

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Haltestellenanpassung für Doppelgelenktrolleybusse der Linie 10; Projektierungs- und Ausführungskredit

1. Worum geht es

Mit dem Bau des Trams nach Ostermundigen wird die heutige Buslinie 10 (Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rüti) am Bahnhof getrennt. Nach Inbetriebnahme des Trams (voraussichtlich ab 2029) wird nur noch die Teilstrecke Bern-Köniz mit Bussen betrieben. Als städtisches Unternehmen ist BERNMOBIL den klimapolitischen Vorgaben der Stadt verpflichtet und hat den Auftrag, seine Busflotte bis 2035 vollständig auf klimaneutrale Antriebe umzustellen. Die heute auf der Linie 10 eingesetzten Busse erreichen 2025 das Ende ihrer Lebensdauer. Damit bietet sich die Gelegenheit, für diese Linie Doppelgelenktrolleybusse zu beschaffen, welche klimaneutral sind und gleichzeitig die Transportkapazität auf der stark frequentierten Linie 10 Bahnhof Bern – Köniz Schliern erhöhen. Für den Einsatz dieser längeren Fahrzeuge muss die ordnungsgemässe Bedienung aller Haltestellen sichergestellt werden. Wo nötig, sind die Haltestellen baulich anzupassen – in diesem Fall sind die Vorgaben der Hindernisfreiheit und der Veloförderung zu beachten. Zudem muss auf dem knapp drei Kilometer langen Abschnitt zwischen den Haltestellen Monbijou und Brühlplatz eine neue Fahrleitung gebaut werden – in den übrigen Abschnitten wird der Bus unter Batteriebetrieb fahren. Schliesslich müssen Stromversorgungsanlagen für die Speisung des Fahrdrachts und der zu erstellenden Ladestation an der Endhaltestelle Schliern errichtet werden.

Das Projekt wird unter der Federführung von BERNMOBIL realisiert und von der Stadt Bern, vom Kanton Bern und von der Gemeinde Köniz mitgetragen – letztere haben als Strasseneigentümer die Aufgabe, die entsprechende Infrastruktur (Haltestellen) für den Busbetrieb bereitzustellen. BERNMOBIL zeichnet sich für die Fahrzeuge, die Fahrleitungen und die Stromversorgung verantwortlich.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Haltestellenanpassungen auf der Linie 10 hat ergeben, dass auf Stadtgebiet von den betroffenen Haltestellen – Bahnhof, Hirschengraben, Monbijou, Eigerplatz, Weissensteinstrasse und Dübystrasse – aktuell nur die Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts zwingend angepasst und zudem verschoben werden muss; gleichzeitig wird sie den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst. Alle anderen Haltestellen sind so ausgestaltet, dass sie bereits heute von Doppelgelenktrolleybussen angefahren werden können.

Für die Projektierung und Realisierung der neuen Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts im Zusammenhang mit der Umstellung der Buslinie 10 zwischen Bern Bahnhof und Köniz Schliern auf Doppelgelenktrolleybusbetrieb beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungs- und Ausführungskredit in der Höhe von Fr. 1 370 000.00 (+/- 30 %). Dabei handelt es sich um einen Bruttokredit, und es kann mit Beiträgen des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm gerechnet werden.

2. Ausgangslage

Die Linie 10 (Köniz Schliern–Bern Bahnhof–Ostermundigen Rüti), betrieben mit Gelenkbussen, hat sowohl auf dem Ast Bern-Ostermundigen als auch auf dem Ast Bern-Köniz zu den Hauptverkehrszeiten ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Die Busse verkehren zu den Hauptverkehrszeiten im 2,5-Minuten-Takt. Damit besteht ein erhebliches Risiko von Paketbildungen¹, wodurch die Transportkapazität und die Angebotsqualität beeinträchtigt werden. Wegen der sich abzeichnenden Siedlungsentwicklung entlang der ganzen Linie wird die Nachfrage auf der Linie 10 künftig weiter zunehmen. Die Gemeinden Bern und Ostermundigen sowie der Kanton haben deshalb für den Ast Ostermundigen den Bau einer Tramlinie beschlossen. Mit dem Bau soll 2024 begonnen werden, die Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich ab 2029.

