

## Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

### Sanierung Ostring; Ausführungskredit

#### 1. Worum es geht

Der Ostring (ab Haltestelle Burgernziel bis zum westlichen Rand des Freudenbergerplatzes) muss umfassend saniert werden, und zwar sowohl die Strassenoberfläche (inkl. Trottoirs und Radstreifen) als auch die Werkleitungen und die Gleisanlage der Tramlinie 7. Dringender Handlungsbedarf besteht auch bei der Haltestelle Sonnenhof: Die Haltestelle ist nicht behindertengerecht ausgestaltet; zudem müssen die Veloführung und die Fussgängerübergänge sicherer gemacht werden.

Die Sanierung Ostring ist Bestandteil des Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring (GTO). Mit SRB Nr. 2015-318 hat der Stadtrat am 13. August 2015 für das Projekt GTO einen Brutto-Projektierungskredit von 2,4 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung bewilligt (Kostenanteil der Stadt Bern), davon Fr. 310 000.00 für die Projektierung der Sanierung Ostring. Damit wurde ein Bauprojekt erarbeitet. Ein überarbeitetes Plangenehmigungsdossier wurde beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Gegen das geplante Projekt sind keine Einsprachen eingegangen. Die definitive Genehmigung steht noch aus.

Für die Realisierung der Sanierung Ostring beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Ausführungskredit von total Fr. 6 830 000.00. Der oben erwähnte Projektierungskredit von Fr. 310 000.00 ist in dieser Summe enthalten.

#### 2. Ausgangslage

Auf der Achse zwischen Helvetiaplatz und Ostring sind zahlreiche Sanierungsvorhaben geplant, welche sich jeweils in einem unterschiedlichen Stadium der Projektierung befinden und deshalb unterschiedliche Realisierungstermine haben. Der Gemeinderat hat daher am 11. September 2013 die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt) mit der Gesamtkoordination der für den Perimeter Thunstrasse – Ostring geplanten Projekte betraut. Es handelt sich um folgende Hauptprojekte:

- Sanierung Thunstrasse West,
- definitive Gestaltung Thunplatz,
- Gesamtsanierung Thunstrasse Ost (inkl. Umbau Knoten Burgernziel),
- Sanierung Ostring.

Vorliegend geht es um das Projekt Sanierung Ostring. Die Strassenoberfläche und die Gleisanlage zwischen der Haltestelle Burgernziel und dem Freudenbergerplatz sind in einem schlechten Zustand und müssen saniert werden. Die Gleiswendeschleife am Freudenbergerplatz wurde 2014 bereits erneuert. Für die Gleissanierung Ostring reichten BERNMOBIL und die Stadt Bern bereits im September 2014 ein erstes Plangenehmigungsdossier beim Bundesamt für Verkehr ein. Gegen dieses Projekt gingen vier Einsprachen ein, ausserdem eine Stellungnahme des Bundesamts für Strassen (ASTRA), in der die Nichtgenehmigung und Überarbeitung des Projekts beantragt wurde. Eine Einsprache konnte bereinigt werden, eine zweite wurde zurückgezogen. Mit den zwei verbleibenden

Einsprechenden, Fussverkehr Bern und Pro Velo, führten BERNMOBIL und die Stadt Bern anschliessend Verhandlungen. Die Hauptkritikpunkte von Fussverkehr Bern betrafen die Sicherheit der Fussgängerführung bei der Tramhaltestelle Sonnenhof und bei der Kreuzung Buchserstrasse sowie die Veloführung auf dem Trottoir. Die von der Bauherrschaft in der Folge eingebrachten neuen Vorschläge fanden wenig Akzeptanz – Fussverkehr Bern zog seine Einsprache nicht zurück. Der Hauptkritikpunkt der Einsprache von Pro Velo galt der Veloführung im Bereich der Tramhaltestelle Sonnenhof und beim Freudenbergerplatz. Auch hier legte die Bauherrschaft anschliessend zusätzliche Varianten vor und versuchte, den Anliegen von Pro Velo entgegenzukommen. Aber auch diese Einsprache blieb bestehen, sodass das Projekt aufgrund der beiden ungeklärten Einsprachen und der Stellungnahme des ASTRA zurückgezogen wurde. Das Plangenehmigungsverfahren vom September 2014 wurde abgebrochen.

