

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Sanierung Lichtsignalanlage (LSA) Knoten Schwanengasse / Bundesgasse und Anpassung der Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse; Projektierungskredit

1. Worum es geht

Die Lichtsignalanlage (LSA) am Knoten Schwanengasse/Bundesgasse soll gemäss Realisierungsprogramm LSA von Tiefbau Stadt Bern (TSB) erneuert werden. Die Anlage ist seit dem Jahr 2007 in Betrieb und hat das kritische Alterslimit bereits überschritten. Eine Sanierung steht regelhaft für 2027 an. Im Rahmen des vorliegenden Projekts wird das Vorprojekt zur Sanierung erarbeitet. Gleichzeitig besteht die Forderung aus dem Stadtrat, dass die LSA zu Zeiten von geringerem Verkehrsaufkommen als Bedarfsanlage funktionieren soll (SRB Nr. 2021-152), welcher mit diesem Vorhaben Rechnung getragen werden soll. Über den Knoten Schwanen-/Bundesgasse führt zudem die wichtige Veloverbindung zwischen Bahnhof und Marzili. Um Synergieeffekte zu nutzen, sollen notwendige Anpassungen an der über den Knoten verlaufenden Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse in die Sanierungsplanungen aufgenommen werden.

Für die Phasen der Vorstudie bis und mit Ausarbeitung des Bauprojekts für die Sanierung Lichtsignalanlage (LSA) Knoten Schwanengasse/Bundesgasse und Anpassung der Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 350 000.00.

2. Ausgangslage

2.1. Lichtsignalanlage Knoten 007 Schwanen-/Bundesgasse

Die Lichtsignalanlage (LSA) am Knoten Schwanen-/Bundesgasse (LSA K007) wurde 2007 erstellt und soll 2027 regelhaft nach 20 Jahren Betriebsdauer ersetzt werden. Das Steuergerät basiert auf einer veralteten Technologie, welche den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht wird und ein Betriebsrisiko im kritischen Bereich zur Folge hat. Wartungsaufträge für Altanlagen sind aufgrund der rar gewordenen Ersatzteile teuer und weniger energieeffizient als aktuelle Technologien auf dem Markt. Mit der Erneuerung soll die Betriebssicherheit für die LSA weiterhin sichergestellt werden, die Infrastruktur der LSA dem heutigen Stand der Technik angepasst und an der Anlage im Sinne der Optimierung für den Fuss- und Veloverkehr der Bedarfsbetrieb eingeführt werden.

Der vom Stadtrat geforderte Bedarfsbetrieb konnte bei der LSA K007 bisher nicht eingeführt werden, da die bestehende LSA die technischen Voraussetzungen dazu nicht erfüllt. Mit der geplanten Sanierung wird dies nun möglich. Zusätzlich ist zu erwähnen, dass die Grünzeiten der LSA am Knoten Schwanen-/Bundesgasse (K007) und der LSA am Knoten Hirschengraben (K006) im Winter 2022/23 angepasst wurden, um den Rückstau in der Sulgeneckstrasse zu minimieren, was nur teilweise gelang. Die angepassten Grünzeiten wirken sich negativ auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) aus, weshalb hier Handlungsbedarf besteht.

