

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Fuss- und Radweg Bottigenstrasse, Etappe Riedbach; Nachkredit (Erhöhung Projektierungskredit)

1. Worum es geht

Die Bottigenstrasse ist eine wichtige Verbindungsstrasse zwischen dem städtischen Quartier Bümpliz sowie Oberbottigen und Riedbach. Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr weist auf dieser Strecke auf mehreren Abschnitten Defizite auf, welche die Verkehrs- und insbesondere auch die Schulwegsicherheit beeinträchtigen. Dazu gehören zu enge oder überfahrbare Trottoirs, zu schmale oder fehlende Velostreifen, schlechte Sichtverhältnisse bei privaten Zufahrten, fehlende Zugänge zu Bushaltestellen, stark befahrene Querachsen und unübersichtliche Kreuzungen.

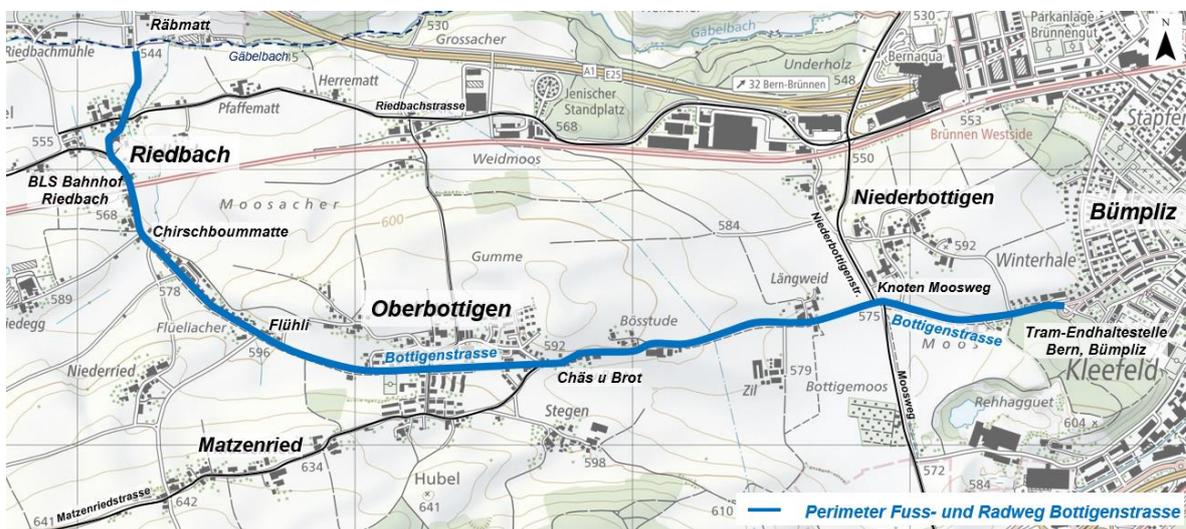


Abbildung 1: Gesamter Perimeter des Projekts «Fuss- und Radweg Bottigenstrasse» (blau markiert)

Um eine durchgängige und sichere Fuss- und Veloinfrastruktur von Bümpliz über Oberbottigen und Riedbach bis zur Gemeindegrenze in der Rämatt bei Frauenkappelen zu planen, hat der Gemeinderat am 20. Juni 2018 einen Projektierungskredit von Fr. 105 000.00 für die Vorstudie Fuss- und Radweg Bottigenstrasse bewilligt und diesen am 16. September 2020 um Fr. 45 000.00 auf insgesamt Fr. 150 000.00 erhöht.

Aufbauend auf der konzeptionellen Vorstudie soll nun die detaillierte Ausarbeitung der Etappe Riedbach zwischen Oberbottigen und der Gemeindegrenze bei Frauenkappelen an die Hand genommen werden. Dafür beantragt die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) dem Gemeinderat vorliegend eine Erhöhung des Projektierungskredits bzw. einen Nachkredit von Fr. 200 000.00 zum bereits bewilligten Projektierungskredit Fuss- und Radweg Bottigenstrasse (insgesamt Fr. 350 000.00).

