

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat****Vorprojekt Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring; Projektierungskredit****1. Ausgangslage**

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.

In den nächsten Jahren stehen zwischen Thunplatz und Burgernziel und im unmittelbaren Umfeld folgende Sanierungs- und Entwicklungsvorhaben an, die eng aufeinander abgestimmt werden müssen:

- Das Areal des Tramdepots Burgernziel soll umgenutzt und für die neuen Nutzungen (Schwerpunkt Wohnen) gut erschlossen werden.
- Die dadurch auf dem Tramdepotareal wegfallende Gleisschleife muss durch eine neue Gleisverbindung im Burgernziel ersetzt werden (Fahrbeziehung Egghölzli - Ostring).
- Die Tramschienen zwischen Thunplatz und Brunnadernstrasse müssen ersetzt werden.
- Bus- und Tramhaltestellen müssen behindertengerecht angepasst werden
- Im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes sollen Verbesserungen für den Langsamverkehr realisiert werden.
- Der Thunplatz soll vom Bauprovisorium in ein Definitivum überführt werden.
- Der Strassenbelag und z.T. auch die Randsteine müssen saniert werden.
- Verschiedene Werkleitungen müssen erneuert werden.

Zur Koordination dieser Vorhaben erarbeitet die Stadt ein Vorprojekt für den Strassenzug Thunstrasse Ost - Ostring, welches die verkehrlichen und gestalterischen Anforderungen aufnimmt und die Bedeutung der Strasse als Quartierzentrum und historisch wichtige Achse berücksichtigt. Das Projekt soll zudem die Grundlagen für die Erfüllung bzw. Beantwortung von zwei parlamentarischen Vorstössen und einer Petition liefern (vgl. dazu Kap. 9) und die gemäss Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern dringlichen Lösungen zur Verbesserungen der Situation für den Langsamverkehr aufzeigen.

Mit GRB 1542 vom 16. September 2009 hat der Gemeinderat einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 bewilligt. Unterdessen sind die Phasen „Grundlagenanalyse“ und „Variantenstudien“ abgeschlossen (vgl. dazu Kap. 2). Zudem wurde eine Bestvariante definiert (vgl. dazu Kap. 3). Auf dieser Grundlage soll in einem nächsten Schritt das Vorprojekt erarbeitet werden. Dazu beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungskredit in der Höhe

von Fr. 370 000.00. Darin enthalten ist der mit GRB 1542 vom 16. September 2009 bereits bewilligte Projektierungskredit von Fr. 150 0000.00.

## 2. Variantenstudie

Im Rahmen der Grundlagenanalyse musste festgestellt werden, dass es bei den heutigen Spitzenbelastungen und Platzverhältnissen nur minimale Spielräume für die Verbesserung der Verkehrs- und Gestaltungssituation gibt. Zur Schaffung von Spielräumen soll deshalb künftig der motorisierte Individualverkehr im Abschnitt Burgernziel - Thunplatz in den Spitzenstunden um rund 15 % reduziert werden. Dazu soll schrittweise und zeitlich abgestimmt auf die Umsetzung der geplanten Massnahmen auf dem Strassenzug Thunstrasse Ost - Ostring ein neues Betriebskonzept für das Basisnetz im Perimeter Freudenbergerplatz - Egghölzli - Monbijoubücke umgesetzt werden. Zu Zeiten mit grossem Verkehrsaufkommen ist vorgesehen, den Verkehrszufluss in den kritischen Abschnitt hinein mit Lichtsignalanlagen zu dosieren. Die Dosierung hat zum Zweck, dass der Verkehr statt wie bisher mit 4, neu mit nur noch 3 Fahrspuren flüssig und stadtverträglich abgewickelt werden kann. Auf den frei werdenden Verkehrsflächen lassen sich dann die angestrebten Verbesserungen für den Langsamverkehr, behindertengerechte Tramhaltestellen und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit realisieren.

Für den Autoverkehr hat dieses Betriebskonzept während den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden eine Fahrzeitverlängerung von einigen Minuten zur Folge, so z.B. auf der Strecke von der Monbijoubücke zum Autobahnanschluss Ostring. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die so erzielbaren Vorteile für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr und die Aufwertung der Thunstrasse als Quartierzentrum höher zu gewichten sind als die zeitlich begrenzten Nachteile für den Autoverkehr. Als Alternative zum Gewinn der benötigten Flächen *nicht* in Betracht gezogen wurde die Aufhebung der bestehenden Allee. Die Thunstrasse ist als Allee im Bundesinventar der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung und muss folglich ungeschmälert erhalten bleiben.

