

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Verkehrsmanagement-Massnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs auf der Zentralen Verkehrsachse (ZVA); Projektierungs- und Ausführungskredit

1. Worum es geht

Der Gemeinderat will eine möglichst stadtverträgliche, flächensparende und klimaneutrale Mobilität. Darauf hat er sich mit dem Stadtentwicklungskonzept (STEK)¹, mit den Legislaturrichtlinien² und mit der Energie- und Klimastrategie verpflichtet.

Zur Erreichung dieser Ziele setzt die Stadt verschiedene Mittel ein. Eines davon sind Massnahmen zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs. Zu diesem Zweck wird die Infrastruktur für die sogenannten flächeneffizienten Verkehrsmittel – ÖV, Velo- und Fussverkehr – kontinuierlich ausgebaut und attraktiver und sicherer gestaltet. Gleichzeitig soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert werden. Das Verkehrsmanagement (VM) ist zuständig für die Lenkung und Dosierung des MIV: Lichtsignalanlagen an strategisch wichtigen Standorten entlang der Stadtgrenze priorisieren die flächeneffizienten Verkehrsmittel und dosieren den MIV so, dass das städtische Verkehrsnetz nicht kollabiert.

Der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen auf dem städtischen Strassennetz hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen. Um diesen Trend fortzuschreiben und die klimatischen und verkehrlichen Stadtentwicklungsziele zu erreichen, muss das bestehende Verkehrsmanagement (VM) aber erweitert und ausgebaut werden. Der Gemeinderat hat deshalb im Oktober 2018 die Vorarbeiten zur Erweiterung der VM-Massnahmen auf dem ganzen Stadtgebiet in Auftrag gegeben. Ziel ist ein flächendeckendes Dosierungskonzept für das städtische Basisnetz, welches Dosierungsmassnahmen «von aussen» (bei allen Autobahnschlüssen und städtischen Einfallachsen), eine konsequente Dosierung «innerhalb» des städtischen Strassennetzes und ein consequentes Stauraummanagement umfasst.

Aufgrund der bevorstehenden Realisierung der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Grossprojekt «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBBS) und der Fülle von Anforderungen im Zentrum von Berns Strassennetz sollen nun die ersten Massnahmen des geplanten VM-Pakets auf der Zentralen Verkehrsachse (ZVA) umgesetzt werden. Die ZVA umfasst die durchgehende Strassenachse ab Autobahnausfahrt Forsthaus über Inselplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk-Nordring bis zum Anschluss Wankdorf sowie über Bollwerk-Henkerbrünli-Tiefenaustrasse bis zum Zubringer Neufeld (vgl. Übersichtsplan in der Beilage).

Ziel der vorliegend beantragten Verkehrsmanagement-Massnahmen ist die dauerhafte Reduktion des MIV auf der Zentralen Verkehrsachse. Dafür müssen im Bereich der ZVA einzelne bestehende Lichtsignalanlagen technisch aufgerüstet und zusätzlich in der Tiefenaustrasse sowie bei der Einfahrt zur Kleinen Westtangente zwei provisorische Anlagen installiert werden. Diese Massnahmen ermöglichen ein zielgerichtetes Dosierungs- und Stauraummanagement auf der Zentralen Verkehrsachse (etwa durch verbesserte Stauraumüberwachung). Die Massnahmen sind an den Übergängen

¹ Gesamtbericht STEK 2016

² Legislaturrichtlinien 2021-2024

vom nationalen/regionalen zum städtischen Verkehrsnetz sowie an ausgewählten Hauptachsen innerhalb des Stadtgebiets vorgesehen. Gleichzeitig soll mit geeigneten Massnahmen verhindert werden, dass der MIV in verkehrsberuhigte Quartiere ausweicht – insbesondere ins Länggassquartier.

Die Verkehrsmanagement-Massnahmen zur Verringerung des MIV auf der Zentralen Verkehrsachse (ZVA) sind von substanzieller Bedeutung für die nachhaltige Weiterentwicklung des städtischen Verkehrssystems. Weil sie sich auch auf das übergeordnete Strassennetz auswirken (erhöhter Verkehrsdruck auf nationale und regionale Routen), hat die Stadt Bern das ZVA-Konzept zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Kanton Bern (Tiefbauamt), der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sowie den Transportunternehmungen BERNMOBIL und Postauto entwickelt. Die ZVA-Massnahmen sind das Resultat einer zukunftsweisenden, konstruktiven Zusammenarbeit; sie werden von allen Kooperationspartnern einvernehmlich getragen.