2. Ausgangslage

2.1 Unbefriedigende Situation

Die Stadt Bern investiert seit Jahren in den Ausbau sicherer und attraktiver Fuss- und Velowege und fördert damit nachhaltige und stadtverträgliche Verkehrsarten. Die Standards und Strategien für die Planung sind im Masterplan Veloinfrastruktur und im Richtplan Fussverkehr verankert und sollen in der ganzen Stadt bestmöglich umgesetzt werden.¹ Auf der Bottigenstrasse sind diese Standards für den Fuss- und Veloverkehr nicht erfüllt. Die Defizite beeinträchtigen die Verkehrssicherheit und namentlich auch die Schulwegsicherheit.

Die Bevölkerung von Riedbach und Oberbottigen, vertreten durch den Leist Oberbottigen und die Quartierkommission Bümpliz – Bethlehem (QBB), wünscht seit den 1980er Jahren eine sichere und komfortable Fuss- und Veloverbindung entlang der Bottigenstrasse.² Insbesondere für die Schulkinder von Riedbach, welche in Oberbottigen die Schule besuchen, ist der Schulweg nicht zufriedenstellend. Im Richtplan Fussverkehr hat die *Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung von Riedbach über Oberbottigen bis zur Tramendhaltestelle Bümpliz* erste Priorität (Massnahme 6.10).

2.2 Ergebnisse der konzeptionellen Vorstudie «Fuss- und Radweg Bottigenstrasse»

Der Projektperimeter des Projekts «Fuss- und Radweg Bottigenstrasse» weist eine Vielzahl von Besonderheiten auf. Er ist von Fließgewässern und historischen Verkehrswegen durchzogen, beinhaltet inventarisierte Baugruppen und Baudenkmäler und ist teilweise mit Sensebordsteinen gesäumt. Die Erarbeitung der Vorstudie war auch aufgrund der Perimetergrösse – der betroffene Strassenabschnitt ist über 4.5 Kilometer lang – sehr zeitintensiv. Der konzeptionelle Teil der 2018 gestarteten Vorstudie für den Bau des Fuss- und Radwegs Bottigenstrasse ist fertiggestellt: Die Vorstudienpläne, der technische Bericht sowie eine erste Kostenschätzung liegen im Entwurf vor. Zudem erfolgten koordinative Arbeiten mit laufenden Drittprojekten.

Der durchgehende Fuss- und Radweg zwischen der Tramendhaltestelle Bümpliz und Riedbach soll künftig grösstenteils ca. drei bis vier Meter breit sein. Damit die möglich ist, muss auch Land ausserhalb des bestehenden Strassenperimeters beansprucht werden. Das betroffene Terrain wird aktuell vielfältig als Landwirtschafts-, Wohn- und Gewerbegebiet genutzt und ist auf über 60 Grundeigentums-Parzellen verteilt. Ein Strassenplanverfahren und Landerwerb sind deshalb notwendig. Dem frühzeitigen und kontinuierlichen Einbezug von Grundeigentümer*innen und Quartiervertretungen (Leist Oberbottigen und QBB) in die Planungsarbeiten wird dabei grosses Gewicht beigemessen. So soll das Risiko minimiert werden, dass das Projekt durch Widerstand gefährdet wird. Im Rahmen der konzeptionellen Vorstudie fanden bereits Informationsveranstaltungen und eine Vernehmlassung mit den Anwohnenden, vertreten durch den Leist Oberbottigen und die QBB, sowie mit den Grundeigentümer*innen statt. Während die Quartiervertretungen das Projekt im Grundsatz unterstützen, sind die Verhandlungen mit den Landbesitzenden noch nicht abgeschlossen.

