

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat****Neufeldzubringer: Verkehrsberuhigung Länggasse-Felsenau; Baukredit für die Zusatzinvestitionen beim Knoten Henkerbrännli****1. Worum es geht**

Mit der Volksabstimmung vom 3. März 2002 stimmte die Bevölkerung der Stadt Bern der Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie dem Lärmschutz im Stadtteil Länggasse-Felsenau im Rahmen der Variante mit Neufeldtunnel zu. Das Vorhaben umfasst mehrere Teilprojekte, wovon der eigentliche Tunnel und die sogenannten zwingenden Verkehrslenkungsmassnahmen als Teil des Nationalstrassennetzes nach der entsprechenden Gesetzgebung abgewickelt und finanziert werden. Die damit zusammenhängenden Kosten gelten grundsätzlich als gebunden.

Gemäss Abstimmungsbotschaft rechnete man mit Gesamtkosten von rund 53.5 Millionen Franken. Der Stadtanteil inklusive Lärmschutzkosten wurde auf insgesamt rund 16.5 Millionen Franken berechnet. Dabei ging man von einem Anteil von rund 7.3 Millionen Franken als gebundene Ausgaben aus, welche der Gemeinderat zu gegebener Zeit bewilligen sollte. Der übrige Kreditbedarf von 9.2 Millionen Franken wurde vom Volk anlässlich der Abstimmung vom 3. März 2002 genehmigt.

Das gesamte Vorhaben ist in Teilprojekte aufgegliedert (vgl. dazu im Detail Ziffer 2). Die bisherigen Projektierungsarbeiten haben aufgezeigt, dass in sämtlichen Teilprojekten mit Mehrkosten gerechnet werden muss; diese sind mehrheitlich gebunden und liegen daher in der Bewilligungskompetenz des Gemeinderats.

Der Knoten Henkerbrännli ist Bestandteil des Teilprojekts 1 (Neufeldzubringer). Die mit diesem Projekt verursachten Kosten (Stadtanteil) gelten grundsätzlich als gebunden und der Gemeinderat hat den dafür notwendigen Kredit von Fr. 7 929 000.00 bewilligt (Anteil Mehrkosten von Fr. 2 793 000.00); darunter befindet sich ein gebundener Betrag von Fr. 780 000.00 für den Knoten Henkerbrännli (Anteil Mehrkosten von Fr. 626 000.00).

Die Projektierungsarbeiten haben gezeigt, dass im Knoten Henkerbrännli weitere werterhaltende und verkehrstechnische Optimierungen zwingend nötig und sinnvoll sind, welche nicht in einem direkten Zusammenhang mit dem ursprünglichen Vorhaben stehen. Die damit verbundenen Zusatzinvestitionen von Fr. 1 600 000.00 gelten daher als nicht gebunden und bedürfen eines gesonderten Kreditbeschlusses des dafür zuständigen Organs. Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat deshalb einen entsprechenden Kreditantrag.

**2. Das Gesamtprojekt**

Das Gesamtvorhaben gliedert sich in 3 Teilprojekte:

- § *Teilprojekt 1: Tunnel Neufeld mit den Anschlussknoten Tiefenastrasse und Neufeld sowie Knoten Henkerbrännli (Neufeldzubringer).*

Bauherr ist der Kanton Bern. Einzig die Federführung für den Knoten Henkerbrännli wurde dem Tiefbauamt der Stadt Bern übertragen. Die Finanzierung richtet sich nach

dem zwingend vorgegebenen Kostenteiler für Schweizerische Nationalstrassen und erfolgt zu 74% durch den Bund und zu 13% durch den Kanton Bern. Die übrigen 13% sind durch die Stadt Bern zu tragen. Dabei handelt es sich grundsätzlich um gebundene Ausgaben.

§ *Teilprojekt 2: Zwingende Verkehrslenkungsmassnahmen an der Neubrück- und Mittelstrasse.*

Bauherrin ist die Stadt Bern. Für die Finanzierung war man seinerzeit von folgendem Kostenteiler ausgegangen: Bund 27%, Kanton 23%, Stadt Bern 50%. Seitens des Kantons handelte es sich jedoch nur um eine provisorische Zusicherung, welche heute leider in Frage gestellt ist (siehe unten). Aktuell ist daher von einem Kostenteiler auszugehen, bei welchem der Bund 27% übernimmt, der Kanton 5% und die Stadt Bern 68% zu tragen hat. Auch hier gilt der Stadtanteil als gebunden; der Gemeinderat hat den entsprechenden Kredit noch nicht bewilligt.