2.2. Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse

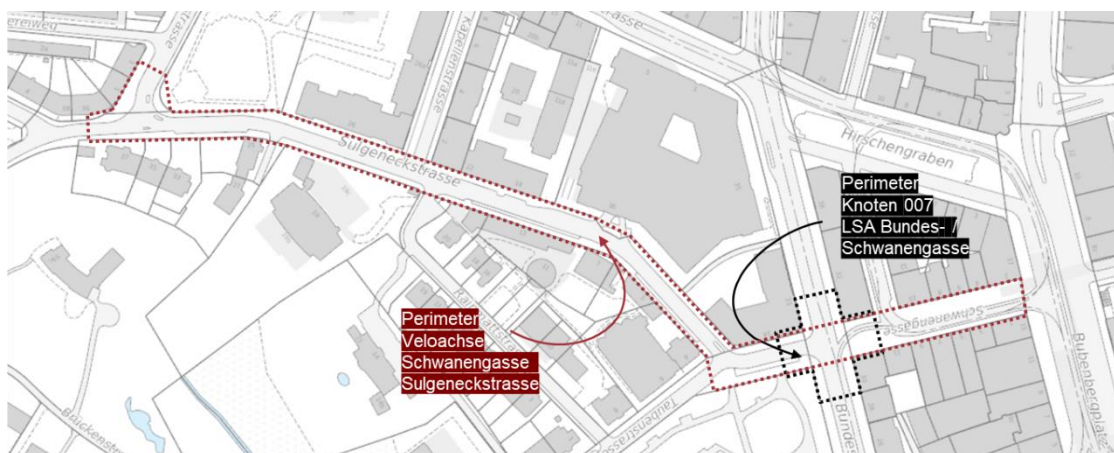
Die Sulgeneckstrasse ist eine Quartierverbindungsstrasse im Berner Stadtteil III. Mit SRB Nr. 2021-152 vom 29. April 2021 hatte der Stadtrat einem Projektierungs- und Ausführungskredit zugestimmt, mit welchem der Abschnitt zwischen dem Knoten Schwanen-/Bundesgasse sowie der Einmündung

Kapellenstrasse im Jahr 2022 umgestaltet wurde. Am lichtsignalgesteuerten Knoten wurde zugunsten eines Velostreifens eine Fahrspur des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aufgehoben. Seit November 2022 ist die Sulgeneckstrasse von der Bundesgasse in Richtung Sandrain und Marzili durchgängig für den Velogegeverkehr freigegeben. Weitere Anpassungen betrafen unter anderem die bauliche Ausführung einer Mittelinsel am Zebrastreifen bei der Einmündung Taubenstrasse sowie unterstützende Markierungen für die Velospur im Gegenverkehr vor den Liegenschaftszufahrten zu Energie Wasser Bern (ewb) und der Mobiliar-Versicherung. Eine Durchbindung für den Veloverkehr nach Norden in Richtung Wallgasse bzw. Bubenbergplatz wurde damals nicht weiterverfolgt, weil die LSA am Knoten Schwanen-/Bundesgasse noch nicht saniert werden musste. Dadurch fehlt ein wichtiger Baustein der übergeordneten Verbindung zwischen Bahnhof Bern und dem Marzili-Quartier und somit die (legale) Möglichkeit, die Achse mit dem Velo in beide Richtungen zu befahren. Darüber hinaus wird die Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse mit der geplanten Velostation 4b am Bubenbergplatz künftig nochmals deutlich an Bedeutung gewinnen.

Die Einführung des Velogegeverkehrs in der Sulgeneckstrasse hat zu verkehrlichen Problemen geführt, die bis anhin nicht vollständig gelöst werden konnten. Ein Ende 2023 fertiggestelltes Monitoring zeigte zwar, dass seit der Einführung des Velogegeverkehrs im November 2022 die Verkehrsmenge wie auch die Rückstaulänge abgenommen haben. Zugleich hat jedoch die Häufigkeit der Rückstauereignisse im Bereich des Parkhauses der Mobiliar-Versicherung insbesondere in den Spitzenstunden morgens und abends spürbar zugenommen: Der Verkehr staut sich dann entlang der Sulgeneckstrasse von der LSA am Knoten Schwanen-/Bundesgasse bis über den Bereich der Liegenschaftseinfahrt der Mobiliar-Versicherung. Auf die daraus resultierenden Sicherheitsdefizite im Umfeld des Mobiliar-Parkhauses weist eine durchgeführte Road Safety Inspection (RSI) hin¹.

3. Projektbeschreibung

Das Projekt umfasst zwei Kernelemente: Einerseits den direkten Knotenbereich Schwanen-/Bundesgasse und andererseits die Veloachse entlang der Schwanengasse/Sulgeneckstrasse.