Danach wurde das Projekt grundlegend überarbeitet, insbesondere die Velo- und Fussgängerführung bei der Haltestelle Sonnenhof und bei der Kreuzung Buchserstrasse. Die Konfliktpunkte mit den Einsprechern konnten bereinigt, die Befürchtungen des ASTRA betreffend Rückstau auf die Autobahn dank des von den Beteiligten gemeinsam getragenen Verkehrskonsenses<sup>1</sup> zerstreut werden. In das überarbeitete Projekt wurde zusätzlich ein zwingender Auftrag des Stadtrats aufgenommen: die Einführung von 1,5 m breiten Velostreifen auf beiden Seiten der gesamten Achse.

Im Juli 2017 genehmigte der Gemeinderat die Einreichung des überarbeiteten Plangenehmigungsdossiers Ostring an das Bundesamt für Verkehr. Das Dossier wurde vorgeprüft; gegen das eingereichte Projekt gingen keine Einsprachen ein. Die definitive Genehmigung ist allerdings Stand Ende Oktober 2018 noch ausstehend, da aufgrund der Stellungnahme der Bewilligungsinstanzen noch kleinere, aber unproblematische Plananpassungen vorgenommen werden mussten. Auf der Basis des Bauprojekts sollen nun das Ausführungsprojekt und die Ausschreibung erarbeitet und die Saniierung Ostring realisiert werden.

### **3. Das Projekt**

Folgende Elemente werden im Ausführungsprojekt umgesetzt:

#### *3.1. Strassenraum und Gleisanlagen*

Der Projektperimeter hat eine Länge von ca. 430 Metern und eine Breite von ca. 32 Metern (von Hausfassade zu Hausfassade). Auf beiden Seiten der Fahrbahn befinden sich separate Grünstreifen mit Bäumen und einem Trottoir. Im Rahmen des vorliegenden Projekts wird die Gleisanlage ab Haltestelle Burgernziel bis vor den Freudenbergerplatz durchgehend ersetzt. Die Gleisgeometrie, die Lichtraumprofile und die Gleisabstände werden an die geltenden Normen und gesetzlichen Vorschriften angepasst. Die Bäume bleiben bestehen, die Fahrbahnbreite wird grundsätzlich nicht verändert – einzige Ausnahme ist der Bereich bei der Haltestelle Sonnenhof (siehe Ziffer 3.2). Auch die Verkehrsführung wird – bis auf die Veloführung (siehe Ziffer 3.3) – nicht angetastet: Grundsätzlich gibt es pro Richtung zwei Fahrspuren, Tram und Bus fahren auf einem Eigentrassee in der Mitte. Bei der Haltestelle Sonnenhof (stadtauswärts) führt eine MIV-Fahrspur rechts und die andere links am Insepperron vorbei (MIV: motorisierter Individualverkehr). Das bedeutet, dass die linke Fahrspur in Richtung Freudenbergerplatz vom MIV und von den Fahrzeugen der Traminie Nr. 7 und den Busli-

---

<sup>1</sup> Gemeinsam getragene Erkenntnis des ASTRA, des kantonalen Tiefbauamts, der Gemeinde Muri und der Stadt Bern: Die 2015 erhobene Verkehrsmenge ist rund 10% tiefer, als zum Zeitpunkt des Vorprojekts (2012) angenommen. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen für 2030 fallen daher tiefer aus als bei der Prognose im Rahmen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (GVM). Sowohl in der Morgenspitzenstunde als auch in der Abendspitzenstunde können zwar ca. 10% des Verkehrs gemäss Prognose 2030 nicht abgewickelt werden, die Kapazitäten der Stauräume sind gemäss Verkehrsmanagement Muri – Bern Ost (VM Muri – Bern Ost; Projekt unter der Federführung des Kantons Bern) für diese 10% Verkehrsüberlast jedoch insgesamt ausreichend, und die Stauräume können ohne Behinderung des ÖV genutzt werden.

nien Nr. 28 und Nr. 40 gemeinsam befahren wird. Stadteinwärts gibt es bei der Haltestelle Sonnenhof wie heute nur eine MIV-Fahrspur rechts des Inselferrons. Nach der Haltestelle Sonnenhof stehen wie bisher wieder zwei MIV-Fahrsuren zur Verfügung, das Tram verkehrt im Eigentrassee.