2.3 Massnahmen in Planung oder Umsetzung

Im Rahmen der konzeptionellen Vorstudie hat die Verkehrsplanung auf mehreren Abschnitten Temporeduktionen sowie den Bau eines Trottoirs auf der Matzenriedstrasse geplant bzw. geprüft. Auf folgenden Abschnitten wurden Temporeduktionen bereits realisiert oder stehen vor dem Abschluss der Projektierung:

- Tempo 30 im Zentrum von Oberbottigen (geplante Realisierung ab 2024),
- Tempo 40 Riedbach – Oberbottigen und Oberbottigen – Matzenried (bereits realisiert),

¹ Ein Masterplan Fussverkehr wurde ebenfalls erarbeitet und soll anfangs 2024 in die Vernehmlassung geschickt werden.

² Im Jahr 2008 wurden auf der Bottigenstrasse (Abschnitt Rehhag - Oberbottigen) bereits Verbesserungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt (Velostreifen und Verbesserungen am bestehenden Gehweg).

- Tempo 50 zwischen Bümpliz und Oberbottigen sowie auf der Riedbachstrasse (bereits realisiert),
- Tempo 50 auf dem Buchweg nördlich von Oberbottigen (bereits realisiert).

Um das Trottoir Matzenriedstrasse vorzeitig realisieren zu können, hat der Gemeinderat dessen Planung aus der Vorstudie Fuss- und Radweg Bottigenstrasse herausgelöst und im Frühling 2021 einen separaten Projektierungskredit bewilligt. Auf der Matzenriedstrasse soll zwischen der Abzweigung Oberbottigen und Matzenried ein Trottoir von 1.3 km Länge erstellt und die Kreuzung Oberbottigen bezüglich Verkehrssicherheit und Zugänglichkeit der Haltestellen «Chäs und Brot» umgestaltet werden. Das Projekt wurde zusammen mit dem Regenrückhaltebecken Oberbottigen und den Sanierungsmassnahmen des Moosbachs Oberbottigen zur Projektierung und Realisierung an das Tiefbauamt übergeben. Ausserdem werden diese drei Projekte mit verschiedenen ewb-Vorhaben koordiniert (Ersatz der Freileitung, Neubau der Wasserleitung).

2.4 Etappierte Planung und Umsetzung

Auf Basis der Ergebnisse der konzeptionellen Vorstudie wurden drei Etappen für die detailliertere Planung und Umsetzung des Fuss- und Radwegs Bottigenstrasse definiert und priorisiert:

- Etappe 1: Riedbach – Oberbottigen: Von der Gemeindegrenze bei Frauenkappelen bis Ortseingang Oberbottigen (in Abbildung 2 rot),
- Etappe 2: «Chäs und Brot» bis und mit Kreuzung Moosweg; exkl. Knoten «Chäs und Brot» (grün),
- Etappe 3: Abschnitt Kreuzung Moosweg bis Bümpliz (gelb).

Im Abschnitt Oberbottigen Zentrum sind im Rahmen des Projekts «Fuss- und Radweg Bottigenstrasse» keine Massnahmen vorgesehen. Die zukünftige Einführung der Tempo-30-Zone sowie die bestehende Gradlinigkeit des Abschnitts ermöglichen eine Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Ein Trottoir für den Fussverkehr besteht in diesem Abschnitt, eine Verbreiterung soll jedoch im Rahmen der Wasserbauprojekte der ewb überprüft werden.

