

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Bettina Stüssi, SP): Koordination aller Bauvorhaben der Tram- und Strassen-Achse Thunplatz-Burgernziel: Kurz und heftig oder ewige Grossbaustelle?

Bereits Anfangs 2011 hat der Stadtrat einem Projektierungskredit für ein Vorprojekt der Sanierung Thunstrasse Ost-Ostring bewilligt. Nachdem Bernmobil beabsichtigt, bereits im kommenden Herbst Teile des Tramgleises auf der Thunstrasse zu ersetzen hat der Gemeinderat einen separaten Kredit für den Ersatz des Lichtsignaltrassees in diesem Raum beschlossen, Im 2014 ist der provisorische Neubau der Tramschlaufe am Burgernziel als Voraussetzung für die Überbauung des Depotareals vorgesehen. Ab 2014-2017 erfolgt die Erstellung der Überbauung des Tramdepotareals. Ab 2018 (nach dem Bezug der Neubaus sollen sukzessive der Umbau der Thunstrasse und des Burgernzielkreises erfolgen. Von Fachleuten ist zu vernehmen, dass die in den nächsten Jahren vorgesehenen Arbeiten nur als Provisorien konzipiert sind, so dass ab 2018 wiederum mit grösseren Arbeiten für die definitiven Anpassungen und Umgestaltungen zu rechnen ist. Die Anwohnenden werden über Jahre unter grosser Belastung durch Bauarbeiten, Verkehrsumleitungen über Quartierstrassen etc. zu leiden haben. Auch im Hinblick auf die Vermietbarkeit der neuen Wohnüberbauung Burgernzielareal sowie eine erfolgreiche Vermietung und Belegung des Erdgeschosses ist dieses über viele Jahre ausgedehnte Vorgehen unverständlich.

1. Gibt es nach Ansicht des Gemeinderats Möglichkeiten (z.B. Vorfinanzierung durch zukünftige Investoren), um die gesamten Tief- und Hochbauarbeiten auf eine Bauphase zu konzentrieren?
2. Welche Zusatzkosten werden durch die Provisorien verursacht?
3. Wie stellt sich der Gemeinderat die erfolgreiche Vermietung insbesondere der Erdgeschossnutzung vor dem Hintergrund einer Strassen-Grossbaustelle im Abschnitt Brunna- dornstrasse-Burgernzielkreisel vor?
4. Ist der Gemeinderat in diesem Zusammenhang bereit, unter Einbezug der Betroffenen und insbesondere der Quartiervertretung, die baulichen Massnahmen terminlich so zu koordinieren, damit keine jahrelangen Beeinträchtigungen für die Quartierbewohner entstehen?

Bern, 5.Juli 2012

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Bettina Stüssi, SP): Thomas Göttin, Silvia Schoch-Meyer, Patrizia Mordini, Lea Kusano, Halua Pinto de Magalhães, Giovanna Battagliero, Stefan Jordi, Corinne Mathieu, Miriam Schwarz, Leyla Gül, Guglielmo Grossi, Nicola von Greyerz, Ruedi Keller, Hasim Sönmez, Gisela Vollmer, Rithy Chheng

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzliches

Der Strassenabschnitt Thunplatz-Burgernziel-Ostring ist als Hauptachse des Verkehrssystems im Stadtteil Kirchenfeld - Schosshalde (Stadtteil 4) stark belastet mit Auto-, Tram-, Bus-, Velo- und Fussverkehr. Die Verkehrsbelastung überschreitet in den Spitzenstunden an Werktagen regelmässig die vorhandene Kapazität, was dazu führt, dass:

- sich in den Hauptverkehrszeiten der Autoverkehr am Burgernziel und auf den Zufahrtsstrecken staut,
- der Tram- und Busverkehr im Stau stecken bleibt,
- der Strassenabschnitt für den Veloverkehr unattraktiv ist,
- das Quartierzentrum für Anwohnerinnen und Anwohner und Kundinnen und Kunden der zahlreichen Geschäfte abgewertet ist.

Weil in den kommenden Jahren zwischen Thunplatz und Burgernziel und im unmittelbaren Umfeld verschiedene Sanierungs- und Entwicklungsvorhaben anstehen, hat der Stadtrat am 17. Februar 2011 einen Projektierungskredit über Fr. 370 000.00 für die Erarbeitung eines Vorprojekts bewilligt, welches die verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen aufnehmen und die Bedeutung der Strasse als Quartierzentrum und historisch wichtige Achse berücksichtigen soll. Dabei sah die ursprüngliche Planung vor, für die Sanierung und Umgestaltung der ganzen Achse vom Thunplatz bis zum Ostring ein Gesamtprojekt auszulösen und umzusetzen.