Neben der Gleisanlage werden auch die gesamte Strassenoberfläche, die Werkleitungen (siehe Ziffer 3.4) und die beidseitigen Trottoirs (siehe Ziffer 3.3.) auf der ganzen Länge saniert.

Der Knoten Ostring/Buchserstrasse wird wie bisher von einer Lichtsignalanlage gesteuert. Die bestehende technisch veraltete LSA wird komplett ersetzt. Der Knoten Freudenbergerplatz (inkl. LSA) befindet sich im Eigentum des Bundes (ASTRA). Das vorliegende Projekt ist mit der aktuellen Planung zum Ersatz der LSA Freudenbergerplatz abgestimmt.

### 3.2. Haltestelle Sonnenhof

Die Haltestelle Sonnenhof der Tramlinie 7 wird ca. 20 Meter stadteinwärts verschoben. Damit kann die Verkehrssicherheit im Knoten Ostring/Buchserstrasse erhöht werden. Die Haltestelle soll nach der Realisierung des vorliegenden Projekts auch von den Bussen der Linien 28 und 40 angefahren werden. Im Gegenzug werden die Bushaltestellen Burgernziel (stadtein- und stadtauswärts) aufgehoben.

Die Haltestelle Sonnenhof wird neu in beiden Richtungen als behindertengerechte Inselhaltestelle (Perrons zwischen den Fahrsuren) und gemäss den Vorgaben des Projekts «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» (UHR) ausgestaltet. An der Haltestelle stadteinwärts wird eine Wartehalle eingerichtet. Die Perronkanten der Haltestellen werden auf einer Länge von 43 Metern erhöht, sodass ein niveaugleicher Einstieg möglich ist. Mit den neuen, breiteren Inselferrons wird die Situation für die wartenden Fahrgäste verbessert.



Abb. 1: Haltestelle Sonnenhof

### 3.3. Verkehrssicherheit, Fuss- und Veloverkehr

Für den Fuss- und Veloverkehr werden im Projekt massgebliche Verbesserungen zugunsten der Verkehrssicherheit umgesetzt. Im gesamten Projektperimeter wird beidseitig eine durchgehend 1,5 m breite Velospur im heutigen Trottoirbereich gebaut. Der Trottoirbereich hinter der Baumreihe wird mit einer taktilen Trennung (4 cm schräg) in eine Velospur und einen Fussgängerbereich unterteilt. Aufgrund der neuen Veloführung entfallen im Abschnitt zwischen dem Burgernziel und dem Freudenbergerplatz sämtliche öffentlichen Parkplätze im Trottoirbereich (stadteinwärts: 21; stadtauswärts: 14). Vier private Parkplätze (Ostring 58 und 60) bleiben bestehen.

Im Knoten Ostring/Buchserstrasse/Egelgasse erfolgt die Veloführung stadtauswärts direkt seitlich an der Fahrbahn. Aus Sicherheitsgründen (Sichtverhältnisse) müssen deshalb vor dem Knoten drei

Bäume entfernt werden. Insgesamt müssen im gesamten Perimeter fünf Bäume entfernt und leicht versetzt wieder angepflanzt werden.



Abb. 2: Knoten Ostring-Buchserstrasse-Egelgasse

### 3.4. Werkleitungen

Im Projektperimeter werden das Kommunikationskabelnetz für die Steuerung der Lichtsignalanlagen sowie Leitungen von Energie Wasser Bern (ewb) angepasst und ergänzt. Die Werkleitungen von ewb liegen grösstenteils unter dem Trottoir.

