

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Haltestellenanpassungen Buslinie 21; Projektierungs- und Ausführungskredit

1. Worum es geht

Ab Dezember 2022 (Fahrplanwechsel) setzt BERNMOBIL auf der Buslinie 21 (Bahnhof Bern – Bremgarten) E-Gelenkbusse ein. Aus diesem Grund müssen fünf Haltestellen auf Stadtboden (Innere Enge, Äussere Enge, Rossfeld, Felsenaustrasse und Fährstrasse) angepasst werden: Die deutlich längeren Gelenkfahrzeuge erfordern teilweise bauliche Anpassungen an den Haltekanten, teilweise sind lediglich Markierungsarbeiten nötig. Die übrigen Haltestellen der Buslinie 21 sind entweder bereits heute auf längere Fahrzeuge ausgelegt (Bern Bahnhof, Bollwerk, Henkerbrünli, Bierhübeli) oder befinden sich nicht auf Stadtboden (Bremgarten Schloss, Bremgarten Post, Kunoweg, Bremgarten).

Im Zuge der Anpassungsarbeiten an den fünf Haltestellen sollen auch die Lichtsignalanlage bei der Felsenaubrücke ersetzt sowie gewisse Signalisierungsmassnahmen im Strassenraum realisiert werden. Ursprünglich war zudem geplant gewesen, alle Haltestellen gleichzeitig den Vorgaben aus der Behindertengleichstellungsgesetzgebung anzupassen und in der Umgebung der Haltestellen Innere Enge, Äussere Enge und Rossfeld die Werkleitungen instand zu stellen.

Die neuen E-Gelenkbusse verkehren bereits ab Dezember 2022 auf der Linie 21 – entsprechend rasch muss die Projektierung erfolgen. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslage werden nicht an allen fünf städtischen Haltestellen dieselben Massnahmen umgesetzt. Die Haltestellen Felsenaustrasse und Fährstrasse werden im Rahmen des vorliegenden Projekts sowohl den längeren Fahrzeugen als auch den Vorgaben aus der Behindertengleichstellungsgesetzgebung entsprechend angepasst. Die Haltestellen Innere Enge, Äussere Enge und Rossfeld hingegen werden vorderhand nur provisorisch umgestaltet und lediglich den Erfordernissen der Gelenkbusse angepasst. Der Grund dafür liegt darin, dass sich der Erneuerungsbedarf der Werkleitungen im Bereich dieser Haltestellen noch nicht definitiv hat eruieren lassen und zudem heute noch schlecht abzuschätzen ist, welche Auswirkungen das Projekt Viererfeld/Mittelfeld auf die Dimensionierung der Werkleitungen im Projektperimeter und auf die Haltestellen der Buslinie 21 hat – die ÖV-Erschliessung des neuen Quartiers ist noch nicht restlos geklärt. Der BehiG-konforme Umbau der drei Haltestellen Innere Enge, Äussere Enge und Rossfeld erfolgt erst, wenn das ÖV-Erschliessungskonzept für das Vierer-/Mittelfeld definitiv vorliegt und ausserdem klar ist, wie gross der Sanierungs- bzw. Erweiterungsbedarf der Werkleitungen in diesem Perimeter ist.

Für die Projektierung und Realisierung der Haltestellenanpassungen an der Buslinie 21 beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungs- und Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 1 845 000.00 (+/- 30 %). Der vom Gemeinderat bereits genehmigte Kredit für die Ausarbeitung einer Vorstudie von Fr. 100 000.00 ist darin enthalten.

Das gewählte Vorgehen entspricht nicht dem üblichen Prozedere einer Kreditbeschaffung, was insbesondere Auswirkungen auf die Genauigkeit der Kostenschätzung hat (üblich sind für Realisierungskredite +/- 10 %). Um das Projekt fristgerecht umsetzen zu können, ist es aber im vorliegenden Fall unumgänglich, einen kombinierten Projektierungs- und Realisierungskredit zu beantragen.

2. Ausgangslage

Aktuell wird die Buslinie 21 von «Standard»-Bussen bedient. Diese werden mit Diesel oder Gas betrieben und haben eine Länge von 12 m. Aufgrund des steigenden Passagieraufkommens auf der Strecke Bern-Bremgarten und der konsequenten Umrüstung der Busflotte auf Elektroantrieb will BERNMOBIL die Linie 21 auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 neu mit E-Gelenkbussen betreiben. Die Gelenkbusse sind mit knapp 19 m deutlich länger als die Standardbusse und zeichnen sich entsprechend durch eine stärker ausgeprägte Schleppkurve aus: Sie brauchen mehr Platz, um eine Haltestelle anzufahren. Deshalb sind Anpassungen nötig: Zum Teil müssen die Haltekanten baulich verlängert werden, zum Teil sind an den Haltestellen lediglich Markierungsarbeiten nötig.