Für den vorliegend interessierenden Ast Bern – Köniz prüfte die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) in einer Studie, wie die Kapazität ohne weitreichende Infrastrukturmassnahmen mittelfristig erhöht werden kann. Die Untersuchung kam zum Schluss, dass die Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse mit teilweiser Fahrleitung die geeignetste Lösung darstellt, um bis zum Zeithorizont 2040 auf der Linie eine genügende Kapazität zu schaffen. Die Empfehlungen fanden in der Anfang 2021 durchgeführten Mitwirkung zur RKBM-Studie breite Unterstützung². Für die langfristige Lösung der Kapazitätsprobleme im Korridor Bern Süd/Köniz/Schwarzenburg führt der Kanton aktuell eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) durch, worin unter anderem eine Tram-Lösung sowie die Verlängerung der RBS-Linie (via Insel) untersucht werden.

Ab Baubeginn der Tramlinie Ostermundigen (voraussichtlich 2024) werden die beiden Linienäste am Bahnhof Bern getrennt und separat betrieben. Zudem kommt ein Teil der heute auf der Linie 10 eingesetzten Busse 2025 ans Ende der Lebensdauer und muss ersetzt werden. Somit bietet sich auf diesen Zeitpunkt hin die Gelegenheit, die oben skizzierte mittelfristige Lösung für den Ast Bern – Köniz umzusetzen: die Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse.

In einer gemeinsamen Projektorganisation unter der Führung von BERNMOBIL wurde 2021 die Projektierung aufgenommen. Der Gemeinderat genehmigte am 1. September 2021 einen Projektierungskredit von Fr. 80 000.00 für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK). Darin wurden die für den Betrieb mit Doppelgelenktrolleybussen nötigen Anpassungen der Haltestellen auf städtischem Gebiet untersucht (Einzelheiten vgl. Kapitel 5).

3. Das Gesamtprojekt

3.1 *Verändertes Angebot auf der Linie 10 Bern Bahnhof – Köniz Schliern*

Auf der Basis der RKBM-Studie (vgl. Kapitel 2) ist das Angebot auf dem Ast Bern – Köniz folgendermassen festgelegt worden: Die Linie wird ab Ende 2025 mit Doppelgelenktrolleybussen betrieben. Die Grundkurse werden neu im 6-Minuten-Takt (heute 5-Minuten-Takt) unterwegs sein. Während der Hauptverkehrszeiten werden zusätzliche Verstärkungskurse zwischen Bahnhof Bern und Köniz Schloss zum Einsatz kommen. Grundkurse und Verstärkungskurse werden je in einem 7.5-Minuten-Takt verkehren, womit sich auf dem Abschnitt Bahnhof Bern – Köniz ein 3.75-Minuten-Takt ergibt. Zwischen Köniz Schloss und Köniz Schliern werden nur die Grundkurse fahren, womit sich auf diesem Abschnitt während der Hauptverkehrszeiten ein 7.5-Minuten-Takt ergibt.

¹ Paketbildungen auf Buslinien entstehen dadurch, dass wegen Verspätungen auf der Linie an den Haltestellen mehrere Fahrgäste warten. Dadurch füllt sich der erste ankommende Bus bereits nach wenigen Haltestellen, seine Wartezeiten an den Haltestellen verlängern sich. Der nachfolgende Bus muss weniger Fahrgäste aufnehmen, hat kürzere Wartezeiten und fährt deshalb auf den ersten Bus auf, womit sich der Effekt weiter aufschaukelt. Durch die Paketbildung entsteht eine erhebliche Differenz zwischen der theoretischen Kapazität und der tatsächlichen Anzahl transportierter Personen.