3.1. Sanierung Lichtsignalanlage Knoten Schwanen-/Bundesgasse

Zur Sanierung der LSA K007 werden das Vorprojekt erarbeitet sowie notwendige Anpassungen zugunsten der Veloachse Schwanen-/Bundesgasse und der vom Stadtrat geforderte Bedarfsbetrieb zu Zeiten von geringerem Verkehrsaufkommen geplant. Letzteres bedeutet, dass die Anlage gelb blinkt und die markierten und signalisierten Vortrittsverhältnisse gelten. Dadurch werden Wartezeiten verringert, ohne dass die Verkehrssicherheit abnimmt. Zufussgehende, welche die Anlage gesichert

¹ Die Road Safety Inspection (RSI) ist ein formalisiertes Verfahren zur systematischen Beurteilung der Verkehrssicherheit auf einem Strassenabschnitt. Die Evaluation der RSI Sulgeneckstrasse erfolgte am 28. April 2023 durch die Verkehrsplanung der Stadt Bern.

queren möchten, können diese jederzeit in Betrieb nehmen. Die Betriebszeiten sowie die genauen Anforderungen an den Bedarfsbetrieb werden ebenfalls mit der Projektierung definiert. Mit der regelhaften Sanierung können die entsprechenden Forderungen aus dem SRB Nr. 2021-152 nun vollständig umgesetzt werden.

Die Grünzeitanpassungen, welche im Winter 2023 zu Gunsten des MIV aus Richtung Sulgeneckstrasse erfolgten (Anpassung der Anlagen am Knoten K006 Hirschengraben und K007 Schwanen-/Bundesgasse), werden so korrigiert, dass die betroffenen öV-Linien nicht mehr negativ beeinflusst werden. Da das Verkehrssystem in diesem Perimeter bereits auf kleinste Änderungen reagiert, müssen zuerst mögliche Auswirkungen analysiert werden. Hierzu dienen auch die unter Kapitel 3.3 erwähnten Rückstaumonitorings, welche neue Erkenntnisse bezüglich Verkehrsverhalten im Perimeter aufzeigen. Diese Erkenntnisse müssen in der neuen Programmierung der LSA berücksichtigt werden.

3.2. Schliessung der Netzlücke auf der Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse

Mit dem vorliegenden Projekt wird eine wichtige Netzlücke auf der Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse geschlossen. Dies bedingt nicht nur eine bauliche Anpassung im Abschnitt Bubenbergrplatz-Wallgasse-Bundesgasse, sondern auch eine darauf angepasste Neuordnung der Veloinfrastruktur im weiteren Verlauf der Sulgeneckstrasse. Hierbei sollen im Rahmen der Projektierung verschiedene Optionen der Veloführung geprüft werden. In diesem Zuge sollen die in der Road Safety Inspection benannten Gefahren im direkten Umfeld der Ein- und Ausfahrt des Parkhauses der Mobiliar eingedämmt bzw. beseitigt werden, so dass der eingesetzte Verkehrsdienst wieder abgesetzt werden kann. Zusätzlich soll im Bereich der Veloachse zwischen Bundesgasse und Schwarztorstrasse Tempo 30 eingeführt werden, um der Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden entsprechend Rechnung zu tragen sowie die Verkehrssicherheit derer signifikant zu verbessern.

3.3. Monitoring

Ein erneutes Monitoring zur Rückstausituation in der Sulgeneckstrasse soll aktuelle Erkenntnisse liefern. Zum besseren Verständnis, wo die MIV-Verkehrsströme im Umfeld des Perimeters verlaufen, wird eine Kordonzählung durchgeführt, mit der ggf. Massnahmen zur Linderung des Rückstaus auf der Sulgeneckstrasse erarbeitet werden können. Neben der Planung von zusätzlichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll ein Road Safety Audit (RSA)⁵ sicherstellen, dass die festgestellten Defizite beseitigt werden können.