## 4. Projektorganisation/Kommunikation

Das vorliegende Projekt ist Teil des Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring (GTO). Die Stadt Bern, BERNMOBIL und Energie Wasser Bern (ewb) treten als Bauherrengemeinschaft auf. Die Federführung für die Gesamtkoordination liegt bei der Stadt Bern (Tiefbauamt). Die mitinvolvierten Ämter (Stadtplanungsamt, Stadtgrün, Verkehrsplanung, Denkmalpflege) sind in der Projektorganisation vertreten. Der Informationsfluss zwischen allen Beteiligten und insbesondere auch mit der Quartiervertretung Stadtteil IV (QUAV4) ist gewährleistet. Über die Verkehrsumleitungen während der Bauphasen werden Anwohnerschaft und Gewerbetreibende mit Plakaten und Flyern, die öV-Benutzer mit Fahrgastinformationen vorzeitig orientiert.

## 5. Koordination

Im massgeblichen Perimeter sind diverse weitere Vorhaben geplant; insbesondere die ASTRA-Projekte Pannestreifenumnutzung (PUN) und der Ersatz der LSA Freudenbergerplatz haben einen direkten Einfluss auf die Sanierung Ostring. Für beide Projekte gibt es aber noch keine verbindlichen Realisierungstermine. Um allfällige Synergien zu nutzen, werden die aktuellen Informationen laufend ausgetauscht. Die Koordination wird durch die Projektorganisation GTO sichergestellt.

## 6. Bauablauf und Termine

Weil es sich beim Ostring um eine enorm wichtige Strassenverbindung handelt, kann er während der Erneuerung der Gleis- und Strassenanlage nicht gesperrt werden. Auch die Haltestellen der Tramlinie 7 und der Buslinien 28 und 40 müssen durchgängig bedient werden können. Die Linie 7 wird während der Bauarbeiten ca. ein halbes Jahr mit Trainersatzbussen betrieben. Aufgrund der beträchtlichen Verkehrsmengen und der Störungsanfälligkeit des Strassennetzes im Einflussbereich des Projekts wird für die Bauphase ein detailliertes Verkehrskonzept unter Einbezug aller relevanten Stellen (Bund, Kanton, Gemeinde Muri, Stadt Bern) erarbeitet und umgesetzt. Diesbezüglich haben bereits erste Besprechungen stattgefunden.

Das Projekt Sanierung Ostring soll zeitgleich mit dem Hauptprojekt Thunstrasse West realisiert werden. Die Umleitungskonzepte und die Trainersatzmassnahmen können dadurch optimiert werden.

Für die Sanierung Ostring sind folgende Realisierungstermine vorgesehen:

- Bewilligungsverfahren (PGV laufend/Entscheid erwartet)	bis 4. Quartal 2018
- Submission/Vergabe/Einsprachefrist	bis 1. Quartal 2019
- Ausführungsprojekt	bis 2. Quartal 2019
- Realisierung	Frühling 2019 bis Herbst 2020

Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Ausführung in zwei Etappen erfolgt. Es ist vorgesehen, dass im Jahr 2019 die Gleisanlagen inklusive der Strasse saniert und im 2020 die Werkleitungen ersetzt werden. Die Etappierung erfolgt primär aus verkehrstechnischen Überlegungen (Autobahnein- und -ausfahrt Ostring). Die gegenseitigen Behinderungen zwischen Individualverkehr und Sanierungsarbeiten können reduziert werden. Mit der Etappierung besteht zusätzlich die Flexibilität, den Bauablauf auf das Projekt Pannenstreifenumnutzung PUN des ASTRA abzugleichen. Der Entscheid für die Realisierung PUN ist wegen einer hängigen Einsprache noch offen.