² <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/Buslinie-10-Bern-Koeniz.php>

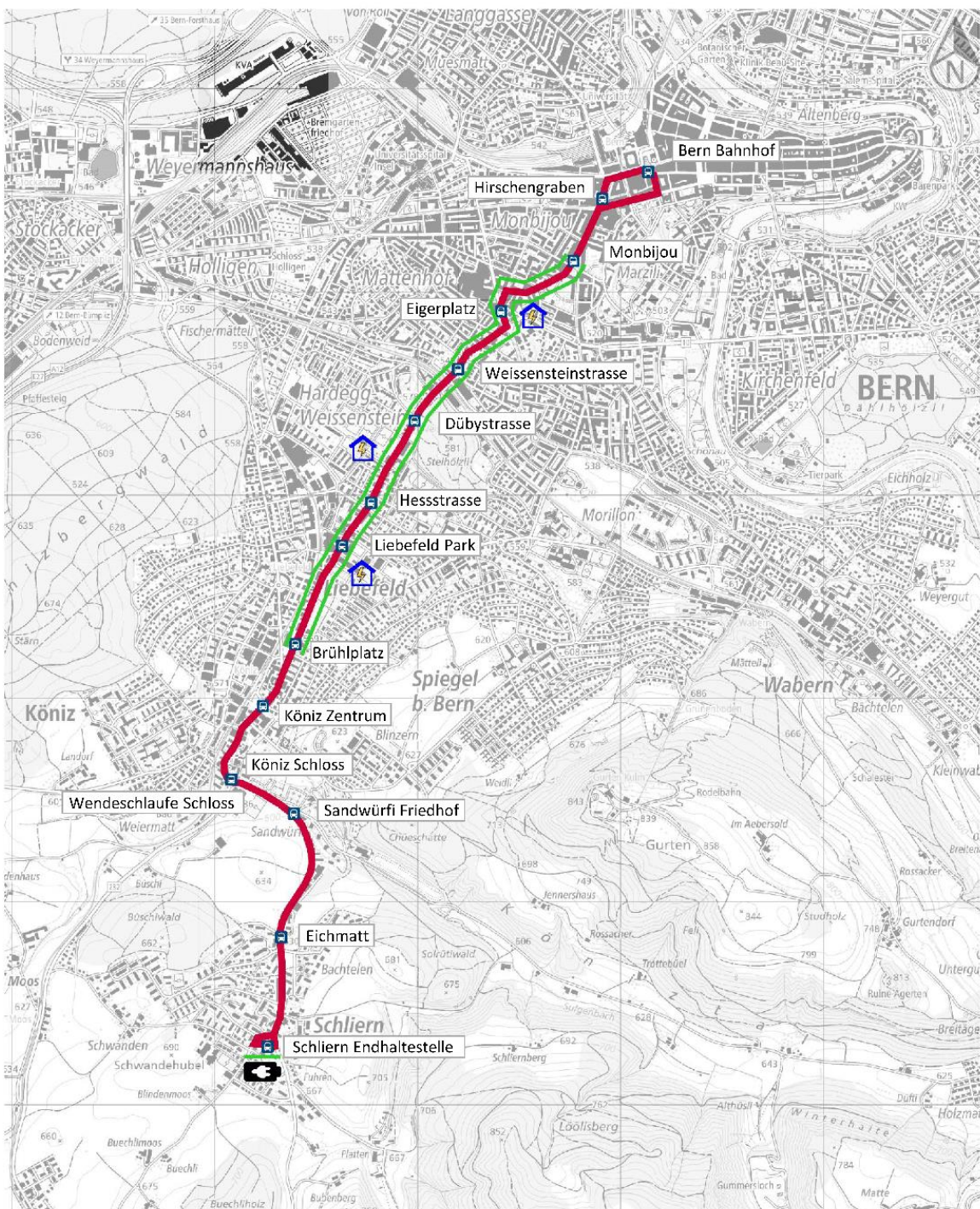


Abbildung 1: Ast Bern Bahnhof – Köniz Schliern, mit Doppelgelenktrolleybussen betrieben

3.2 Teilprojekt BERNMOBIL: Fahrleitungen und Gleichrichterstationen

Doppelgelenkbusse in der geforderten Grösse und mit der notwendigen Reichweite sind nur als Trolleybusse erhältlich, da nur solche Fahrzeuge dank zwei Antriebsachsen über eine genügende Motorisierung und eine genügende Reichweite verfügen. Für die Stromversorgung und Ladung der Busse ist deshalb auf einer Teilstrecke – zwischen den Haltestellen Monbijou (Gemeinde Bern) und Brühlplatz (Gemeinde Köniz) – eine Fahrleitung notwendig; deren Länge beträgt knapp 3 Kilometer.

