

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Korrektion Bolligenstrasse Nord: Beitrag Stadt Bern; Ausführungskredit****1. Worum es geht**

Das Siedlungsgebiet im Norden Berns mit dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf sowie dem Oberen Worblental mit Gemeinden wie Ostermundigen und Stettlen wächst. Wo mehr Menschen arbeiten und wohnen, entsteht auch mehr Verkehr. Das Projekt «Korrektion Bolligenstrasse Nord» – es ist Teil eines Gesamtprojekts für den Verkehr im Raum Wankdorf, das der Kanton in Zusammenarbeit mit dem Bund, der Stadt und den angrenzenden Gemeinden erarbeitet hat – versteht sich als Antwort auf diese Siedlungsentwicklung: Die heute von täglich 23 000 Fahrzeugen passierte Bolligenstrasse soll dem steigenden Verkehrsaufkommen angepasst werden. Mit der Installation bedarfsgesteuerter Lichtsignalanlagen, zusätzlicher Fahrstreifen und Abbiegespuren soll der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Busse erhalten stadteinwärts eine separate Fahrspur (Eigentrassee) und werden bei den Lichtsignalanlagen bevorzugt. Mittels geeigneter Massnahmen ist jedoch sicherzustellen, dass für die angrenzenden Wohnquartiere kein zusätzlicher Verkehr und keine grösseren Belastungen entstehen.

Auch die Bedingungen für den Veloverkehr sollen verbessert werden. Velofahrerinnen und Velofahrer bekommen unter anderem einen durchgehenden Radstreifen auf beiden Strassenseiten. Allerdings sieht das kantonale Projekt Velostreifen mit einer Breite von lediglich 1,50 m vor. Damit sind die Standards, welche der Gemeinderat im Rahmen der Velo-Offensive anstrebt, nicht erfüllt. Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün hat deshalb bereits im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Vorprojekt im April 2015 beim Kanton darum ersucht, bei der definitiven Projektierung des stadtauswärts führenden Velostreifens zwischen der SBB-Brücke und der Gemeindegrenze zu Ostermundigen sowie des stadteinwärts führenden Velostreifens zwischen dem Knoten Milchstrasse und der SBB-Brücke eine Verbreiterung auf 2,00 bis 2,50 m einzuplanen. Im erlassenen Strassenplan ist nun stadtauswärts ein Velostreifen von 2,00 m (punktuell 1,75 m) vorgesehen. Stadteinwärts beträgt die Breite neu durchgehend 1,75m. Zusätzlich steht den Velofahrenden stadteinwärts die alte Bolligenallee als Alternative zur Verfügung. Da es sich bei der Verbreiterung des Radstreifens um eine Zusatzbestellung der Stadt Bern handelt, gehen die entsprechenden Mehrkosten (Fr. 250 000.00) zulasten der Stadt.

Weiter wird die Buswartehalle «UPD Waldau» der Linie 44 an der Bolligenstrasse stadteinwärts durch eine neue ersetzt. Auch die provisorische Wartehalle für die Linie 28 am selben Haltepunkt «UPD Waldau» an der Wöflistrasse (Richtung Knoten Milchstrasse) wird entfernt und ersetzt. Die Stadt Bern ist aufgrund der kantonalen Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr bzw. nach Massgabe der Richtlinie des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 9. November 2016 verpflichtet, für die Betreiber des öffentlichen Verkehrs an Tram- und Bus-Haltestellen bei Bedarf Wartehallen zu erstellen und zu unterhalten. Entsprechend sind die Kosten für den Ersatz der beiden Buswartehallen (Fr. 400 000.00) durch die Gemeinde Bern zu tragen.

Vorliegend wird dem Stadtrat deshalb ein Ausführungskredit von insgesamt Fr. 650 000.00 für die Verbreiterung der Velostreifen und den Ersatz der beiden Buswartehallen an der Bolligenstrasse Nord beantragt.

2. Ausgangslage

Die Bolligenstrasse Nord, ein wichtiger Autobahnzubringer für Fahrzeuge aus Ostermundigen und dem Worblental, ist dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen: Lange Autokolonnen, Staus und verspätete Busse gehören zur Tagesordnung, da sich die Fahrzeuge in den Kreiseln gegenseitig blockieren. Der Kanton Bern hat festgestellt, dass die Bolligenstrasse gefährlich ist (43 Unfälle innert fünf Jahren), dies besonders für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende. Der Kanton will die erwähnten Schwachstellen (Unfälle, Stau, öV-Behinderungen, suboptimale Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr) beheben.

Der Ausbau der Bolligenstrasse ist in der Richtplanung, im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept und in der Testplanung Raum Wankdorf verankert.

Damit auf der Bolligenstrasse Nord ein störungsarmer Verkehrsfluss garantiert werden kann, soll die Strasse einerseits moderat ausgebaut und andererseits mit Lichtsignalanlagen ausgestattet werden, die nach Verkehrsaufkommen gesteuert werden können. Die Kreisel Milchstrasse, Mösli Ost und Untere Zollgasse werden in Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen und Busspuren umgebaut. Um den Verkehrsfluss und das Management zu verbessern, werden ausserdem stellenweise zwei Streifen pro Fahrtrichtung sowie zusätzliche Abbiegestreifen geschaffen.