§ *Teilprojekt 3: Freiwillige Massnahmen für die gestalterische Aufwertung und Verkehrsberuhigung innerhalb der Wohngebiete Länggasse.*

Bauherrin ist die Stadt Bern, welche die Massnahmen vollumfänglich selber finanziert. Dafür hat das Stimmvolk am 3. März 2002 einen Kredit in der Höhe von Fr. 9 200 000.00 bewilligt.

Die Teilprojekte 1 und 2 wurden 1999 öffentlich aufgelegt und sind von Bund und Kanton genehmigt. Die Verkehrsbeschränkungsverfügungen des Teilprojekts 3 wurden im September 2002 publiziert; das Einspracheverfahren ist noch immer hängig. Die baulichen Massnahmen des Teilprojekts 3 müssen noch öffentlich aufgelegt werden.

Den zeitlichen Takt für das Gesamtprojekt gibt der Neufeldzubringer vor. Mit den Vorarbeiten des Neufeldtunnels wurde im Herbst 2005 begonnen. Die Eröffnung ist im 1. Quartal 2009 geplant. Die Massnahmen der Teilprojekte 2 und 3 müssen bei der Eröffnung des Zubringers Neufeld umgesetzt sein. Eine direkte Abhängigkeit besteht zudem zum Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern. Damit das dortige Verkehrsumleitungskonzept funktioniert, muss der Knoten Henkerbrännli als Bestandteil des Teilprojekts 1 vor Beginn der Bauarbeiten zum Neuen Bahnhofplatz umgebaut sein.

### **3. Der Knoten Henkerbrännli**

#### *3.1 Das ursprüngliche Projekt*

Der Knoten Henkerbrännli ist Bestandteil des Zubringers Neufeld (Teilprojekt 1). Dessen Realisierung führt zu einer Verkehrsumlagerung im Raum Länggasse – Tiefenau – Schützenmatte. Vor allem die Achse Neubrückstrasse wird vom Durchgangsverkehr entlastet; der Hauptverkehr wickelt sich neu über die Tiefenaustrasse ab. Der Knoten Henkerbrännli übernimmt in diesem System eine wichtige Funktion. Er ist Verkehrsdrehscheibe für den Zubringerverkehr von und zur Autobahn A1, dient als Zufahrt für die Parkings im Bereich des Bahnhofs Bern und wickelt den innerstädtischen Verkehr zwischen dem Zentrum und den Quartieren ab. Nach aktuellen Berechnungen wird die durchschnittliche Belastung bei rund 26 000 Fahrzeugen pro Tag zu liegen kommen.

Um diesen zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden, muss der Knoten unter Federführung des Kantons baulich und betrieblich angepasst werden. Betroffen sind insbesondere die Strassengestaltung, die Lichtsignalanlage, die Signalisation und Markierung sowie die Werklei-

tungen. Da es sich beim Henkerbrännli um einen innerstädtischen Bereich handelt, hat der Kanton die Koordination, Projektierung und Realisierung an das Tiefbauamt der Stadt Bern übertragen. Dieses hat in seinem Auftrag ein realisierungsreifes Projekt ausgearbeitet, welches den Anforderungen des Zubringers Neufeld gerecht wird.

Die Projektierungsarbeiten haben aufgezeigt, dass die im Rahmen des seinerzeitigen Auflageprojekts durch den Kanton erstellte Kostenschätzung (Fr. 1 185 000.00) deutlich zu tief war; für das ursprünglich geplante Vorhaben entstehen Mehrkosten. Diese gründen einerseits in notwendig gewordenen Eingriffen in das SBB-Areal mit entsprechendem Umbau der Gleisanlagen; andererseits im Neubau von Stützmauern entlang der Neubrückestrasse und der Bahnhofeinfahrt. Dazu kommt die aufgelaufene Teuerung. Die Anpassungen wurden vom federführenden Kanton beschlossen und mit dem Bund bereinigt. Die dadurch ausgelösten Mehrkosten belaufen sich auf insgesamt Fr. 4 815 000.00 (Teuerung Fr. 737 000.00) und man rechnet heute mit Gesamtkosten von Fr. 6 000 000.00. Der Anteil der Stadt beträgt 13% oder Fr. 780 000.00. Weil es sich dabei um gebundene Ausgaben handelt, hat der Gemeinderat den entsprechenden Kredit in eigener Kompetenz bewilligt.