In den restlichen Abschnitten fahren die Busse mit Batteriebetrieb. Für die Stromversorgung der Fahrleitung braucht es zudem gesamthaft drei Gleichrichter. Um die Busse laden zu können, wird im Bereich der Haltestelle bei der Wendeschlaufe Schliern zudem eine Ladestation notwendig.

Die Fahrleitung stellt die benötigte Energie bereit, mit der das Fahrzeug bewegt und das interne System (Klimaanlage/Heizung, Beleuchtung etc.) betrieben werden kann. Während die Doppelgelenktrolleybusse unter der Fahrleitung fahren, an Haltestellen oder im Stau stehen, wird zusätzlich zur Stromversorgung die Batterie des Busses aufgeladen. Dies ermöglicht es, gewisse Teilstrecken ohne Fahrleitung im Batteriebetrieb zu fahren (siehe Plan oben), bis das Fahrzeug wieder unter der Fahrleitung verkehrt.

Um die verfügbare Wechselspannung in die benötigte Gleichspannung umzuwandeln, werden entlang der Strecke, die mit einer Fahrleitung ausgestattet ist, sogenannte Gleichrichterstationen benötigt. Eine zentrale Speisung der gesamten Fahrleitung ist sowohl aus Gründen der Redundanz (und somit der Stabilität der Stromversorgung der Fahrzeuge) als auch aus technischer Sicht nicht möglich. Deshalb sollen insgesamt drei unterirdische Gleichrichteranlagen entlang der Fahrleitung installiert werden, nämlich an der Mühlemattstrasse (Nähe Eigerplatz, Gemeindegebiet Bern), beim Liebefeld Park sowie an der Somazzistrasse (beide auf Gemeindegebiet von Köniz). Alle drei Gleichrichterstationen werden unterirdisch gebaut. Lediglich eine Klappe zur Zugangstreppe (Mühlemattstrasse und Liebefeld Park) bzw. ein Treppenaufgang (Somazzistrasse) wird von der Strassenebene sichtbar sein. Zudem wird die Zu- und Abluft mittels kleiner Kamine oberirdisch abgeführt.

Diese Projektelemente werden vollumfänglich von BERNMOBIL finanziert.

3.3 Teilprojekte Kanton Bern, Gemeinde Köniz, Stadt Bern: Haltestellen

Die Haltestellen sind vom zuständigen Strasseneigentümer und auf dessen Kosten soweit nötig baulich anzupassen, dass die Doppelgelenktrolleybusse die Haltestellen entsprechend anfahren können. Für die Haltestellen Köniz Zentrum, Köniz Schloss, Sandwürfi Friedhof und Eichmatt ist der Kanton als Strasseneigentümer zuständig, für die Haltestellen Hessesstrasse, Liebefeld Park, Brühlplatz und die Endhaltestelle Schliern ist die Gemeinde Köniz verantwortlich, und für die Haltestellen Bahnhof, Hirschengraben, Monbijou, Eigerplatz, Weissensteinstrasse und Dübystrasse hat die Stadt Bern besorgt zu sein. Die Haltestelle Weissensteinstrasse wird verschoben und BehiG-gerecht ausgestaltet. Alle anderen Haltestellen auf Stadtgebiet sind so ausgestaltet, dass sie bereits heute von Doppelgelenktrolleybussen angefahren werden können – sie weisen diesbezüglich keinen Anpassungsbedarf auf. Die Haltestellen Eigerplatz und Dübystrasse sind zudem bereits BehiG-gerecht gestaltet, die hindernisfreie Anpassung der Haltestellen Bahnhof, Hirschengraben und Monbijou wird im Rahmen anderer Projekte realisiert (vgl. im Detail Kap. 4).