Auf der Grundlage dieses übergeordneten Betriebskonzepts wurden verschiedene Varianten der Verkehrsorganisation auf dem Abschnitt Thunstrasse Ost - Ostring erarbeitet und beurteilt. Die vier wichtigsten verkehrlichen Hauptelemente der Varianten sind:

- Knotenform Burgernziel (optimierter mehrspuriger Kreislauf oder Lichtsignal gesteuerte Kreuzung)
- Anordnung der Tramhaltestelle Brunnadernstrasse (Strassenrand-Haltestelle oder Mittellage, beide Fahrrichtungen auf gleicher Höhe oder versetzt angeordnet)
- Haltestelle Burgernziel Linie 7 (erhalten oder aufheben)
- Veloführung Thunstrasse (auf Trottoir oder mit Radstreifen auf der Fahrbahn)

In der Variantenprüfung wurden unter anderem die Verkehrssicherheit, die Betriebsverhältnisse für den öffentlichen Verkehr, der Platzbedarf, die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr, die Auswirkungen auf die Alleeen und das Potential zur stadträumlichen Aufwertung bewertet.

### 3. Bestvariante

Die Variantenstudie wurde am 7. Juni 2010 an einem Workshop der Quartierkommission (QUAV4) präsentiert. Die Studie wurde auch der Stadtbildkommission vorgestellt. Zudem wurden Stellungnahmen von Fachstellen von Bund, Kanton und Stadt eingeholt.

Aufgrund der Variantenbeurteilung, der geführten Diskussionen und der eingeholten Stellungnahmen wurde folgende Bestvariante definiert:

- Der mehrspurige Kreislauf Burgernziel wird zu einer Kreuzung umgebaut.
- Der Verkehrsfluss wird vollständig mit einer Lichtsignalanlage gesteuert und mit den Nachbarknoten koordiniert.
- Als Ersatz für die wegfällende Tramwendeschleife auf dem heutigen Depotareal, wird eine neue Dienstgleisverbindung von der Muristrasse in den Ostring gebaut.
- Die Warteeiseln bei der Haltestelle Brunnadernstrasse werden versetzt angeordnet.
- Zwischen der Brunnadernstrasse und dem Thunplatz werden Radstreifen auf der Fahrbahn realisiert. Dazu wird stadteinwärts eine Fahrspur reduziert.
- Der Thunplatz wird mit dem heutigen Verkehrsregime saniert.

Da die Frage der Aufhebung oder Beibehaltung der Haltestelle Burgernziel und der Wartehalle am Workshop und im Planungsteam sehr kontrovers diskutiert wurde, werden dazu im Rahmen des Vorprojekts weitere Abklärungen durchgeführt. Für eine Aufhebung der Haltestelle sprechen u.a. die geringen Distanzen zu den angrenzenden Haltestellen (100 m von der neuen Lage der Haltestelle Brunnadernstrasse stadtauswärts und 200 m von der Haltestelle Sonnenhof) und die bei einer Beibehaltung der Haltestelle nötige Verbreiterung des Strassenquerschnitts für deren behindertengerechten Ausbau. Dagegen sprechen die denkmalpflegerische Schutzwürdigkeit der Wartehalle und der direkte Zugang zum Tram aus dem nahen Wohnumfeld.

Am 28. Oktober 2010 wurde der Stadt in diesem Zusammenhang die Petition „zur Erhaltung der Tramhaltestelle Burgernziel“ mit 1 344 Unterschriften überreicht. Sie fordert, „der Erhaltung der Tramhaltestelle Burgernziel sei in der Planung der neuen Verkehrsführung Thunstrasse - Ostring oberste Priorität einzuräumen“. Der Gemeinderat wird die Petition auf der Grundlage der weiteren Planungsarbeiten beantworten. Er hat dazu eine Frist von einem Jahr einzuhalten.