Auch das Grossprojekt «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) – und, damit verbunden, die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBBS – profitiert von den ZVA-Massnahmen. Mit ZBBS werden die Kapazitäten des ÖV und des Langsamverkehrs deutlich erhöht und die Verkehrsströme wesentlich verändert. Die Verkehrsmanagement-Massnahmen ZVA sollen rechtzeitig zum Baubeginn der ZBBS-Massnahmen (voraussichtlich 2024) den Bereich Bubenbergplatz-Bahnhofplatz vom MIV entlasten. So kann das Risiko minimiert werden, dass es aufgrund des Baustellenbetriebs zu einer massiven Überlast kommt (Rückstau bis auf die Stammachse der Autobahn). Während der Hauptarbeiten im Bereich Bubenbergplatz (voraussichtlich 2025 – 2027) wird die Durchfahrt vom Bubenbergplatz zum Bahnhofplatz für den motorisierten Privatverkehr wegen der Baustelle sogar komplett gesperrt (Zulieferverkehr ausgenommen).

Die Massnahmen entlang der Zentralen Verkehrsachse sollen gleichzeitig mit bereits geplanten Bauarbeiten im weiteren Bahnhofumfeld (Drittprojekte) umgesetzt werden. Dabei werden die während der Bauphasen dieser Drittprojekte geplanten Verkehrsmassnahmen mit den ZVA-Massnahmen koordiniert – dies mit dem Ziel, dass die verkehrsreduzierende Wirkung der kombinierten Massnahmen nach Bauende anhält.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat vorliegend einen Kredit in der Höhe von Fr. 1 845 000.00 für die Projektierung und Realisierung der Verkehrsmanagement-Massnahmen ZVA.

2. Ausgangslage

2.1. Bedeutung des Verkehrsmanagements (VM) für die Stadt Bern

Das Verkehrsmanagement ist ein Instrument zur Steuerung, Dosierung und Reduktion des Verkehrs. Dies erfolgt insbesondere mittels aufeinander abgestimmter Lichtsignalanlagen. Sowohl im STEK 2016 als auch in der Energie- und Klimastrategie Stadt Bern 2025 nimmt das Verkehrsmanagement einen wichtigen Stellenwert ein; es wird explizit als Mittel zur Umsetzung verkehrspolitischer Ziele anerkannt.

Die Umsetzung der VM-Massnahmen ist also ein wichtiger Schritt zum Erreichen der Klima- und verkehrspolitischen Ziele des Gemeinderats. Das kommt auch in zahlreichen politischen Vorstössen aus dem Stadtrat (bzw. in den entsprechenden Antworten des Gemeinderats) zum Ausdruck, in denen das Verkehrsmanagement als wichtiges Instrument aufgeführt wird (nicht abschliessende Aufzählung):

- *Antwort des Gemeinderats vom 14. März 2018 auf die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JAI, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JAI/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler,*

GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend! (2018.SR.000016): «Um diese Ziele [Schutz der Quartiere vor Schleich- bzw. Ausweichverkehr sowie eine hohe Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr] zu erreichen, muss ein effizientes Verkehrsmanagement etabliert werden, das mit dem nationalen, dem kantonalen und dem städtischen Verkehrsmanagement abgestimmt ist.»

- Vortrag des Gemeinderats vom 28. März 2018 zu Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrs-massnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt) (2000.GR.000608): «Abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs Bern, sollen der Verkehr im Bahnhofumfeld bis 2025 neu organisiert und flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld umgesetzt werden».
- Vortrag des Gemeinderats vom 3. Mai 2017 zu Tram Bern Ostermundigen: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft) (2016.TVS.000083): «Tram Bern Ostermundigen wird dank dem damit verbundenen Verkehrsmanagement den Verkehr im Norden der Stadt Bern und den angrenzenden Gemeinden verstetigen.»
- Vortrag des Gemeinderats vom 10. Mai 2016 zu Korrektur Thunstrasse Muri; Projektierungskredit (Bauprojekt), Kostenanteil der Stadt Bern (2016.TVS.000052): «Das Teilprojekt 1 umfasst den Ausbau auf Doppelspur sowie Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr, zugunsten der Behindertengerechtigkeit und zur Optimierung des Verkehrsmanagements.»
- Antwort des Gemeinderats vom 1. April 2015 auf die Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Freie Bahn für den 10er-Bus durch die Einführung einer Umweltspur für ÖV und Velo (2014.SR.000269): «Vielmehr muss es darum gehen, ein Verkehrsmanagement einzurichten, welches sowohl der Linie 10 wie auch den anderen Bus- und Tramlinien einen flüssigen Betrieb erlaubt und den Fuss- und Veloverkehr nicht behindert.»
- Diverse Anliegen des Kinderparlaments: Punktuell wird eine Erhöhung der Grünzeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger an Lichtsignalanlagen gefordert.