3.4. Projektorganisation

Für die Projektorganisation wird ein interdisziplinäres Team von Projektleiter*innen aus Verkehrsplanung und Tiefbau Stadt Bern zusammengestellt. Die Projektleitung der Vorstudie bis und mit Vorprojekt liegt bei der Verkehrsplanung. Für die Ausarbeitung des Bauprojekts sowie die Realisierung der Massnahmen ist Tiefbau Stadt Bern zuständig.

Die planerischen Leistungen von der Vorstudie bis hin zum Bauprojekt werden von externen Planungs- und Ingenieur*innenbüros erbracht.

Frühestens ein Jahr nach Umsetzung erfolgt eine externe Erfolgskontrolle.

⁵ Im Gegensatz zum Road Safety Inspection (RSI) ist das Road Safety Audit (RSA) ein Verfahren zur systematischen Überprüfung und Beurteilung von Projekten unter dem Aspekt der Strassenverkehrssicherheit. Es dient dazu, frühzeitig allfällige sicherheitsrelevante Defizite zu erkennen, die sich aus einem vorliegenden Projekt an der neuen oder zu sanierenden Strassenverkehrsanlage ergeben könnten, und damit Optimierungspotenzial im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aufzuzeigen.

3.5. Abstimmung mit Drittprojekten

Eine Abstimmung und Berücksichtigung bestehender, laufender oder zukünftiger Drittprojekte erfolgt im Rahmen der Projektausarbeitung. Bereits bekannte Drittprojekte oder Abstimmungserfordernisse werden in Kapitel 2 erwähnt.

3.6. Termine

Die beiden Kernelemente Sanierung LSA Schwanen-/Bundesgasse und Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse sollten aufgrund der zahlreichen Abhängigkeiten nach Möglichkeit gemeinsam umgesetzt werden. Die Projektierung soll bis Frühjahr 2026 abgeschlossen und Tiefbau Stadt Bern zur Realisierung übergeben werden. Eine Umsetzung erfolgt frühestens ab Sommer 2027.

4. Kosten

4.1. Projektierungskosten

Die nachfolgende Kostenzusammenstellung basiert einerseits auf einer Kostenschätzung auf Grundlage von beispielhaft eingeholten Offerten, andererseits auf Kostenschätzungen zu den Anpassungen der LSA und zu den Signalisations- und Markierungsarbeiten (+/- 30%). Für die Projektierung der beiden Teilprojekte fallen demnach Kosten in der Grössenordnung von Fr. 350 000.00 an.

Projektierungskredit

01: Sanierung Lichtsignalanlage Knoten Schwanen-/Bundesgasse	Fr. 150 000.00
02: Komplementierung Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse	Fr. 140 000.00
Erfolgskontrolle	Fr. 20 000.00
Reserve	Fr. 40 000.00
Gesamtkosten Projektierungskredit (inkl. MWST)	Fr. 350 000.00

4.2. Folgekosten

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

5. Beiträge Dritter

Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

6. Klimaverträglichkeitsprüfung

Mit der allgemeinen Verbesserung der Verkehrssituation in der Sulgeneckstrasse, der Schliessung der Netzlücke auf der Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse und der Einrichtung des Bedarfsbetriebs bei der LSA wird der Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr gestärkt. Die Massnahmen fördern folglich die Verlagerung des MIV auf die CO₂-arme Mobilität und gewährleisten sichere Fuss- und Veloverbindungen – auch während den Spitzenzeiten. Somit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements geleistet. Indirekt ist es ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Abs. 2 Bst. b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Abs. 2 Bst. d.

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

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats betreffend Sanierung Lichtsignalanlage (LSA) Knoten Schwanengasse / Bundesgasse und Anpassung der Veloachse Schwanengasse/Sulgeneckstrasse; Projektierungskredit.
2. Er bewilligt einen Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 350 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto IN580-001131 (Gemeinkostensammler GS580-IK-000002). Der Projektierungskredit ist später in den Realisierungskredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 12. November 2025

Der Gemeinderat