Sowohl die Haltestellen, die der Gemeinde Köniz gehören, als auch jene, für die der Kanton verantwortlich ist, werden bis Dezember 2025 gemäss BehiG angepasst. Die Haltestelle Zentrum Köniz wurde bereits umgebaut.

4. Teilprojekt Stadt Bern

Die Einführung von Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie 10 hat auf Stadtberner Boden letztlich nur für eine Haltestelle, die Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts, bauliche Konsequenzen. Bei den anderen vier Haltestellen gibt es, wie nachfolgend erläutert wird, keinen unmittelbaren Handlungsbedarf.

4.1 Haltestellen Bahnhof, Hirschengraben, Eigerplatz und Dübystrasse

Diese vier Haltestellen sind so dimensioniert, dass sie von den Doppelgelenktrolleybussen problemlos angefahren werden. Was ihre hindernisfreie Ausgestaltung angeht, ist Folgendes anzumerken:

- Die Haltestelle Bahnhof (vor der UBS) wird im Rahmen eines Drittprojekts angepasst. Dies erfolgt erst nach Inbetriebnahme der Doppelgelenktrolleybusse auf der Linie 10.
- Die Haltestelle Hirschengraben wird im Zusammenhang mit den städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB (Zukunft Bahnhof Bern) barrierefrei angepasst (ab 2025).
- Die Haltestellen Eigerplatz und Dübystrasse wurden 2017 bzw. 2018 neu erstellt und genügen sowohl den Anforderungen der Doppelgelenktrolleybusse als auch jenen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

4.2 Haltestelle Monbijou

Der Stadtrat hat am 19. September 2019 einen Projektierungs- und Realisierungskredit von 6,096 Mio. Franken für die BehiG-gerechte Anpassung von 5 Pilothaltestellen genehmigt³. Betreffend Haltestelle Monbijou, die ebenfalls zu diesen Pilothaltestellen gehörte, forderte der Stadtrat, der ÖV und der Veloverkehr seien durch eine separierte Veloführung zu entflechten.

Das nun im Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt erarbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGKhat betreffend Haltestelle Monbijou zweierlei gezeigt:

- Die beiden Haltekanten der Haltestelle Monbijou (stadtein- und stadtauswärts) können in ihrem heutigen Zustand auch von Doppelgelenktrolleybussen angefahren werden.
- Aktuell besteht zu wenig Spielraum, die beiden Haltekanten (stadtein- und stadtauswärts) konform zu den Normen der Hindernisfreiheit umzugestalten und gleichzeitig eine Veloumfahrung zu realisieren. Dies wird erst im Rahmen einer Gesamtsanierung des betreffenden Strassenraums möglich sein, beispielsweise zusammen mit dem Gleisersatz und der Sanierung der Haltestelle für die Linien 9 und 19 im Bereich Monbijoustrasse – diese dürfte im Zeitraum 2030/2032 anstehen. Würden bereits heute Massnahmen zur Verbesserung der Hindernisfreiheit oder der Velosituation umgesetzt, so könnte die Aufwärtskompatibilität zum angestrebten Endzustand nicht gewährleistet werden, weil dafür noch kein Projekt vorliegt. Das Risiko einer Wertvernichtung bei der 2030 anstehenden Gesamtsanierung wäre daher sehr gross.

Aus diesen Gründen sind im Rahmen des vorliegenden Projekts bei der Haltestelle Monbijou keine Massnahmen geplant.