In vielen Projekten ist das Verkehrsmanagement schlicht eine Voraussetzung für das Funktionieren des angestrebten Verkehrsablaufs bzw. zur Verhinderung unerwünschter Nebeneffekte. Entsprechend sind die Verkehrsmanagement-Massnahmen der Stadt Bern mit insgesamt 10,88 Mio. Franken im Agglomerationsprogramm des Bundes angemeldet (vgl. Ziffer 5).

2.2. Zusammenhang mit dem Projekt «Zukunft Bahnhof Bern ZBB»

Mit der Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhofs, der neuen SBB-Passage Mitte und vor allem mit der Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenbergrasse ab 2028 werden die Personenströme im Raum Bubenbergrasse/Hirschengraben massiv zunehmen. Damit sie rasch und sicher zu- und weggeführt werden können, muss die Verkehrssituation im Bahnhofumfeld neu organisiert und die Lenkung des MIV angepasst werden; zudem ist eine Personenpassage vom neuen Zugang Bubenbergrasse direkt in den Hirschengraben geplant. Die hierfür geplanten Massnahmen sind Bestandteil des Projekts «Städtische Bau- und Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern» (ZBBS), welches im März 2021 von den Stimmberechtigten der Stadt Bern mit rund 58 % Ja-Stimmen gutgeheissen worden ist. Mit ZBBS kann sichergestellt werden, dass das komplexe und hochbelastete Verkehrssystem und der wichtige Stadtraum rund um den Bahnhof Bern auch künftig funktionieren.

Für die ZBBS-Bauarbeiten im Bereich Bubenbergrasse (ca. 2025 – 2027) wird die Durchfahrt vom Bubenbergrasse zum Bahnhofplatz für den motorisierten Privatverkehr aufgrund der Baustelle komplett gesperrt. Für den ÖV, den Velo- und den Zulieferverkehr bleibt die Durchfahrt gewährleistet. Der MIV jedoch muss ab Beginn der Bauarbeiten verstärkt auf andere Routen umgeleitet und mit griffigen VM-Massnahmen bewirtschaftet werden. Dies erfordert unter anderem auf verschiedenen Zufahrtsachsen zum Stadtzentrum die Aktivierung längerer Dosierstrecken und die dazugehörigen

VM-Massnahmen. Diese vorliegend beantragten Massnahmen sollen im Sinne eines Überlastschutzes dafür sorgen, dass die Funktionalität des Verkehrssystems innerhalb des koordinierten Bereichs während und nach den Bauarbeiten zu ZBBS gewährleistet werden kann.

2.3. Zusammenhang mit weiteren Drittprojekten

Im weiteren Bahnhofumfeld sind neben den erwähnten ZBB-Verkehrsmassnahmen mehrere Bauprojekte geplant, welche in die Erarbeitung der ZVA-Massnahmen eingeflossen sind (vgl. auch den Übersichtsplan in der Beilage):

- *Gesamtsanierung Monbijoustrasse*: Die Bauarbeiten zur Gesamtsanierung von Abwasser- und Werkleitungen, zum Gleisersatz und zur Neugestaltung der Strassenoberfläche sind seit Anfang 2021 im Gang. 2022 (April bis September) findet die Intensivbauphase statt; sie ist mit einer Sperre der Monbijoustrasse verbunden (SRB Nr. 2019-563 vom 14. November 2019; Volksabstimmung vom 9. Februar 2020).
- *Sulgeneckstrasse: Einführung Velogegegenverkehr; Bundesgasse Einrichtung Umweltspur*: Die Umsetzung dieses Projekts (SRB Nr. 2021-152 vom 29. April 2021) ist im Herbst 2022 geplant – nach Abschluss der Intensivbauarbeiten an der Monbijoustrasse.
- *Inselplatz/Murtenstrasse: Optimierung ÖV/Veloverkehr*: Dieses Projekt (SRB Nr. 2021-286 vom 26. August 2021) sieht die Einrichtung einer Busspur auf der Murtenstrasse (stadteinwärts) sowie bauliche Verbesserungen zugunsten des ÖV und des Veloverkehrs auf dem Inselplatz vor. Geplante Realisierung: 2023/2024.
- *Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz und mittelfristige Verkehrsmassnahmen*: Die Massnahmen zur Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr (SRB Nr. 2022-14 vom 13. Januar 2022) werden etappiert und frühestens ab 2022 umgesetzt werden.
- *Kleine Westtangente; Sanierung Stützmauer*: Die Ausführung ist durch die Grosse Schanze AG im 2022 geplant.
- *Gleissanierung Effingerstrasse: Umbau Haltestelle Kocherpark*: Der Kreditantrag wurde im Dezember 2021 vom Gemeinderat zuhanden des Stadtrats verabschiedet und dürfte im 1. Quartal 2022 dem Stadtrat unterbreitet werden. Die Ausführung ist für 2023/2024 geplant.