Die Erkenntnisse aus der Projektierung sowie unterschiedliche Terminvorgaben und Sachzwänge haben aber seither dazu geführt, dass das Gesamtprojekt nicht innert nützlicher Frist realisiert werden kann und einzelne Teilschritte vorgezogen werden müssen. Im Einzelnen geht es um folgende Bauvorhaben:

- *Thunstrasse, dringende Gleissanierung*: Die Gleisanlagen zwischen Thunplatz und Brunnadernstrasse wurden vom 22. September bis zum 6. Oktober 2012 bereits ersetzt. Die Arbeiten wurden durch BERNMOBIL geplant, realisiert und finanziert. Weil absehbar war, dass die Gleise bei der späteren Gesamtsanierung wiederum verschoben werden müssen (auf Kosten von BERNMOBIL), wurde auf eine gleichzeitige Gesamtsanierung der Strasse und der Werkleitungen verzichtet. Einzige Ausnahme: Ein Rohr mit Kabeln zur Steuerung der Lichtsignalanlagen, das im Tramtrog eingebettet war und bei dessen Abbruch zwangsläufig zerstört wurde, musste ersetzt werden. Das neue Rohr wurde jedoch so angelegt, dass es von der späteren Gesamtsanierung nicht mehr tangiert wird.
- *Überbauung Tramdepot-Areal*: Gemäss aktuellem Wettbewerbsprogramm der Liegenschaftsverwaltung ist der Baubeginn auf dem Tramdepot-Areal ab Mai 2015 geplant. Die Überbauung Tramdepot-Areal wird Auswirkungen auf die Gesamtsanierung Thunplatz bis Ostring haben: Erst wenn beim Projekt Überbauung Tramdepot-Areal die genaue Lage der Zufahrten und der Werkleitungen festgelegt ist, kann das Konzept der Gesamtsanierung Thunplatz bis Ostring angepasst werden. Erfahrungsgemäss werden - im Gegensatz zu den Zufahrten - die Werkleitungsanschlüsse im Verlauf der Planung noch geändert.
- *Burgernziel, Dienstgleisverbindung*: Damit die Überbauung des Tramdepot-Areals gestartet werden kann, muss die dortige Tramwendschleife ersetzt werden. Dazu ist eine neue Dienstgleisverbindung vorgesehen, welche den Trams beim Burgernziel ein direktes Abbiegen von der Muristrasse hin zum Ostring ermöglichen und damit bei Störfällen auf der Verbindung zur Innenstadt einen Notbetrieb auf der Achse Ostring-Worb gewährleisten

wird. Die neue Dienstgleisverbindung muss vor der Arealüberbauung, also im Sommer 2014, realisiert werden.

- *Sanierung Thunplatz:* Die Tramgleise auf dem Thunplatz wurden bereits 2009 erneuert. Bei der Gesamtsanierung des Platzes müssen die Gleise nicht ersetzt werden. Im Juni 2011 hat der Gemeinderat die Direktion TVS beauftragt, die Realisierung des Thunplatzes im Rahmen der Gesamtkoordination mit übergeordneten Projekten bevorzugt zu behandeln. Geplant ist daher, den Thunplatz vor der Sanierung der Gesamtachse instand zu setzen. Weil die Verkehrsachse über den Thunplatz eine wichtige Ausweich- und Umleitungsfunktion übernimmt, kann die Sanierung des Thunplatzes nicht gleichzeitig mit der neuen Dienstgleisverbindung Burgernziel realisiert werden. Die Sanierung des Thunplatzes soll deshalb nach dem Bau der Dienstgleisverbindung erfolgen; angestrebt wird als frühestmöglicher Umsetzungstermin der Herbst 2014.
- *Gesamtsanierung Thunplatz bis Ostring:* Auch für dieses Projekt bestehen terminliche Abhängigkeiten zu anderen Grossprojekten. Zudem sind die Grundzüge des Vorhabens Bestandteil des Teilverkehrsplans MIV für den Stadtteil 4 (Schlüsselprojekt 1), welcher zurzeit - und noch bis 5. November 2012 - zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt ist. Erste Ergebnisse der Mitwirkung werden im Winter 2012/2013 vorliegen. Der Gemeinderat wird aufgrund dieser Ergebnisse über das weitere Vorgehen entscheiden. Sofern mit der Überbauung des Tramdepot-Areals im Frühjahr 2015 begonnen werden kann, so liegt der frühestmögliche Termin für den Baubeginn der Gesamtsanierung Thunplatz bis Ostring aus heutiger Sicht im Jahr 2018.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Gemeinderat die einzelnen Fragen wie folgt:

Zu Frage 1:

Die dargelegten Zusammenhänge und Abhängigkeiten zeigen, dass eine Konzentration aller Tief- und Hochbauarbeiten auf eine einzige Bauphase nicht realisierbar ist. Bei einer gleichzeitigen Realisierung der Überbauung Tramdepot-Areal und der Gesamtsanierung Thunplatz bis Ostring entstünden zudem gewaltige Logistikprobleme für beide Baustellen. Das umliegende Quartier würde - zusätzlich zur öV-Umleitung - noch mit intensivem Baustellenverkehr belastet. Zudem muss die Gesamtsanierung Thunplatz bis Ostring allein wegen der notwendigen Verkehrsumleitungen zwingend in Bauetappen aufgeteilt werden.

Zu Frage 2:

Anlässlich der Erneuerung der Tramgleise auf dem Thunplatz im Jahr 2009 wurden die baulichen Objekte, welche der Verkehrsführung dienen, sowie die Signalisation und die Markierungen nur als Provisorium installiert. Die Kosten dafür beliefen sich auf rund Fr. 80 000.00. Bei der umfassenden Sanierung des Platzes muss dieses Provisorium durch eine definitive Lösung ersetzt werden. Es wurde 2009 jedoch darauf geachtet, dass nur gerade die gesetzlich notwendigen baulichen Massnahmen zur Verkehrsführung vorgenommen wurden.

Bei der Dienstgleisverbindung Burgernziel und der dringenden Gleissanierung Thunstrasse liegt der Fall anders. Weil die Tramschienen in beiden Fällen bei einer späteren Umsetzung der Gesamtsanierung Thunplatz bis Ostring vollständig abgebrochen und neu gebaut werden müssen, werden dannzumal faktisch Werte vernichtet werden; die Kosten sind von BERNMOBIL zu tragen. Aufgrund der unterschiedlichen Zeithorizonte und Sachzwänge liess sich dieser Umstand nicht verhindern. Die Höhe der Wertvernichtung kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beziffert werden, weil - wie oben dargelegt - noch nicht bekannt ist, wie lange die Gleisanlagen bestehen bleiben bzw. wann die Gesamtsanierung realisiert werden kann. Um keine unnötigen Ausgaben zu generieren, bleibt das Verkehrsregime am Burgernziel nach

dem Bau der Dienstgleisverbindung unverändert; es sind bloss geringfügige Veränderungen an den Markierungen und Signalisationen geplant.

Zu Frage 3:

Das Erdgeschoss der geplanten Überbauung auf dem Tramdepot-Areal ist für Geschäfte vorgesehen. Es haben bereits mehrere Gespräche mit der Quartierkommission QUAV4 sowie verschiedenen Ladenbesitzerinnen und -besitzern aus dem Quartier stattgefunden. Hier ist eine enge Zusammenarbeit vorgesehen; im Wettbewerbsprogramm für die Überbauung Tramdepot-Areal wurden diesbezüglich gewünschte Nutzungen entsprechend umschrieben. Zusammen mit der Überbauung Tramdepot-Areal wird auch ein breiter Trottoirbereich vor dem Neubau erstellt. Das Trottoir kann gegen die Strassenbaustelle abgetrennt werden, so dass noch genügend Platz für den Fussverkehr bleibt. Die Baustellenemissionen sind im Laufe der verschiedenen Bauphasen unterschiedlich hoch. Mit der Abtrennung zwischen der Baustelle und dem Trottoir können viele Emissionen reduziert werden. Die Abtrennung, z. B. mit einem Holzzaun, könnte temporär als Gestaltungsfläche genutzt werden.

Zu Frage 4:

Die Quartierkommission QUAV4 wurde bereits mehrmals über die anstehenden Bauvorhaben informiert. Der Gemeinderat wird auch in Zukunft dafür besorgt sein, dass die Quartierbevölkerung - sei es direkt oder über die Quartierkommission - über sämtliche wichtigen Planungsschritte frühzeitig informiert wird.

Bern, 31. Oktober 2012

Der Gemeinderat