Die definierte Bestvariante lässt sich nach heutigem Stand der Erkenntnisse ohne oder mit nur geringfügigen Verbreiterungen der Strassenfläche realisieren. Lediglich das Trottoir auf dem Areal Tramdepot könnte nicht „zu Lasten“ der Strasse verbreitert werden. Vielmehr ginge die Verbreiterung auf Kosten der bebaubaren Fläche (Überbauung). Die Allee kann als gestalterisches Element erhalten und auf der Höhe des Tramdepots ergänzt werden. Die Verkehrssicherheit wird deutlich verbessert, dies insbesondere dank der Aufhebung des mehrspurigen Kreislaufs, der vollständigen Lichtsignalsteuerung des Knotens und der zusätzlichen Fussgängerschutzinseln und Velostreifen. Als Vorteile für den öffentlichen Verkehr resultieren weniger Fahrzeitverluste in den Spitzenzeiten, betriebliche Spielräume bei Verkehrsunterbrüchen und die Erfüllung der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes bei den Haltestellen.

Ingesamt können auf diesem stark belasteten Abschnitt des Basisnetzes die Verhältnisse für die stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten deutlich verbessert werden. Die Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr beschränken sich auf die im Kapitel 2 erwähnte Verkehrsdosierung während den Spitzenstunden und die damit verbundene Verlängerung der Fahrzeiten. Auf dem betroffenen Abschnitt Thunstrasse Ost - Ostring wird der motorisierte Individualverkehr hingegen weniger behindert als heute.

#### 4. Nächste Schritte

Im Jahr 2011 soll auf der Grundlage der vorliegenden Bestvariante ein Vorprojekt erarbeitet werden. Teile dieser Arbeiten sind:

- Definition der baulichen Massnahmen (Verkehr, Gestaltung) inkl. Signalisation und Markierung und der Lichtsignalsteuerung des Knotens Burgernziel,
- Detaildefinition der Gleisgeometrien,
- Detailuntersuchungen zu den Auswirkungen des Projekts auf die Alleebäume,
- Kostenschätzung mit Grobkostenteiler, Terminplan,
- Visualisierung der Ergebnisse, Öffentlichkeitsarbeit (Quartierworkshop),
- Verfeinerung des übergeordneten Verkehrskonzepts inkl. Verkehrssimulation und flankierende Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr.

Im Rahmen dieser Arbeiten ist die Bestvariante im Hinblick auf eine konsensfähige Lösung zu konkretisieren. Gleichzeitig werden die Grundlagen für die Beantwortung einer Petition und von zwei politischen Vorstössen geschaffen (vgl. Kapitel 9).

Es ist geplant, das Vorprojekt bis Ende 2011 abzuschliessen. Im Anschluss daran wird dem Stadtrat ein Kredit für das Bauprojekt bis und mit Baubewilligung (voraussichtlich Anfang 2012) unterbreitet. Nach Abschluss des Bauprojekts wird ein Realisierungskredit folgen.

#### 5. Kosten

Der beantragte Projektierungskredit setzt sich aus folgenden Einzelleistungen zusammen:

Grundlagen, Aufnahmen, Analysen*	Fr.	15 000.00
Erste Verkehrssimulationen*	Fr.	10 000.00
Variantenstudium*	Fr.	40 000.00
Bereinigung Variantenstudium, Entwicklung einer Bestvariante*	Fr.	30 000.00
Verhandlungen, Mitwirkungen*	Fr.	30 000.00
Dokumentation, Grafik, Präsentation*	Fr.	25 000.00
Übergeordnetes Verkehrskonzept, Kapazitätsberechnungen	Fr.	30 000.00
Verkehrserhebung, Flankierende Massnahmen zum Quartierschutz	Fr.	15 000.00
Verkehrstechnik, Verkehrssimulation, inklusiv Langsamverkehr	Fr.	35 000.00
Gleisgeometrie, Haltestellenanordnung, Umsteigebeziehungen	Fr.	30 000.00
Städtebau, Platzgestaltungen, Aspekte Denkmalpflege	Fr.	40 000.00
Bautechnik, Baumexpertise, Leitungs- und Strassensanierung	Fr.	20 000.00
Visualisierungen, Öffentlichkeitsarbeit	Fr.	25 000.00
<u>Unterstützung Projektleitung, Terminplanung, Kosten</u>	Fr.	<u>25 000.00</u>
Total Planungs- und Projektierungskosten	Fr.	370 000.00

Der Kredit für die Ausführung der mit \* bezeichneten Einzelleistungen wurde bereits mit GRB 1542 vom 16. September 2009 vom Gemeinderat bewilligt. Er ist im vorliegenden Projektierungskredit enthalten.