4.3 Haltestelle Weissensteinstrasse

Die Abklärungen im Rahmen des erwähnten BGK haben ergeben, dass die Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts von den langen Doppelgelenktrolleybussen an ihrem jetzigen Standort nicht parallel angefahren und deshalb nicht hindernisfrei gestaltet werden kann – weder jetzt noch zu einem späteren Zeitpunkt: Der Kurvenradius ist an dieser Stelle so eng, dass die Fahrzeuge den Randstein «überstreichen» – würde er zugunsten eines niveaugleichen Einstiegs erhöht, käme es zu Karoserieschäden. Eine geringfügige Verschiebung stadtauswärts ist nicht möglich, da gleich anschliessend an den heutigen Haltestellenbereich eine Erschliessungsstrasse einmündet. Verbesserungen sind somit nur durch eine Verschiebung der Haltestelle in den Bereich der Kreuzung möglich, womit sie gegenüber der Haltestelle stadteinwärts zu liegen kommt. Dadurch wird es möglich, die Haltestelle stadtauswärts hindernisfrei auszugestalten und gleichzeitig mit einer normgerechten Veloumfahrung zu versehen.

³ SRB Nr. 2019-494

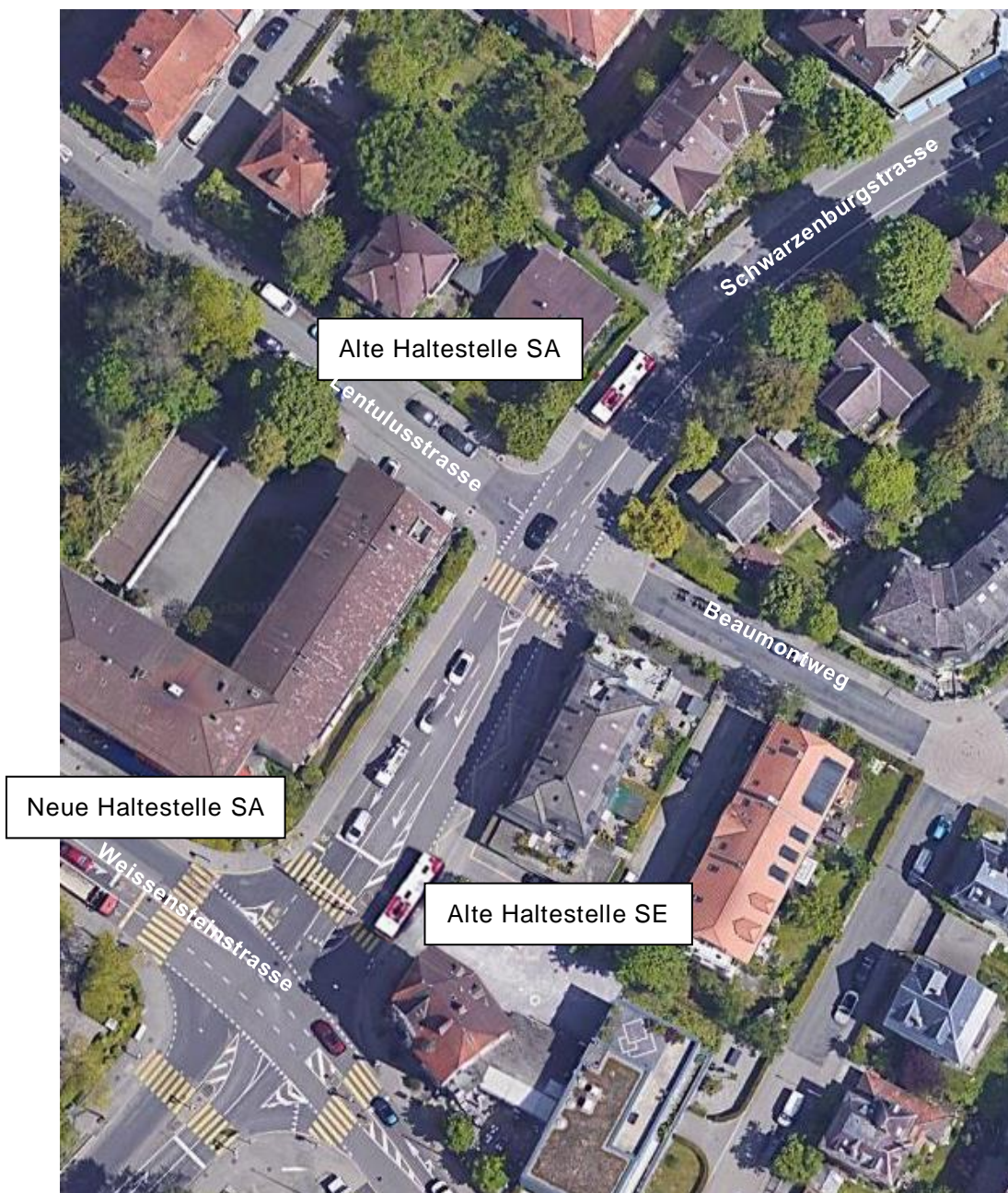


Abbildung 2: Haltestelle Weissensteinstrasse stadtein- (SE) und stadauswärts (SA) – alter und neuer Standort

Stadteinwärts können die Doppelgelenktrolleybusse die bestehende Haltestelle ohne Schwierigkeiten anfahren, es besteht also kein zwingender Anpassungsbedarf. Velos und der motorisierte Individualverkehr (MIV) können haltende Busse überholen. Da die Haltestelle eine Buchtform aufweist, kann sie nicht hindernisfrei ausgestaltet werden (Problematik des «Überstreichens» der Busse).

Sowohl eine Erhöhung der Haltekante zur Erreichung der Hindernisfreiheit als auch eine Veloumfahrung sind bzw. wären nur möglich, wenn eine Kaphaltestelle realisiert würde, für die Veloumfahrung müsste zusätzlich Privatgrund beansprucht werden. Eine Kaphaltestelle lässt sich jedoch bei der heutigen Verkehrsbelastung der Kreuzung Weissensteinstrasse nicht realisieren, da die haltenden Busse zu den Hauptverkehrszeiten einen MIV-Rückstau erzeugen würden. Damit würde der Verkehr im Knoten, der zu diesen Zeiten bereits heute an seine Kapazitätsgrenze kommt, punktuell zum Erliegen kommen.