Velofahrende erhalten in beiden Fahrrichtungen durchgehende Radstreifen, Fussgängerinnen und Fussgänger sichere und hindernisfreie Querungsmöglichkeiten sowie instandgesetzte Trottoirs. Zusätzlich werden für den Langsamverkehr weiterhin die Alternativroute über die Bolligenallee angeboten und eine separate Fussgänger- und Velobrücke über die SBB-Gleise gebaut.

Insgesamt werden mit der Korrektur ein fahrplangerechter Betrieb für den öV ermöglicht, die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Velofahrenden erhöht und der prognostizierte Mehrverkehr der kommenden Jahre bewältigt. Weiter wird eine umweltgerechte Strassenentwässerung angestrebt.

Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) hat mit Verfügung vom 18. Oktober 2017 den kantonalen Strassenplan «Korrektur Bolligenstrasse Nord» erlassen und der Stadt Bern als betroffener Gemeinde zugestellt. Der Gemeinderat hat am 22. November 2017 beschlossen, auf eine Beschwerde zu verzichten, weil die Auflagen der Stadt Bern im Strassenplan berücksichtigt wurden. Gleichzeitig hat er in einem Brief an die Vorsteherin der BVE bekräftigt, dass das Projekt nicht zu zusätzlichem Verkehr und grösseren Belastungen der angrenzenden Wohnquartiere führen darf, dass mittels geeigneter Dosierungsmassnahmen unerwünschte Auswirkungen verhindert und die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr – insbesondere auch durch eine Verbreiterung der Radstreifen – verbessert werden müssen. Die BVE teilt diese Projektziele.

Die gleichen Informationen hat der Gemeinderat mit Schreiben vom 20. September 2017 auch dem DIALOG Nordquartier zukommen lassen. Die Quartierbevölkerung wurde zudem am 23. November 2017 an einem gemeinsam mit dem Kanton und dem Bund durchgeführten Informationsanlass über die Strassenbauvorhaben des Bundes und des Kantons informiert.

Die Gesamtkosten des Projekts Korrektur Bolligenstrasse Nord betragen rund 24 Mio. Franken (+/- 10 %; inkl.MwSt.) und werden vom Besteller, dem Kanton Bern, getragen. Das Projekt ist in der Liste der Agglomerationsprogramme enthalten und wird vom Bund mit 5,25 Mio. Franken mitfinanziert. Die Stadt Bern übernimmt die Kosten in der Höhe von Fr. 650 000.00 Franken für die Verbreiterung der Radstreifen – einer Zusatzbestellung der Stadt – und für den Ersatz der beiden Buswarthallen.

3. Projektbeschreibung

Nachdem die vom Kanton ursprünglich geplanten Velostreifen eine Breite von 1,50m vorsahen, ersuchte die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün bereits im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Vorprojekt im April 2015 beim Kanton darum, bei der definitiven Projektierung je Velostreifen eine Breite von 2,00 bis 2,50 m einzuplanen:

«Auf der Bolligenstrasse verläuft eine kantonale Veloroute, und das betroffene Teilstück gilt gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr als Netzlücke. Dies setzt entsprechend hohe Anforderungen an die Velo-Infrastruktur und dabei insbesondere auch an die Breite der Velostreifen. Die aktuell geplanten Velostreifen von 1,50 Meter erachten wir vor diesem Hintergrund und angesichts der günstigen Raumverhältnisse als nicht ausreichend. Wir bitten Sie deshalb, bei der definitiven Projektierung je Velostreifen eine Breite von 2,00 bis 2,50 Meter einzuplanen. Die resultierenden Mehrkosten werden von der Stadt getragen. Der stadteinwärts führende Velostreifen darf 1,50m bleiben. Für die Velofahrenden wird die Alternative Bolligenallee, welche parallel zur Ostermundigenstrasse verläuft, angeboten.»

Im erlassenen Strassenplan ist nun stadtauswärts ein Velostreifen von 2,00 m (lokal 1,75 m) enthalten. Der Velostreifen stadteinwärts verläuft parallel zum Busstreifen. Damit ist ein ausreichender Abstand zum MIV-Fahstreifen gewährleistet. Unter Würdigung des drohenden Flächenverbrauchs bei einem Eingriff in die Böschung und des Umstands, dass parallel zur Bolligenstrasse Nord innerhalb der Allee ein attraktiver Veloweg verläuft, wurde hier bewusst auf eine Verbreiterung verzichtet.

Da es sich bei der Verbreiterung des Radstreifens um eine Zusatzbestellung der Stadt Bern handelt, gehen die entsprechenden Mehrkosten – sie betragen Fr. 250 000.00 (+/- 20 %) – gemäss Strassengesetz Artikel 39, Absatz 2 zulasten der Stadt. Aufgrund der Zusatzbestellungen werden der Stadt zudem anteilmässige Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 12 000.00 verrechnet. Der Betrag wird im Realisierungsfall als geleistete Zahlung an die Kostenbeteiligung angerechnet. Er muss auch bei einer allfälligen Sistierung des Projekts von der Stadt Bern getragen werden.