## 6. Beiträge Dritter

BERNMOBIL beteiligt sich mit insgesamt Fr. 50 000.00 an den Arbeiten bis zum Abschluss des technischen Vorprojekts. Kanton und Bund werden sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr der Region Bern bei Projektrealisierung rückwirkend an den Planungs- und Projektierungskosten beteiligen (vgl. Kap. 8). Alle Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet.

## 7. Kapitalfolgekosten

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>10. Jahr</b>
Restbuchwert	370 000.00	333 000.00	299 700.00	143 345.00
Abschreibung 10%	37 000.00	33 300.00	29 970.00	14 335.00
Zins 3.31%	12 245.00	11 020.00	9 920.00	4 745.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>49 245.00</b>	<b>44 320.00</b>	<b>39 890.00</b>	<b>19 080.00</b>

## 8. Breit abgestützte Finanzierung der Realisierung

Die Gesamtkosten für die Realisierung des Projekts können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden. An den Realisierungskosten werden sich ewb und BERNMOBIL beteiligen, die Kostenteiler werden erst nach Projektübergabe ans TAB festgelegt.

Verbesserungen für den Langsamverkehr sind im Bereich Thunplatz - Burgernziel auch gemäss dem Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern vordringlich. Entsprechende Massnahmen sind beim Bund als sogenannte A-Massnahmen (Massnahmen mit Baubeginn 2014) anerkannt und werden aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Zudem beteiligt sich der Kanton an den verbleibenden Kosten von A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms. Diese Beiträge fliessen aber erst bei der Realisierung, eine Beteiligung von Bund und Kanton an den Planungs- und Projektierungskosten ist erst nachträglich bei der Realisierung möglich.

## 9. Politische Vorstösse, Petition

Mit dem Vorprojekt werden die Grundlagen für die Beantwortung von zwei politischen Vorstössen und einer Petition geschaffen:

- Mit SRB 096 vom 8. März 2007 hat der Stadtrat die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GL/EVP (Thomas Göttin, SP/Ueli Stüchelberger, GFL): Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring erheblich erklärt. Die Motion verlangt Massnahmen, um die Koexistenz aller Benutzerinnen zu verbessern: „Dazu soll dem Stadtrat eine Vorlage zur besseren Koexistenz auf der Achse Thunstrasse-Ostring unterbreitet werden. Im Rahmen von Lö-

sungsvarianten sollen verschiedene Massnahmen, insbesondere die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 geprüft werden. Die gewählte Variante ist in den Quartierrichtplan des Stadtteils IV aufzunehmen und dem Stadtrat unter Angabe von Etappierungsmöglichkeiten und Priorisierung vorzulegen“. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat im Rahmen eines separaten Geschäfts eine weitere Fristerstreckung bis zum Abschluss des Vorprojekts.

- Mit GRB 1652 vom 10. November 2010 wurde die Dringliche Interfraktionelle Motion SVPplus, FDP (Roland Jakob, SVP/Mario Imhof, FDP): Thunstrasse - Burgernziel - Oststring Hauptverkehrsachse und Lebensader für Gewerbetreibende! zur Beantwortung an die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün überwiesen. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat im Rahmen einer separaten Vorlage, den Vorstoss als Motion abzulehnen, ihn aber als Postulat entgegen zu nehmen. Das technische Vorprojekt soll Antwort auf die darin gestellten Forderungen geben.
- Mit GRB 1616 vom 3. November 2010 ging die Petition zur Erhaltung der Tramhaltestelle Burgernziel zur Prüfung und Vorlage eines Antwortentwurfs bis spätestens auf die Sitzung vom 26. Oktober 2011 an die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün. Die Beantwortung hängt ebenfalls vom Ergebnis des Vorprojekts ab.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Vorprojekt Sanierung Thunstrasse Ost - Ostring; Projektierungskredit.
2. Er bewilligt einen Projektierungskredit von Fr. 370 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5800072 (Kostenstelle 580200). Dieser Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen. Beitragsleistungen Dritter sind zu Abschreibungszwecken zu verwenden.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 12. Januar 2011

Der Gemeinderat