Ursprünglich war geplant gewesen, alle fünf Haltestellen definitiv für längere Busse umzurüsten und sie gleichzeitig gemäss Behindertengleichstellungsgesetzgebung barrierefrei umzugestalten. Die Vorgabe lautet, dass Anlagen des öffentlichen Verkehrs bis 2023 so einzurichten sind, dass sie auch von Menschen mit Behinderungen autonom genutzt werden können. Zudem sollten im Rahmen der Anpassungsarbeiten auch die Werkleitungen im Umfeld der Haltestellen saniert werden. Dass diese Arbeiten nun nicht in einem Zug umgesetzt werden können, hat mit dem Projekt Viererfeld/Mittelfeld zu tun, dessen Perimeter sich in unmittelbarer Nähe der Buslinie, insbesondere der Haltestellen Innere Enge, Äussere Enge und Rossfeld befindet und das sowohl Auswirkungen auf die Anordnung der Haltestellen als auch auf die Bemessung der Werkleitungen haben könnte. Das ÖV-Erschliessungskonzept fürs neue Quartier liegt noch nicht vor; auch die Dimensionierung der Werkleitungen ist noch nicht abschliessend geklärt. Um eine Wertvernichtung zu vermeiden, sollen deshalb die Haltestellen Innere Enge, Äussere Enge und Rossfeld (stadtauswärts) nur provisorisch umgestaltet und im Rahmen des vorliegenden Projekts einzig den Erfordernissen der Gelenkbusse angepasst werden – wie dies unlängst auch an der Bushaltestelle Schanzenstrasse (Linie 20) gemacht worden ist (vgl. nachfolgendes Bild).



Provisorische Anpassung der Bushaltestelle Schanzenstrasse an die Erfordernisse der längeren Doppelgelenkbusse. Definitiv umgestaltet und den Vorgaben des BehiG angepasst wird die Haltestelle im Rahmen des Projekts ZBB.

Die Haltestellen Felsenaustrasse und Fährstrasse hingegen werden im Rahmen dieses Projekts definitiv umgestaltet: Nach der Anpassung genügen sie sowohl den Ansprüchen der Gelenkbusse als auch den Vorgaben der Behindertengleichstellungsgesetzgebung. Werkleitungsarbeiten sind bei diesen beiden Haltestellen gemäss Vorstudie nicht notwendig. Die Haltestelle Rossfeld (stadteinwärts) wurde 2020 bereits im Rahmen des Projekts Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) umgebaut und ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts.

Für die Erarbeitung der Vorstudie hat der Gemeinderat im August 2018 einen Kredit von Fr. 100 000.00 genehmigt. Vom erwähnten Kredit sind noch gut Fr. 25 000.00 übrig – dieser Betrag reicht nicht für die gesamte Projektierung aus, zumal im Rahmen der Vorstudie mehrere wichtige Fragen nicht geklärt werden konnten (Sanierungsbedarf der Werkleitungen, ÖV-Erschliessung des Vierer-/Mittelfelds). Damit das Projekt rasch weiterentwickelt und termingerecht umgesetzt werden kann, beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen kombinierten Projektierungs- und Ausführungskredit. Eine zweimalige Kreditbeantragung (1. Erhöhung des Projektierungskredits; 2. Realisierungskredit) würde das Projekt verzögern und eine fristgerechte Umsetzung gefährden. Bei einer allfälligen Realisierung der Haltestellenanpassungen erst nach 2022 könnten die E-Gelenkbusse nicht auf der Linie 21 verkehren, was es zwingend zu vermeiden gilt.

3. Projektbeschreibung

Im Rahmen des Projekts werden die Haltestellen Innere Enge, Äussere Enge und Rossfeld (stadtauswärts) provisorisch verlängert, sodass sie von Gelenkbussen angefahren werden können. Die Haltestellen Felsenaustrasse und Fährstrasse werden definitiv angepasst und zugleich den Vorgaben der Behindertengleichstellungsgesetzgebung entsprechend umgestaltet. Die Haltestelle Rossfeld (stadteinwärts) wurde bereits im Rahmen des Projekts Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR) angepasst. Des Weiteren sollen die Lichtsignalanlage bei der Felsenaubrücke ersetzt sowie gewisse Signalisierungsmassnahmen im Strassenraum realisiert werden.