Im Rahmen dieser Drittprojekte sind ebenfalls verschiedene Verkehrsmassnahmen (Strassensperrungen, Umleitungen, veränderte Verkehrsführungen etc.) geplant. Diese Massnahmen werden teilweise namhafte Verkehrsumlagerungen im städtischen Netz zur Folge haben. Die ZVA-Massnahmen sollen mit diesen Verkehrsmassnahmen koordiniert und kombiniert werden (vgl. Ziff. 3).

3. Das Projekt

3.1. Ausgangslage und Projektziele

Bereits heute sind im Strassennetz der Stadt Bern kaum Leistungsreserven bei den Lichtsignalanlagen vorhanden. Das bedeutet: Es besteht bei der Steuerung der Anlagen kaum Spielraum, um zum Beispiel zusätzliche Grünzeiten für Fussgängerquerungen, für den Veloverkehr oder für die Priorisierung des ÖV zur Verfügung zu stellen. Diese Problematik wird sich mit dem weiteren Ausbau des ÖV-Angebots und mit der erwarteten Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs weiter akzentuieren. Damit das Verkehrssystem stabil betrieben werden kann, muss das MIV-Aufkommen auf der Zentralen Verkehrsachse reduziert und Spielraum für die Förderung des flächeneffizienten und klimafreundlichen Verkehrs – öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr – geschaffen werden. Konkret sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Reduktion des MIV-Aufkommens am Bubenbergrplatz/Bahnhofplatz von aktuell 12 100 Fahrzeugen (2021) auf 8 600 Fahrzeuge bis 2025 (Sperrung im Zusammenhang mit den Bauarbeiten ZBBS).

- Die Funktionalität des Gesamtverkehrs (inkl. städtisches, kantonales und nationales Verkehrsnetz sowie der Wirtschaftsverkehr) ist gewährleistet.
- Die flächeneffizienten Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) werden priorisiert.
- Es gibt im Vergleich zu heute keine Vergrößerung des Rückstaus auf die Autobahn bzw. auf die Kantonsstrassen in den Nachbargemeinden.

Ergänzend zu diesen Projektzielen wurden Wirkungsziele zur Sicherstellung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Bern definiert:

- Sicherstellung der Bewältigung der Fuss- und Veloverkehrsströme.
- Keine Verschlechterung der Warteräume und Wartezeiten für den Veloverkehr.
- Direkte, sichere Verbindungen rund um den Bahnhof und zu den Veloabstellanlagen im Bahnhofbereich.
- Sicherstellen der Fahrplanstabilität und effiziente ÖV-Abwicklung auch in den Spitzenzeiten.
- Schutz der Quartiere und des Stadtzentrums vor MIV-Verlagerungen auf unerwünschte Routen.

Die Verkehrsmanagement-Massnahmen sollen also nicht nur den MIV steuern, sondern auch zum klima- und verkehrspolitisch geforderten Umsteigen auf flächeneffiziente und klimaschonende Verkehrsmittel beitragen. Weitere Wirkungen der Massnahmen könnten darin bestehen, dass Fahrten nicht mehr während der Hauptverkehrszeiten unternommen werden oder eine Route gewählt wird, die nicht quer durchs Stadtzentrum führt (tangente Verbindungen zugunsten der Entlastung des Kernperimeters).

3.2. *Vorgesehene Massnahmen*

Verkehrsdosierungen, Stauraumbewirtschaftungen und ÖV-Privilegierungen sind nur mit entsprechend programmierten Lichtsignalanlagen möglich. Für die Umsetzung der auf der ZVA gesteckten Ziele müssen diverse bestehende Lichtsignalanlagen neu programmiert werden; zudem sind zwei zusätzliche Lichtsignalanlagen erforderlich. Schleichverkehr kann mittels Zufahrtsbeschränkungen betrieblicher oder baulicher Art verhindert werden. In der folgenden Tabelle sind die konkret geplanten Massnahmen aufgeführt (vgl. auch beiliegenden Übersichtsplan).