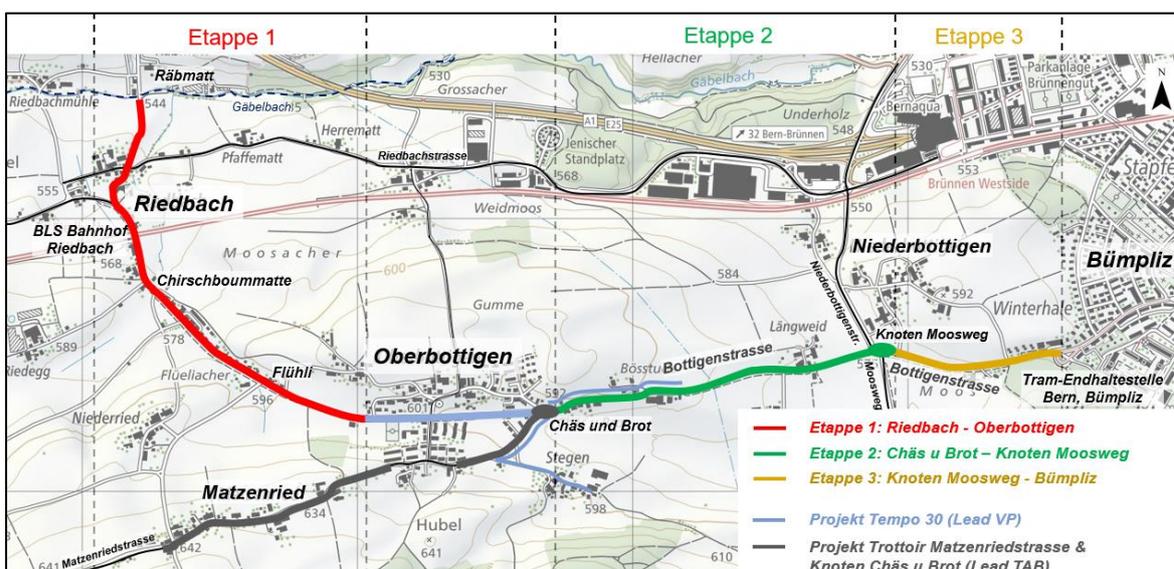


Abbildung 2: Unterscheidung in verschiedene Teilprojekte; Etappe 1: Riedbach - Oberbottigen (rot markiert)

Die Etappe 1 (Riedbach – Oberbottigen) hat erste Priorität, weil die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur im Vergleich zu den anderen Abschnitten auf der Bottigenstrasse bisher noch die grössten Schwachstellen aufweist: Ein Trottoir fehlt über weite Strecken oder weist eine sehr geringe Breite

auf, womit der Bahnhof Riedbach für den Fussverkehr ungenügend erschlossen ist. Für den Veloverkehr wurde im Frühling 2023 zwischen Chirschboummatte und Flühli im Rahmen einer Sofortmassnahme ein einseitiger Velostreifen bergwärts markiert. Zusätzliche Veloinfrastrukturen sind aber keine vorhanden. Zudem münden private Einfahrten direkt auf die Strasse und gelten somit als Unfallrisiko. Die Etappen 2 und 3 sollen im Anschluss in Angriff genommen werden.

3. Das Projekt

3.1 Projektbeschreibung

Die Etappe Riedbach – Oberbottigen behandelt den Abschnitt von der Rämatt an der Gemeindegrenze zu Frauenkappeln über Riedbach bis zum Ortseingang Oberbottigen. Die Planung des drei bis vier Meter breiten Fuss- und Radwegs auf dieser Strecke soll mit dem vorliegenden Kreditantrag detaillierter ausgearbeitet werden. Neben einer Temporeduktion und den Verhandlungen mit den Grundeigentümer*innen (Landerwerb) werden insbesondere die vertiefte Behandlung der bestehenden Schlüsselstellen im Vordergrund stehen (in Abbildung 3 rot eingekreist).