Konkret sind folgende Massnahmen geplant:

- Die Haltekanten an der Haltestelle Felsenaustrasse (stadtein- und stadtauswärts) werden verlängert und auf 22 cm erhöht, was einen niveaugleichen Einstieg ermöglicht. Im Rahmen der Projektierung wird zu klären sein, ob aufgrund des Gefälles allenfalls nur eine Teilerhöhung der Haltekanten (im vorderen Bereich der Haltestelle) möglich ist.
- Die Haltekanten an der Haltestelle Fährstrasse werden verlängert. Bei der stadteinwärts führenden Haltestelle wird die Haltekante durchgehend erhöht, während stadtauswärts lediglich eine Teilerhöhung möglich ist.
- Bei der Haltestelle Rossfeld stadtauswärts ist ein Umbau gemäss Behindertengleichstellungsgesetzgebung nicht vorgesehen, da sich die ganze Lehne (Stützmauer/Trottoir) und die anschliessende Rampe zur Tiefenaustrasse nur mit unverhältnismässigem Aufwand umgestalten liessen. Nach Gesetz müssen Bauten nicht angepasst werden, wenn die Kosten in einem Missverhältnis zum Nutzen stehen. Weil die im Perimeter dieser Haltestellen anstehenden Werkleitungssanierungen mit dem Projekt Viererfeld/Mittelfeld koordiniert werden sollen, wird die Haltestelle vorerst lediglich provisorisch angepasst, damit der Gelenkbus die Haltestelle anfahren kann.
- Die Haltestelle Rossfeld stadteinwärts ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts: Sie wurde 2020 im Rahmen eines Pilotprojekts bereits BehiG-konform umgebaut (SRB Nr. 2019-494 vom 19. September 2019 betreffend Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum (UHR): Teilprojekt öV-Haltestellen; Projektierungs- und Realisierungskredit).
- Aufgrund der noch ausstehenden Gestaltungsplanung im Zusammenhang mit dem neuen Quartier Viererfeld/Mittelfeld werden die Haltestellen Innere und Äussere Enge (stadtein- und -

auswärts) nur minimal und provisorisch umgesetzt. Die definitive Umsetzung muss zu gegebener Zeit mit dem Projekt Viererfeld abgeglichen werden.

- An der südöstlichen Seite der Felsenaubücke (Seite Stadt) sorgt schon heute eine Lichtsignalanlage (LSA) dafür, dass stadtauswärts fahrende Fahrzeuge warten müssen, wenn ein stadteinwärts fahrender Bus die Brücke quert. Diese Regelung erfolgt aus Platzgründen (Kurve). Die Anlage soll nun um eine weitere Ampel auf der nordöstlichen Brückenseite (Seite Bremgarten) erweitert werden. Weil künftig die deutlich schwereren Gelenkbusse die Brücke passieren, muss aus statischen Gründen mittels LSA sichergestellt werden, dass sich ein Bus auf der Brücke nicht mit anderen Motorfahrzeugen kreuzt. Mit der neuen Lichtsignalanlage wird sichergestellt, dass auch stadteinwärts fahrende Fahrzeuge vor der Brücke zurückgehalten werden, wenn sich ein Bus auf der Brücke befindet. Velofahrende haben weiterhin freie Fahrt (Dauergrün). Die Ampel befindet sich im Eigentum des Kantons Bern; es wird zu klären sein, ob er sich an den Erneuerungs- und Erweiterungskosten beteiligt (s. Gliederungstitel 7).
- Für die E-Gelenkbusse muss auf dem Boden der Stadt Bern keine Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Die Ladestation befindet sich bei der Endhaltestelle in Bremgarten.

Die nachfolgenden Pläne zeigen den Strassenperimeter und die entsprechenden Haltestellen, für welche die Anpassungen geplant sind.

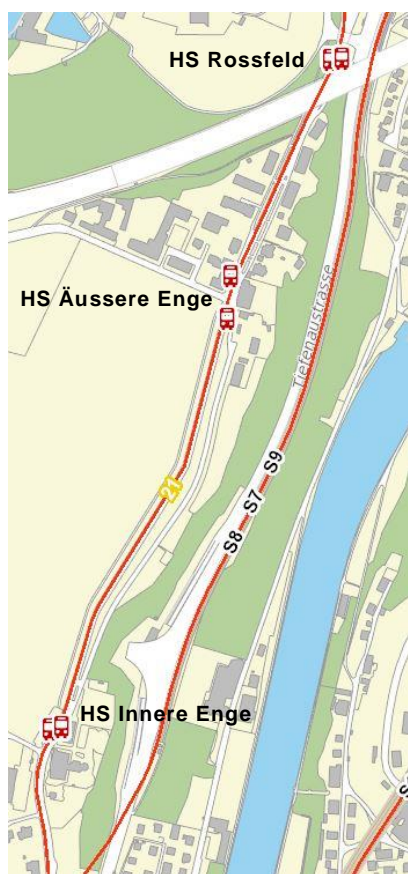


Abbildung 1: Innere Enge – Rossfeld



Abbildung 2: Rossfeld - Fahrstrasse

4. Kosten

Für die Projektierung und Realisierung der Anpassungen an den Haltestellen der Buslinie 21 ist mit Gesamtkosten von Fr. 1 845 000.00 zu rechnen. Aufgrund des vorliegend gewählten Vorgehens (gleichzeitig Projektierungs- und Realisierungskredit) sind noch zahlreiche Fragen offen und kann