VM-Massnahme ZVA	Beschrieb
1 Dosierung Ausfahrt Forsthaus	Neuprogrammierung der bestehenden Lichtsignalanlage: Der Verkehr bei der Ausfahrt Forsthaus wird über eine maximale Grünzeit dosiert. Ist der Stauraum gefüllt, werden die Grünzeiten wieder erhöht.
2 Quartierschutz	Flankierende Massnahmen zum Schutz des Länggassquartiers (vgl. Ziffer 3.3).
3 Dosierung Turnier-/ Weissensteinstrasse	Neuprogrammierung bestehende Lichtsignalanlage: Die maximalen Grünzeiten auf den untergeordneten Achsen Turnier- und Weissensteinstrasse werden zugunsten eines besseren Verkehrsflusses bei den stadteinwärts gelegenen Folgeknoten reduziert.
4 Dosierung Schwarzenburgstrasse	Neuprogrammierung der bestehenden Lichtsignalanlage: Im Bereich des bestehenden Bus-Eigentrassees Schwarzenburgstrasse stadteinwärts wird der MIV dosiert.
5 ÖV-Bevorzugung Monbijoubücke	Ummarkierung des linken Fahrstreifens auf der Monbijoubücke zum Busstreifen (die Umsetzung erfolgt koordiniert im Zuge der Baustelle Monbijoustrasse), zudem Neuprogrammierung der bestehenden Lichtsignalanlage. Dadurch kann der MIV Richtung Eigerplatz dosiert werden.

6 Dosierung Monbijoubrücke/Aegertenstrasse	Umsetzung eines Fahrstreifenlayouts mit separatem Busstreifen und Geradeaus-/Linksabbiegestreifen. Dazu Dosierung des MIV in Richtung Helvetiaplatz und Thunplatz (Neuprogrammierung der bestehenden Lichtsignalanlage).
7 Dosierung Kleine Westtangente	Neue temporäre Lichtsignalanlage (paralleles Monitoring) für die Dosierung des Verkehrsflusses Richtung Länggasse über eine fixe Grünzeit.
8 Dosierung Hodlerstrasse	Neuprogrammierung der bestehenden Lichtsignalanlage: Auf der Hodlerstrasse Richtung Schützenmattstrasse wird der MIV über eine fixe Grünzeit dosiert.
9 Dosierung Nordring	Neuprogrammierung der bestehenden Lichtsignalanlage: Der MIV auf dem Nordring Richtung Lorrainebrücke wird mit einer fixen Grünzeit dosiert, der ÖV ist aufgrund des bestehenden Bus-Eigentrassees nicht betroffen
10 Dosierung Tiefenaustrasse	Neue temporäre Lichtsignalanlage (paralleles Monitoring) für die Dosierung des Verkehrsflusses Richtung Henkerbrännli über eine fixe Grünzeit.
11 Dosierung Winkelriedstrasse	Neuprogrammierung der bestehenden Lichtsignalanlage: Der MIV auf der Winkelriedstrasse wird Richtung Wankdorf im Bereich des Bus-Eigentrassees über eine fixe Grünzeit dosiert.

Tab. 1: Verkehrsmanagement-Massnahmen zur Verringerung des MIV auf der Zentralen Verkehrsachse (ZVA)

3.3. Quartierschutz

Ein wichtiges Ziel der Verkehrsmanagement-Massnahmen ZVA ist der Quartierschutz. Die angrenzenden Quartiere dürfen durch Ausweichverkehr nicht zusätzlich belastet werden. Ohne Gegenmassnahmen würde mit der geplanten MIV-Dosierung zwischen Forsthaus und Bollwerk insbesondere im Länggassquartier ein hoher Verkehrsdruck entstehen – diesem soll mit zusätzlichen flankierenden Massnahmen begegnet werden. Zum Schutz des Quartiers wurden deshalb insgesamt drei Massnahmen-Stufen entwickelt. Es ist davon auszugehen, dass die Massnahmen der Stufe 1 für die Verhinderung von Schleichverkehr ausreichen – die weiteren Massnahmen-Stufen 2 und 3 werden nur bei andauernd grossem Verkehrsdruck und/oder auf expliziten Wunsch des Quartiers initiiert; die dafür allenfalls erforderlichen Mittel sind im beantragten Kredit enthalten.