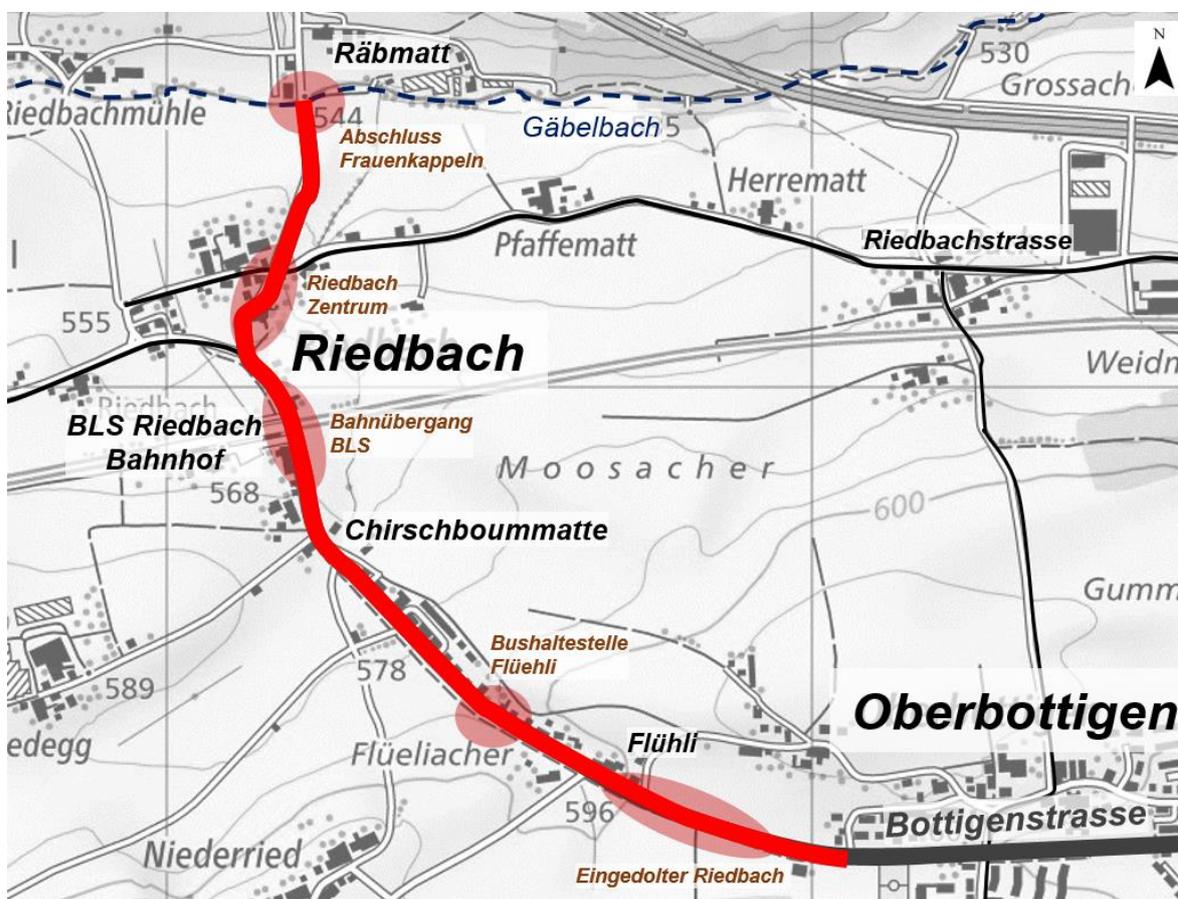


Abbildung 3: Etappe Riedbach - Oberbottigen mit identifizierten Schlüsselstellen (rot markiert)

Dazu gehören zum Beispiel die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestelle Oberbottigen Flühli, die Klärung der Grundstückszufahrten, der Umgang mit dem eingedolten Riedbach oder der Gäbelbachbrücke. Mit den geplanten Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sollen zudem die Verkehrssicherheit, insbesondere auch auf den Schulwegen, sowie die Anbindung an den Bahnhof Riedbach deutlich verbessert werden. Die bessere Zugänglichkeit ist auch das Ziel der vom Stadtrat

beschlossenen Netzerweiterung des öffentlichen Veloverleihsystems: Dieses sieht für 2024 die Eröffnung von zwei neuen Verleihstationen in Oberbottigen und Riedbach vor.³ Eine gute Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur ist somit auch für die Nutzung des Veloverleihs wichtig.