## 7. Kosten

Die gesamten Realisierungskosten für das oben beschriebene Ausführungsprojekt (inkl. Gleisbau und Werkleitungen) belaufen sich auf insgesamt rund 15 Mio. Franken (Kostengenauigkeit +/- 10 % inkl. MwSt). Der Kostenteiler für die Sanierung wurde anhand der Investitionen unter den Bauherrschaften BERNMOBIL, Energie Wasser Bern, Stadt Bern und ASTRA festgelegt. Die allgemeinen Kosten werden unter den Bauherren entsprechend ihrer Investitionen aufgeteilt.

Der Kostenanteil für die Arbeiten der Stadt Bern beträgt 6,34 Mio. Franken (exkl. MwSt.) bzw. 6,83 Mio. Franken (inkl. MwSt.).

Projektierungskredit (exkl. MwSt., gerundet)	Fr.	290 000.00
Baukosten	Fr.	4 740 000.00
Honorare	Fr.	830 000.00
Unvorhergesehenes (inkl. KiöR)	Fr.	480 000.00
Total Ausführungskredit ohne MwSt.	Fr.	6 340 000.00
Mehrwertsteuer 7.7 %	Fr.	490 000.00
<b>Total Ausführungskredit inkl. MwSt.</b>	<b>Fr.</b>	<b>6 830 000.00</b>

Wird der Kreditantrag abgelehnt, sind die aufgelaufenen Projektierungskosten gemäss SRB Nr. 2015-318 vom 13. August 2015 vollständig als ausserplanmässige Abschreibungen der Erfolgsrechnung zu belasten. Diese Kosten sind im Globalbudget nicht enthalten.

## 8. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt über die Investitionsrechnung der Stadt Bern.

## 9. Kunst im öffentlichen Raum (KiÖR)

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. Der Betrag von Fr. 47 400.00 ist in den obigen Kosten unter der Position «Unvorhergesehenes» enthalten.

## 10. Beiträge Dritter

Die Massnahmen im gesamten Perimeter Thunstrasse – Ostring sind im Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern, 1. Generation, als A-Massnahme angemeldet (Massnahmenpaket 351.027 «Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse – Buchserplatz»). Zur Mitfinanzierung der Massnahmen sind beim eidgenössischen Parlament 2,4 Mio. Franken zur Freigabe beantragt worden. Mit den entsprechenden Mitteln kann somit gerechnet werden. Ein zusätzlicher Beitrag gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr (Strassengesetz, Art. 59) ist zu beantragen. Wird das Projekt nicht umgesetzt, gehen die bis zum Zeitpunkt des Projektabbruchs aufgelaufenen Kosten vollständig zu Lasten der Stadt Bern.

## 11. Folgekosten

### 11.1. Kapitalfolgekosten Strassenbau (Investitionsrechnung Stadt)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Restbuchwert	6 830 000.00	6 659 250.00	6 488 500.00	170 750.00
Abschreibung 2.5 %	170 750.00	170 750.00	170 750.00	170 750.00
Zins 1.43 %	97 670.00	95 225.00	92 785.00	2 440.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>268 420.00</b>	<b>265 975.00</b>	<b>263 535.00</b>	<b>173 190.00</b>

### 11.2. Betriebsfolgekosten

Die bestehende Strasseninfrastruktur wird beibehalten. Der Trottoirbereich wird in zwei Bereiche (Velo/Fussgänger) unterteilt, die Gesamtfläche bleibt aber gleich. Es ergeben sich somit für die Stadt Bern keine zusätzlichen Betriebsfolgekosten.

## 12. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Strasseninfrastruktur	100 %	0 %

Mit der Sanierung wird die bestehende Strasseninfrastruktur nach heutigem Baustandard ausgeführt. Ein Mehrwert wird dadurch nicht generiert.

### **13. Fakultatives Referendum**

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

#### **Antrag**

1. Das Projekt Sanierung Ostring; Ausführungskredit wird genehmigt. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als nötig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Sanierung Ostring wird ein Ausführungskredit von Fr. 6 830 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I5100298, (KST 510110) bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 7. November 2018

Der Gemeinderat

Beilage:  
Übersichtsplan 1 : 3000



# Sanierung Ostring

Übersicht 1:3'000



Tiefbauamt  
Stadt Bern

20.04.2018

