» (stadteinwärts) der Linie 6. Andererseits hat sie auch einen Teil der Kosten für die Anpassungen an den Lichtsignalanlagen (LSA) zu übernehmen: Die Kosten werden auf die Grundeigentümer der zuführenden Strassen aufgeteilt. Schliesslich muss im Übergangsbereich zwischen dem Doppelspurausbau und dem bestehenden Verkehrsknoten Egghölzli auch die Strassen- und Gleisentwässerung angepasst werden. Diese Kosten für die Umgestaltung der ÖV-Haltestelle (Linie 6 stadteinwärts), für die Anpassungen an den Lichtsignalanlagen und die Entwässerung sind sogenannte «Ohnehin-Kosten», die von der Stadt unabhängig davon, ob und wann die Massnahmen am Egghölzli-Knoten umgesetzt werden, zu tragen sind. Alle diese Massnahmen sind Bestandteile des ursprünglichen KTM-Projekts, und sie werden (teuerungsbereinigt und inkl. Projektierungskosten) auf rund Fr. 850 000.00 geschätzt. Ebenfalls als solche «Ohnehin-Kosten» sind die vorne dargelegten Aufwendungen zu betrachten, welche der Stadt durch die Projektanpassungen (etappierte Umsetzung) und die Zusatzabklärungen für stadtverträgliche Alternativen entstanden sind (Fr. 900 000.00). Einzurechnen wären sodann auch hier eine Reserve für Unvorhergesehenes sowie ein Beitrag an die Kunst im öffentlichen Raum (Summe von insgesamt Fr. 100 000.00).

Konkret bedeutet dies, dass der Stadt Bern auch dann Kosten in der Höhe von 1,85 Mio. Franken entstehen würden, falls der Stadtrat auf die Neugestaltung des Egghölzliknotens verzichten würde. Auch diese Kostenschätzungen entsprechen nicht dem üblichen Kostengenauigkeitsgrad von +/- 10 Prozent und sind daher mit gewissen Unsicherheiten behaftet, die notfalls im Rahmen der Projektreserve aufgefangen werden können.

#### 6.2. Eventualantrag: Kredit für «Ohnehin-Kosten»

Weil das Gesamtprojekt KTM aufgrund der besonderen Vorgeschichte unter hohem Zeitdruck steht, unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend ausnahmsweise im Sinne einer Rückfallebene einen entsprechenden Eventualantrag (Kredit für die «Ohnehin-Kosten»). In der folgenden Tabelle sind die von der Stadt diesfalls zu tragenden «Ohnehin-Kosten» zusammengefasst (+/-20 %):

Anteil am KTM-Projekt (Projektierung und Realisierung BehiG-konforme Haltestelle, Lichtsignalanlage, Entwässerung) teuerungsbereinigt	Fr.	850 000.00
Projektanpassungen (etappierte Umsetzung) und Prüfung von stadtv-träglichen Alternativen (Mehrkosten)	Fr.	900 000.00
Reserve / Unvorhergesehenes / Kunst im öffentlichen Raum***	Fr.	100 000.00
<b>Gesamttotal (inkl. MwSt)*</b>	<b>Fr.</b>	<b>1 850 000.00</b>

\* inkl. der vom Stadtrat 2016 bewilligten Projektierungskredit von Fr. 550 000.00 (SRB Nr. 2016-471), der vom Gemeinderat 2020 bewilligten Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 sowie eine KiöR-Einlage von Fr.16 900.00

#### 6.3. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	1 850 000.00	1 803 750.00	1 757 500.00	46 250.00
Abschreibung 2.5 %	46 250.00	46 250.00	46 250.00	46 250.00
Zins 1.22 %	22 570.00	22 005.00	21 440.00	565.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>68 820.00</b>	<b>68 255.00</b>	<b>67 690.00</b>	<b>46 815.00</b>

#### 6.4. Betriebsfolgekosten

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

### 7. Beiträge Dritter

Es sind – bei beiden dargelegten Kreditvarianten – keine Beiträge Dritter zu erwarten.

### 8. Werterhalt und Mehrwert

	Wererhalt	Mehrwert
Strassenbau	40 %	60 %

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.

## 9. Terminplan

Um eine Wertvernichtung zu verhindern, müssen die Arbeiten der Stadt am Verkehrsknoten Egghölzli im Rahmen des Gesamtprojekts KTM realisiert werden können. Deshalb ist es wichtig, das Projekt so rasch wie möglich voranzutreiben.

Folgende Termine dienen als Richtschnur für das weitere Vorgehen:

→ Baumeisterausschreibung (vorbeh. Kreditgenehmigung Stadtrat)	Frühling 2022
→ Kreditbewilligung Stadtrat	Juni 2022
→ Ausführungsplanung Knoten Egghölzli «Variante Zukunft»	Sommer 2022
→ Einreichung sep. Baugesuche (kommunal) für Bäume und Entsiegelung	Herbst 2022
→ Baubeginn KTM	Frühling 2023
→ Bauende KTM	Ende 2024

## 10. Fakultatives Referendum

Die Beschlussesziffer 2 (Hauptantrag) unterliegt gemäss Artikel 37 Buchstabe c der Gemeindeordnung der Stadt Bern vom 3. Dezember 1998 (GO; SSSB 101.1) dem fakultativen Referendum.

### Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Korrektion Thunstrasse Muri: Projektierungs- und Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern.
2. Für die Kosten der Stadt Bern am Projekt Korrektion Thunstrasse Muri mitsamt Neugestaltung des Egghölzliknotens (Variante «Zukunft») wird ein Brutto-Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 6 750 000.00 zulasten der Investitionsrechnung I5100399 (Kostenstelle 510110) bewilligt.

### Eventualantrag

Der Stadtrat verzichtet auf eine Neugestaltung des Egghölzliknotens und bewilligt für die Kosten der Stadt Bern am Projekt Korrektion Thunstrasse (Variante «Ohnehin-Kosten») einen Brutto-Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 1 850 000.00 zulasten der Investitionsrechnung I5100399 (Kostenstelle 510110).

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

Bern, 11. Mai 2022

Der Gemeinderat