Im Juni 2018 hat der Gemeinderat von Ostermundigen beschlossen, für den auf ihrem Gebiet liegenden Abschnitt der Bolligenstrasse Nord ebenfalls einen breiteren Velostreifen zu bestellen; damit ist eine durchgängige Verbesserung der Veloinfrastruktur gewährleistet.

Ferner muss die Stadt Bern zwei Buswartehallen ersetzen. Die Wartehalle der RBS-Linie 44 («UPD Waldau») an der Bolligenstrasse muss aufgrund der geplanten Strassensanierung und der damit verbundenen Strassenverbreiterung umplatziert werden. Weil sie den Vorgaben der Hindernisfreiheit (gemäss Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) nicht entspricht, wird sie durch einen Typ «Stadt Bern» ersetzt. Bei der Wartehalle der BERNMOBIL-Linie 28 («UPD Waldau») an der Wölflistrasse handelt es sich um ein Provisorium vom Typ «Bern Land»: Sie wurde erstellt, damit wartende Passagiere wenigstens einen Unterstand haben. Auch sie soll durch einen Typ «Stadt Bern» ersetzt werden. Eine Wiederverwendung von Elementen der beiden bisherigen Wartehallen wird geprüft.

Die Kosten für die beiden Wartehallen – Kostenpunkt: je Fr. 200 000.00 (+/- 20 %) – müssen von der Stadt Bern getragen werden: Gemäss «Richtlinie des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr» (Richtlinie 1942, 29. Mai 2002) ist sie für Bau, Betrieb und Unterhalt der Wartehallen des öffentlichen Verkehrs zuständig.

4. Finanzierung

Das Projekt Korrektion Bolligenstrasse Nord wird insgesamt vom Kanton finanziert. Die Stadt Bern kommt einzig für die von ihr geforderten Zusatzleistungen (Verbreiterung der Radstreifen) und für den Ersatz der beiden Wartehallen auf.

Kosten zulasten der Stadt Bern (+/- 10 %)

Verbreiterung Velostreifen (inkl. Projektierungskosten und Reserve)	Fr.	250 000.00
2 Buswartehallen «Typ Bern» (inkl. Projektierungskosten und Reserve)	Fr.	400 000.00

Kosten zulasten der Stadt Bern (inkl. MwSt.):	Fr.	650 000.00
--	------------	-------------------

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 hier resultierende Betrag von Fr. 6 000.00 ist in den obigen Kosten enthalten.

5. Kapitalfolgekosten

5.1 Kapitalfolgekosten

Velostreifen

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Restbuchwert	250 000.00	243 000.00	237 000.00	6 250.00
Abschreibung 2.5 %	6 250.00	6 250.00	6 250.00	6 250.00
Zins 1.43 %	3 575.00	3 485.00	3 395.00	90.00
Kapitalfolgekosten	9 825.00	9 735.00	9 645.00	6 340.00

Wartehallen

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	25. Jahr
Restbuchwert	400 000.00	384 000.00	368 000.00	16 000.00
Abschreibung 4 %	16 000.00	16 000.00	16 000.00	16 000.00
Zins 1.43 %	5 720.00	5 490.00	5 260.00	230.00
Kapitalfolgekosten	21 720.00	21 490.00	21 260.00	16 230.00

5.2 Betriebsfolgekosten

Für den Unterhalt ist das Tiefbauamt des Kantons Bern zuständig. Somit ist auch der betriebliche Aufwand durch den Kanton Bern zu tragen. Es entstehen keine zusätzlichen Betriebsfolgekosten.

6. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Velostreifen	0 %	100 %
Wartehallen	50 %	50 %

7. Terminplanung

Im Zusammenhang mit dem Projekt «Korrektion Bolligenstrasse Nord» ist seitens des Kantons folgender Terminplan vorgesehen:

Finanzierungsentscheid Kanton Bern:	März 2018 (bewilligt)
Ausführungsprojekt/Ausschreibung Baumeister:	2019/20
Geplanter Baustart:	ab 2021
Inbetriebnahme korrigierte Bolligenstrasse:	2026

Sollten gegen einzelne Entscheide des Kantons Rechtsmittel ergriffen werden, kann sich die Realisierung verzögern.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Korrektion Bolligenstrasse Nord: Beitrag Stadt Bern; Ausführungskredit.
2. Für die Ausführung des Projekts wird für den Velostreifen ein Kredit von Fr. 250 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I5100514 (KST 510110), und für die Wartehallen ein Kredit von Fr. 400 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. I5100515 (KST 510110), bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 15. August 2018

Der Gemeinderat

Beilage:
Übersichtsplan

Korrektion Bolligenstrasse Nord-Beitrag Stadt Bern

Übersicht 1:2'000

02.02.2018