Zudem werden folgende weitere Planungsarbeiten erfolgen:

- Prüfung zu Machbarkeit der Linienführung im Rahmen der heutigen Gewässerregelungen und der bestehenden Siedlungsentwässerung,
- Prüfung und Klärung zur Breite des Fuss- und Radwegs und zu den Auswirkungen von Begrünungsmassnahmen auf den Querschnitt (Verschmälerung des Fuss- und Radwegs zugunsten von Bäumen oder einer Allee),
- Abklärungen zum Einfluss des Projekts auf den Fahrplan und das Betriebskonzept der Buslinie 32,
- Berücksichtigung der Bedürfnisse der Denkmalpflege (historische Verkehrswege, Ortsbild Riedbach),
- Kostenschätzung,
- Koordination mit Drittprojekten.

3.2 Erwartete Projektergebnisse

Die Planungsarbeiten zielen auf folgende Ergebnisse ab:

- Einverständnis der betroffenen Grundeigentümer*innen zum Landerwerb,
- Definition von Querschnitten und Querprofilen des Fuss- und Radwegs,
- Definition des Strassenquerschnitts resp. der erforderlichen Strassenbreite der Brücke Gäbelbach,
- Machbarkeitsprüfung einer hohen Umfeldqualität mit Baumbepflanzung,
- Bauliche Ausgestaltung des Fuss- und Radwegs, der Haltestellen, Querungen und Zugänge,
- Technischer Bericht inkl. Plangrundlagen und Kostenschätzung,
- Definition der Materialisierung,
- Abstimmung mit betroffenen Stellen, Partner*innen, Quartier- und Fachorganisationen,
- Abschluss der detaillierten Vorstudie zur Etappe Riedbach zwischen Oberbottigen und der Gemeindegrenze bei Frauenkappelen.

3.3 Projektorganisation

Die Verkehrsplanung leitet die Projektgruppe mit Vertreter*innen von Tiefbauamt, Stadtgrün, BERNMOBIL und bei Bedarf mit dem Schulamt, dem Sportamt sowie Immobilien Stadt Bern. Der Leist Oberbottigen, die QBB und der Schulkreis Oberbottigen sind in der Begleitgruppe als Vertreter*innen des Quartiers vertreten. Bei Bedarf werden zudem folgende Verbände und Fachstellen beigezogen: BLS, Pro Velo, Fussverkehr Kanton Bern sowie Procap Bern.

3.4 Koordination mit Drittprojekten

Um Doppelspurigkeiten und Wertvernichtung zu vermeiden, wird das Projekt Fuss- und Radweg Bottigenstrasse auf Drittprojekte abgestimmt. Hierzu wurde im August 2023 eine KöR⁴-Vernehmlassung durchgeführt, mit dem Ziel, die bereits bekannten Bedürfnisse im Raum zu aktualisieren und auf neue aufmerksam zu werden.⁵

³ Öffentliches Veloverleihsystem der Stadt Bern: Weiterbetrieb 2023 bis 2025 mit Zusatzauftrag betreffend vier peripheren Standorten; Verpflichtungskredit (SRB Nr. 2023-62 vom 2. Februar 2023).

⁴ Eine KöR-Vernehmlassung (Koordination im öffentlichen Raum) hat zum Ziel, auf allfällige weitere zu koordinierende Projekte im Projektpereimeter aufmerksam zu werden und die erforderlichen Koordinationsmassnahmen auszulösen; dies ermöglicht gegebenenfalls Synergien zwischen den Projekten.

⁵ Im Rahmen der konzeptionellen Vorstudie war bereits im Jahr 2018 eine erste KöR-Vernehmlassung durchgeführt worden.