Massnahmen-Stufe	Beschrieb	Illustration
1 Betriebliche Einschränkungen	Einrichtung von betrieblichen Einschränkungen in Form von Abbiege- und Fahrverboten (Zubringer ausgenommen) zwischen Länggassstrasse, Bühlstrasse und Murtenstrasse.	
2 Grossflächige BGZ	Einrichtung einer grossflächigen Begegnungszone (BGZ) zwischen Länggassstrasse, Bühlstrasse und Murtenstrasse.	

3 Wabellösung light	Ausweitung Poller-System im Gebiet zwischen Länggassstrasse und Murtenstrasse. Neue fixe Sperrung/Poller auf der Depotstrasse (Nr. 50) und Freiestrasse (Nr. 65). Die Durchfahrt auf der Bühlstrasse und Stadtbachstrasse ist weiterhin möglich.	
----------------------------	--	--

Tab. 2: Massnahmen-Stufen Quartierschutz Länggasse

3.4. Betriebskonzept

Das Betriebskonzept ZVA basiert auf einer Kombination von geeigneten Dosierungs- und Lenkungs-massnahmen auf der ZVA selber sowie den Verkehrsmassnahmen, die im Zusammenhang mit den erwähnten Drittprojekten stehen. Tritt die erhoffte Wirkung ein, führt diese Kombination der Massnahmen zu einer Verhaltensänderung und damit zu einer effektiven und grossräumigen Verkehrsreduktion. Tritt die erhoffte Wirkung nicht oder nur teilweise ein, wird sich der MIV im schlechtesten Fall lediglich neue Routen suchen, was zu örtlichen Verlagerungen bei insgesamt gleichbleibender Menge der Fahrzeuge zur selben Tageszeit führen kann. Dank der geplanten Massnahmen würde jedoch auch so das Minimalziel erreicht, das MIV-Aufkommen auf der ZVA selbst und ohne Beeinträchtigung der Quartiere zu reduzieren – dies allerdings zum Preis vollständig ausgenutzter vorgelagerter Stauräume der Hauptzufahrten im Bereich Forsthaus, Tiefenastrasse und Nordring sowie eines komplett ausgenutzten städtischen Verkehrssystems innerhalb des ZVA-Perimeters (Inselplatz, Bühlbrücke, Kleine Westtangete sowie die Stadtbachstrasse).

3.5. Umsetzungsplanung

Der Umsetzungszeitpunkt der ZVA-Massnahmen hängt von der Bauphase der Drittprojekte (Kap. 2.3) ab. Da deren Ausführungszeitpunkt teilweise noch nicht genau definiert werden kann, kann nur ein grober Zeitplan erstellt werden. Die oben beschriebenen ZVA-Massnahmen (Tab. 1) sollen wie folgt mit den Drittprojekten koordiniert und umgesetzt werden:

- Die ZVA-Massnahmen Nr. 1 (Dosierung Ausfahrt Forsthaus), Nr. 2 (Quartierschutz Länggasse) und Nr. 3 (Dosierung Turnier-/Weissensteinstrasse) werden mit dem Drittprojekt «Inselplatz/ Murtenstrasse Optimierung ÖV/Veloverkehr» koordiniert, das eine neue Busspur auf der Murtenstrasse (stadteinwärts) und bauliche Verbesserungen zugunsten des ÖV/Veloverkehrs beim Inselplatz vorsieht. Die ZVA-Massnahmen werden umgesetzt, wenn die Bauarbeiten für das Drittprojekt starten (ab 2023).
- Die ZVA-Massnahmen Nr. 4 (Dosierung Schwarzenburgstrasse) und Nr. 5 (ÖV-Bevorzugung Monbijoubücke) werden während der Intensivbauphase des Drittprojekts «Gesamtsanierung Monbijoustrasse» gestartet und im Herbst 2022, nach Abschluss der Intensivbauphase, in ein Definitivum überführt.
- Die ZVA-Massnahme Nr. 6 (Dosierung Monbijoubücke/Aegertenstrasse) wird mit dem Projekt «Sulgeneckstrasse: Einführung Velogegenverkehr; Bundesgasse Einrichtung Umweltspur» koordiniert und voraussichtlich im Herbst 2022 ausgeführt.
- Die ZVA Massnahmen Nr. 7 (Dosierung Kleine Westtangete), Nr. 8 (Dosierung Hodlerstrasse), Nr. 9 (Dosierung Nordring) und Nr. 10 (Dosierung Tiefenastrasse) erfolgen in Koordination mit dem Projekt «Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz und mittelfristige Verkehrsmassnahmen», das 2022/2023 umgesetzt werden soll. Mit dem Drittprojekt sind Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr geplant. Die ZVA-Massnahmen werden ab Herbst 2022 bis 2023 umgesetzt.
- Die ZVA-Massnahme Nr. 11 (Dosierung Winkelriedstrasse) wird 2023 nur umgesetzt, wenn die Ergebnisse des Monitorings (s. Ziff. 3.6) zeigen, dass dies notwendig ist.