bloss mit einer Kostengenauigkeit von +/-30 Prozent gerechnet werden; üblich für Realisierungskredite ist eine Kostengenauigkeit von +/- 10 Prozent.

Die Baukosten für die einzelnen Haltestellen belaufen sich gemäss dieser Schätzung auf Fr. 887 000.00 (Felsenaustrasse: Fr. 323 000.00; Fährstrasse: Fr. 409 000.00; Rossfeld: Fr. 108 000.00; Innere Enge: Fr. 37 000.00; Äussere Enge: Fr. 10 000.00).

Baukosten Haltestelle	Fr.	887 000.00
Baukosten Anpassung LSA Felsenaubrücke	Fr.	59 000.00
Markierungsarbeiten	Fr.	67 000.00
Honorare (Projektierung, Bauherrenunterstützung, Kommunikation) *	Fr.	397 000.00
Beitrag Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) **	Fr.	17 000.00
Diverses (Nebenkosten etc.)	Fr.	32 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	386 000.00
Total Projektierungs- und Realisierungskredit (inkl. MwSt.)	Fr.	1 845 000.00

* inkl. Kredit Vorstudie Fr. 100 000.00 (GRB 2018-1096 vom 22. August 2018)

** Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöR; 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 Gesamtprojektkosten (exkl. MwSt.) für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall.

5. Terminplan

Aktivität	4/4 2020	1/4 2021	2/4 2021	3/4 2021	4/4 2021	1/4 2022	2/4 2022	3/4 2022	4/4 2022
Vorprojekt (Kreditrest)									
Bauprojekt									
Ausführungsprojekt									
Baumeistersubmission									
Ausführung									
Einführung E-Gelenkbus									

6. Folgekosten

6.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/Restbuchwert	1 845 000.00	1 798 875.00	1 752 750.00	46 125.00
Abschreibung 2.5%	46 125.00	46 125.00	46 125.00	46 125.00
Zins 1.45%	26 755.00	26 085.00	25 415.00	670.00
Kapitalfolgekosten	72 880.00	72 210.00	71 540.00	46 795.00

6.2 Betriebsfolgekosten

Die geplanten Massnahmen haben keinen Einfluss auf die Betriebs- und Unterhaltskosten.

7. Beiträge Dritter

Es wird zu klären sein, ob sich der Kanton als Eigentümer der Lichtsignalanlage Felsenaubrücke an den Kosten für deren Erneuerung/Erweiterung beteiligen wird.

8. Koordination

Das Projekt wurde im Rahmen der Koordination im öffentlichen Raum (KöR) im Juni 2018 allen Bedarfsstellen zur Stellungnahme unterbreitet. Aufgrund der noch fehlenden Gestaltungsplanung der Überbauung Viererfeld/Mittelfeld werden die Haltestellen Innere Enge, Äussere Enge und Rossfeld (stadtauswärts) nur provisorisch angepasst. Die definitive Anpassung der Haltestellen muss später im Zusammenhang mit dem Projekt Viererfeld/Mittelfeld umgesetzt werden. Der genaue Sanierungsbedarf der Werkleitungen konnte im Rahmen der Vorstudie noch nicht geklärt werden. Aufgrund des Zeitdrucks und der noch zu wenig weit fortgeschrittenen Planungen des Projekts Viererfeld/Mittelfeld ist eine Sanierung der Werkleitungen zum heutigen Zeitpunkt nicht sachgerecht. Diese wird ebenfalls im Rahmen des Projekts Viererfeld angegangen.

Auf der gesamten Route gilt heute generell Tempo 50. Mittelfristig soll hier Tempo 30 eingeführt werden. Das entsprechende Projekt läuft unter Federführung der Verkehrsplanung und ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts, da sonst die fristgerechte Umsetzung der Haltestellenanpassungen gefährdet werden könnte.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Haltestellenanpassungen Buslinie 21; Projektierungs- und Ausführungskredit. Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als nötig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.
2. Für die Projektierung und Ausführung des Projekts Haltestellenanpassungen Buslinie 21 wird ein Kredit von Fr. 1 845 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100567 (Kostenstelle 510110), genehmigt
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 23. Dezember 2020

Der Gemeinderat