Im Abschnitt Oberbottigen – Riedbach sind Landwirtschaftsparzellen tangiert, in denen Gewässerrenaturierungs-Projekte bestehen.⁶ Diese wurden jedoch aufgrund des Sparprogramms FIT zurückgestellt. Als weiteres zu koordinierendes Bedürfnis gilt die Sanierung der Brücke Gäbelbach. Das Projekt rund um den Umbau des Bahnhofs Riedbach gilt es mit der BLS abzustimmen, wobei unter anderem der Anschluss zwischen der Bottigenstrasse und dem Bahnhof Riedbach im Fokus steht.

Die verschiedenen ewb-Bedürfnisse (Sanierung der Werkleitungen und Netzanschlüsse) innerhalb und angrenzend an den Projektperimeter werden ebenfalls mit dem geplanten Fuss- und Radweg koordiniert. Zudem ist die Schnittstelle zum Projekt Oberbottigen zu prüfen, welches die Realisierung des Trottoirs Matzenried, die Umgestaltung des Knotens «Chäs und Brot» sowie Siedlungsentwässerungs-, Wasserbau- und ewb-Anliegen im Bereich des Zentrums Oberbottigen beinhaltet.

3.5 Termine

Für die detaillierte Ausarbeitung der Etappe 1 des geplanten Fuss- und Radwegs Bottigenstrasse ergibt sich folgender Zeitplan:

Kreditbewilligung Stadtrat	4. Quartal 2023/1. Quartal 2024
Abschluss Projektierung Etappe Riedbach – Oberbottigen	4. Quartal 2024
Früheste Umsetzung	ab 2028

4. Kosten

4.1 Projektierungskosten

Die Kosten für die Projektierungsarbeiten der Etappe 1 werden wie folgt veranschlagt:

Vom Gemeinderat gesprochene Projektierungskredite	Fr.	150 000.00
Projektierung Etappe Riedbach - Oberbottigen	Fr.	185 000.00
<u>Reserve (ca. 10%)</u>	Fr.	<u>15 000.00</u>
Kosten Total (inkl. MwSt.)	Fr.	350 000.00

4.2 Folgekosten

4.2.1 Kapitalfolgekosten

Der Projektierungskredit wird später in den Realisierungskredit aufgenommen. Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Kategorie. Bei Nichtrealisierung des Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten. Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

4.2.2 Betriebsfolgekosten

Die Betriebsfolgekosten können zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht definiert werden.

5. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Fuss- und Radweg Bottigenstrasse, Etappe Riedbach – Oberbottigen	0 %	100 %

⁶ Es handelt sich um die Projekte Wasserbauplan Riedbach und Gäbelbach.

6. Beiträge Dritter

Im Rahmen der Projektierung wird die Akquisition von Drittmitteln geprüft. Eine Finanzierung über das Agglomerationsprogramm des Bundes (5. Generation) wird angestrebt.

7. Prüfung der Vorlage auf Klimaverträglichkeit

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements der Stadt Bern vom 17. März 2022 (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten.

Die Planung einer komfortablen Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur trägt zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in der Stadt Bern bei. Damit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements geleistet.

Das Angebot einer sicheren Fuss- und Veloverkehrsverbindung sowie die Verlagerung des MIV auf den Fuss- und Veloverkehr, auf welche die Massnahmen des vorliegenden Kreditantrags indirekt abzielen, ist ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d.

Insgesamt ist die Vorlage daher mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Fuss- und Radweg Bottigenstrasse, Etappe Riedbach; Nachkredit (Erhöhung Projektierungskredit).
2. Für die Erhöhung des durch den Gemeinderat bewilligten Projektierungskredits «Fuss und Radweg Bottigenstrasse, Etappe Riedbach» von Fr. 150 000.00 auf Fr. 350 000.00 genehmigt er einen Nachkredit von Fr. 200 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5800102 (Kostenstelle 580200, PG580100). Allfällige Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme. Der Projektierungskredit ist zu gegebener Zeit in den Hauptkredit zu übernehmen.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 25. Oktober 2023

Der Gemeinderat