### 3.2 *Zusätzlicher Investitionsbedarf*

Im Zuge der Projektierungsarbeiten hat sich gezeigt, dass im Bereich des Henkerbrännlis gewisse Arbeiten und Investitionen notwendig und sinnvoll sind, welche keinen direkten Zusammenhang mit dem Zubringer Neufeld haben. Konkret geht es um folgende Massnahmen (detaillierte Angaben finden sich in dem beiliegenden Bericht des Tiefbauamts<sup>1</sup>):

- § *Sanierung Strassenoberbau*: Im seinerzeitigen Auflageprojekt war übersehen worden, dass der Strassenuntergrund im Bereich Henkerbrännli mit alten Tramschienen durchsetzt ist; dies trägt erheblich zum heute schlechten Zustand der Strassenoberfläche bei. Ein umfangreicher Variantenvergleich zeigt, dass aus technischen und finanziellen Gründen ein Rückbau der Geleise und ein Totalersatz des Oberbaus mittel- und langfristig die beste Lösung darstellt. Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass bei einer umfassenden Sanierung des Knotens langfristig ohne Berücksichtigung der Teuerung ein Betrag von Fr. 500 000.00 bis Fr. 600 000.00 eingespart werden kann. Wird jetzt auf diese umfassende Sanierung verzichtet, sind je nach Sanierungsart bereits ab 2012 wieder Bauarbeiten erforderlich, was auch zu entsprechenden Beeinträchtigungen des Verkehrs führen würde. Die mit der Sanierung verbundenen (einmaligen) Mehrkosten betragen insgesamt Fr. 1 180 000.00.
- § *Erstellung Bushaltestellen und Anpassung Bierhübeliweg*: Das mittelfristige Konzept von BERNMOBIL, welches sich auf den Leistungsauftrag des Kantons Bern abstützt, sieht auf der Linie 21 (Bremgarten) ab ca. 2008 den Einsatz von Gelenkbussen vor. Dies bedingt in beiden Richtungen Doppelhaltestellen und erfordert eine Anpassung des Bierhübeliwegs. Als Strasseneigentümerin muss die Stadt Bern die Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr erstellen und erhalten; sie muss deshalb die Investitionskosten von Fr. 280 000.00 übernehmen.
- § *Koordinationsverkabelung Lichtsignalanlage*: Um die verschiedenen Lichtsignal-Steuergeräte der Stadt Bern sinnvoll miteinander vernetzen zu können, ist seit Jahren ein Koordinationsnetz im Aufbau. Im Bereich des Knotens Henkerbrännli fehlt die Vernetzung. Sie wird sinnvollerweise zusammen mit dem Sanierungsprojekt realisiert und wird die

---

<sup>1</sup> Bericht des Tiefbauamts vom 10. Februar 2006: *Umbau Knoten Henkerbrännli – städtische Arbeiten*

Anbindung der Lichtsignalanlagen und (künftigen) Poller in der Länggasse an das Koordinationsnetz ermöglichen. Die Investitionskosten kommen auf Fr. 70 000.00 zu stehen.

Diese Massnahmen dienen der Werterhaltung und fallen deshalb nach der anwendbaren Bundesgesetzgebung nicht unter den Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und Gemeinde; vielmehr sind sie vollumfänglich durch die Stadt Bern als Strasseneigentümerin zu tragen. Die damit zusammenhängenden Zusatzinvestitionen sollen mit dem vorliegenden Antrag bewilligt werden. Stimmt der Stadtrat dem Kredit nicht zu, wird der Knoten Henkerbrännli im Rahmen des mit dem Bund und dem Kanton definierten Mindestumfangs realisiert. Damit wären jedoch folgende Nachteile verbunden:

- § Hohes Risiko, dass kurz nach der Eröffnung des Neufeldtunnels bereits wieder Sanierungsarbeiten vorgenommen werden müssten;
- § mittel- und langfristig Mehrkosten von Fr. 500 000.00 bis Fr. 600 000.00 (ohne Teuerung);
- § eingeschränkte Verkehrssicherheit (unebene Strassenbeläge, Glatteisbildung).