Die Finanzierung der Verkehrsmassnahmen, die im Zusammenhang mit den Drittprojekten umgesetzt werden, erfolgt über das jeweilige Projekt. Sämtliche VM-Massnahmen, die auf der Zentralen Verkehrsachse umgesetzt werden, werden mit dem vorliegend beantragten Kredit beschafft. Mit diesem Kredit werden auch Massnahmen finanziert, die in Strassenbereichen liegen, die sich im Eigentum von Bund und Kanton befinden, da von deren Wirkung primär der Verkehrsablauf in der Stadt profitiert. Sofern neue Anlagen mit hohem Ausbaustandard notwendig sind – dies wird sich erst im Rahmen der Projektierungsphase zeigen – wird eine Regelung bezüglich Entgeltung des Zeitwerts erfolgen.

Übergeordnet orientieren sich die Umsetzungstermine am Baustart zum Projekt ZBBS. Damit ist vorgegeben, dass die VM-Massnahmen ZVA inkl. Drittprojekte bis 2024 umgesetzt werden müssen.

3.6. Monitoring

Das Monitoring ist ein wichtiger Bestandteil des Betriebskonzepts ZVA. Dadurch können die Veränderungen der Verkehrsbelastungen und die Rückstausituationen festgehalten werden. Zudem können Rückschlüsse gezogen werden, ob die Wirkung der VM-Massnahmen ZVA und jene der Drittprojekte den Annahmen entsprechen, ob grossräumige Umlagerungen stattgefunden haben und ob eine Verkehrsreduktion erkennbar ist. Weiter dient das Monitoring zur Überprüfung, ob die Auswirkungen der VM-Massnahmen ZVA aus Stadtsicht für den Gesamtverkehr verträglich sind.

Neben diesem übergeordneten Monitoring muss die verkehrliche Wirkung auch innerhalb der einzelnen Projekte beobachtet und analysiert und bei Bedarf feinjustiert werden. Anhand dieser Erkenntnisse können die VM-Massnahmen ZVA optimiert werden, indem beispielsweise die Grünzeiten angepasst werden.

4. Kosten

Die Kosten für die Projektierung und Realisierung der VM-Massnahmen ZVA setzen sich wie folgt zusammen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein grosser Teil der Arbeiten nur mit Ressourcen von externen Fachleuten bewältigt werden kann:

Vorarbeiten Verkehrsmanagement Region Bern ³	Fr.	150 000.00
Projektierung VM-Massnahmen ZVA	Fr.	430 000.00
Realisierung VM-Massnahmen ZVA	Fr.	540 000.00
Gesamtkoordination Verkehr		240 000.00
Monitoring		80 000.00
Unterstützung		220 000.00
Unvorhergesehenes/KiöR	Fr.	185 000.00
TOTAL Kosten (inkl. MwSt 7.7%)	Fr.	1 845 000.00

Erläuterungen

- *Projektierung VM-Massnahmen ZVA:* Enthält die Honorar- und Nebenkosten für die Projektierung der in Ziffer 3.2 erwähnten VM Massnahmen ZVA. Dieses Arbeiten werden durch einen externen Verkehrsingenieur ausgeführt und beinhalten die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts, verkehrstechnische Projektierungen (Steuerungskonzept) und die Programmierung der Lichtsignalanlagen (LSA). Anschliessend Ausschreibung und Offertanfragen mit Bewertung und Vergabe der Realisierung der LSA; Begleitung und Überwachung der Realisierung und Nachjustierung bei den LSA.

³ vom Gemeinderat bewilligter Projektierungskredit

- *Realisierung VM-Massnahmen ZVA*: Enthält die in Ziffer 3.2 erwähnten Verkehrsmassnahmen: Ausführung der bestehenden und neu in Betrieb zu nehmenden Lichtsignalanlagen (Tiefenausstasse/Einfahrt Kleine Westtangente) zur Dosierung des Verkehrs.
- *Gesamtkoordination Verkehr*: Enthält die Gesamtkoordination Verkehr für die Drittprojekte gemäss Ziffer 2.3, Qualitätssicherung wie auch Unterstützung der notwendigen Abstimmungen mit Kanton und Bund.
- *Monitoring*: Enthält das Monitoringkonzept gemäss Ziffer 3.6 und die notwendigen Verkehrserhebungen (inkl. Auswertung mittels Controllingbericht).
- *Unterstützung*: Enthält die externe Bauherrenunterstützung für die Gesamtkoordination sowie die erforderlichen Kommunikationsmassnahmen (inkl. externe Agenturleistungen).
- *Unvorhergesehenes/Kunst im öffentlichen Raum (KiöR)*: Für Unvorhergesehenes wird wie üblich rund 10 % des Gesamtbetrags reserviert. 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 zudem 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. Im vorliegenden Geschäft wurden Fr. 17 000.00 eingerechnet.

4.1. Folgekosten

4.1.1. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	20. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	1 845 000.00	1 752 750.00	1 660 500.00	92 250.00
Abschreibung 5 %	92 250.00	92 250.00	92 250.00	92 250.00
Zins 1.22 %	22 510.00	21 385.00	20 260.00	1 125.00
Kapitalfolgekosten	114 760.00	113 635.00	112 510.00	93 375.00

4.1.2. Betriebsfolgekosten

Die Betriebsfolgekosten pro Lichtsignalanlage betragen Fr. 5 000.00 pro Jahr. Mit den zwei neuen temporären Lichtsignalanlagen (Tiefenausstasse, Kleine Westtangente) entstehen somit zusätzliche Betriebsfolgekosten von Fr. 10 000.00 pro Jahr.

5. Beiträge Dritter

Das Verkehrsmanagement für die gesamte Stadt Bern ist im Agglomerationsprogramm des Bundes (4. Generation) mit Investitionskosten von 10.88 Mio. Franken angemeldet. Die vorliegend beantragten VM-Massnahmen sind Teil davon. Bei entsprechender Aufnahme in die Leistungsvereinbarung kann mit Beiträgen von über 50 % an die anrechenbaren Kosten gerechnet werden. Falls einige der Projekte bereits vor 2024 umgesetzt werden sollen, muss dem Bund ein Gesuch um vorzeitigen Baubeginn gestellt werden.

Wie im Ziffer 3.5 (Umsetzungsplanung) beschrieben, müssen die VM-Massnahmen auf der ZVA sinnvollerweise gleichzeitig mit den Verkehrsmassnahmen der entsprechenden Drittprojekte umgesetzt werden. Da zwei Drittprojekte (Gesamtsanierung Monbijoustrasse sowie Sulgeneckstrasse: Einführung Velogegeverkehr; Bundesgasse Einrichtung Umweltspur) nicht verschoben werden können und bereits 2022 umgesetzt werden, müssen auch die ZVA-Massnahmen Nr. 4 –

6 bereits vor einer möglichen Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Kanton ausgelöst werden. Entsprechend können diese VM-Massnahmen voraussichtlich nicht mehr von Bund und Kanton mitfinanziert werden bzw. es muss ein Gesuch um vorzeitigen Baubeginn gestellt werden. Das Drittprojekt Inselplatz wurde ebenfalls mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation beantragt. Entsprechend ist eine Mitfinanzierung der geplanten VM-Massnahmen Nr. 1, 2 und 3 von Kanton und Bund möglich, ein entsprechendes Gesuch um vorzeitigen Baustart wird gestellt. Die Massnahmen Nr. 7 – 10 sind 2023 geplant, zusammen mit dem Drittprojekt «Strassenraum Bollwerk-Bahnhofplatz: Kurz und mittelfristige Verkehrsmassnahmen» – auch hier wird ein entsprechendes Gesuch für den vorzeitigen Baubeginn gestellt. Die VM-Massnahme Nr. 11 kann unabhängig von einem Drittprojekt umgesetzt werden, entsprechend ist die Umsetzung erst 2023/2024 möglich.

Es lassen sich deshalb zum heutigen Zeitpunkt keine gesicherten Aussagen zu den zu erwartenden Beträgen von Bund und Kanton machen. Der genaue Betrag wird zu gegebener Zeit in einer Vereinbarung mit Kanton und Bund festgelegt.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Verkehrsmanagement-Massnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs auf der Zentralen Verkehrsachse (ZVA); Projektierungs- und Ausführungskredit.
2. Er bewilligt für die Umsetzung des Projekts einen Projektierungs- und Realisierungskredit von Fr. 1 845 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100793 (Kostenstelle 510110).
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 27. April 2022

Der Gemeinderat

Beilage:
Übersichtsplan ZVA-Massnahmen und Drittprojekte