#### **4. Termine**

Nach immer noch aktuellem Zeitplan soll im Januar 2007 mit den Hauptarbeiten am Neuen Bahnhofplatz Bern begonnen werden. Für das dazu erforderliche Umleitungskonzept übernimmt der umgebaute Knoten Henkerbrännli eine zentrale Aufgabe. Damit der Knoten diese Funktion übernehmen kann, müssen die Bauarbeiten am Henkerbrännli spätestens Ende Juni 2006 in Angriff genommen werden können. Daraus ergeben sich folgende Termine:

Gemeinderatsbeschluss	März 2006
Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS)	April 2006
Stadtrat	Mai 2006
Baubeginn	Ende Juni 2006

#### **5. Koordination mit weiteren Projekten**

Die Koordination hat im Rahmen des Gesamtprojekts Neufeldzubringer stattgefunden. Das Projekt wurde unter der Leitung des Tiefbauamts zusammen mit dem Stadtplanungsamt und den betroffenen Transportunternehmungen BERNMOBIL und Postauto Schweiz sowie den Werken erarbeitet. Die Anstösser wurden über das Vorhaben informiert.

Die Realisierung des Knotens Henkerbrännli ist Voraussetzung für den Bau des Neuen Bahnhofplatzes Bern (Verkehrsumleitung). Kann der Knoten nicht rechtzeitig saniert werden, hat dies erhebliche Mehrkosten für temporäre Massnahmen in der Länggasse zur Folge.

## 6. Projektkosten

### 6.1 Anteil Stadt Bern

Die Kosten basieren auf der Preisbasis Dezember 2005 und beinhalten sämtliche nicht gebunden Ausgaben. Für die Stadt Bern entstehen folgende Kosten:

Mehrkosten Strassenoberbau	Fr.	980 000.00
Bushaltestellen Bierhübeliweg	Fr.	280 000.00
Koordinationskabel LSA	Fr.	70 000.00
Honorare	Fr.	95 000.00
Unvorhergesehenes ca. 10%	Fr.	135 000.00
Eigenleistungen ca. 3%	Fr.	40 000.00
<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b>1 600 000.00</b>

### 6.2 Beiträge Dritter

Im Umfang des ursprünglichen Projekts tragen der Bund und der Kanton Bern wesentlich zur Sanierung des Knotens Henkerbrännli bei. Für die hier massgebenden Zusatzinvestitionen muss die Stadt Bern hingegen selber aufkommen.

## 7. Folgekosten

### 7.1 Kapitalfolgekosten

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>10. Jahr</b>
Restbuchwert	1 600 000.00	1 440 000.00	1 296 000.00	619 875.00
Abschreibung 10%	160 000.00	144 000.00	129 600.00	61 990.00
Zins 3.65%	58 400.00	52 560.00	47 305.00	22 625.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>218 400.00</b>	<b>196 560.00</b>	<b>176 905.00</b>	<b>84 615.00</b>

### 7.2 Betriebsfolgekosten

Der beigelegte Bericht „Umbau Knoten Henkerbrännli – städtische Arbeiten“ zeigt auf, dass dank den Zusatzinvestitionen künftig Unterhaltskosten eingespart werden können.

## 8. Finanzrechtliche Zuständigkeit

Die hier beantragten Investitionen stehen in keinem direkten Zusammenhang mit dem ursprünglich geplanten Projekt, welches vom Stadtberner Stimmvolk am 3. März 2002 bewilligt wurde. Letzteres könnte auch ohne die zusätzlichen Arbeiten realisiert werden. Die Zusatzinvestitionen sind auch nicht direkte Folge der federführenden Projektierung von Bund und Kanton. Daraus ergibt sich aus finanzrechtlicher Sicht zweierlei: Zum einen handelt es sich nicht um gebundene Ausgaben, welche gemäss Artikel 102 Absatz 2 GO vom Gemeinderat bewilligt werden könnten. Zum andern müssen die Ausgaben für die Definition des zuständigen Bewilligungsorgans nicht zu dem seinerzeit vom Stimmvolk (für das Teilprojekt 3) gesprochenen Kredit von Fr. 9 200 000.00 hinzu gerechnet werden. Zuständig für die Bewilligung des vorliegend

beantragten Kredits von Fr. 1 600 000.00 ist somit nach den massgeblichen Bestimmungen der GO der Stadtrat.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat genehmigt das Projekt für die (erweiterte) Sanierung des Knotens Henkerbrännli. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Sanierung des Knotens wird zusätzlich zu dem vom Gemeinderat bewilligten Kredit (gebundene Ausgaben) ein Baukredit von Fr. 1 600 000.00 zulasten der Investitionsrechnung Konto I510XXX (Kostenstelle 510110) bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 29. März 2006

Der Gemeinderat

### *Beilage*

Bericht des Tiefbauamts vom 10. Februar 2006: *Umbau Knoten Henkerbrännli – städtische Arbeiten*