In einem separaten Projekt wird jedoch die Lichtsignalanlage so angepasst, dass der Veloverkehr auf der Schwarzenburgstrasse stadteinwärts gegenüber dem MIV priorisiert wird.

5. Mitwirkung

Zum Betriebs- und Gestaltungskonzept der Linie 10 fand vom 14. März 2022 bis 10. Mai 2022 eine öffentliche Mitwirkung statt. Es gingen insgesamt 9 Eingaben von politischen Parteien und Interessengemeinschaften ein, wovon 3 von spezifisch städtischen Organisationen stammen (FDP/Die Liberalen Stadt Bern, IG Mattenhof und QM3/Quartiermitwirkung Stadtteil 3). Zudem beteiligten sich gesamthaft 12 Privatpersonen an der Mitwirkung⁴.

Die Mitwirkung hat gezeigt, dass die öffentliche Zustimmung für das Vorhaben hoch ist: Drei Viertel aller Stellungnahmen beurteilen den Gesamteindruck des Projekts als «gut» oder «eher gut». Der Betrieb der Linie 10 Bern-Köniz mit Doppelgelenktrolleybussen wird weithin als die geeignete Lösung betrachtet. Das Konzept der teilweisen Fahrleitungen, welches die Voraussetzung für den Betrieb der Linie mit fossilfreien Doppelgelenktrolleybussen darstellt, wie auch die unterirdische Anordnung der Gleichrichterstationen findet eine breite Zustimmung.

Die Haltestellen-Lage wird von rund drei Vierteln der Mitwirkenden als «gut» oder «eher gut» beurteilt. In den Antworten zu dieser Frage finden sich die Mehrzahl der kritischen Rückmeldungen, welche namentlich Vel oanliegen betreffen. Mehrfach wird angemerkt, dass die Sicherheit und das durchgängige Fahren auf der Velohauptroute Bern-Köniz durch die Fahrbahnhaltestellen ohne explizite Haltestellenumfahrung für die Velofahrenden nicht gegeben sei, da diese hinter dem Bus anhalten müssten. Veloumfahrungen wurden im Rahmen des Vorprojekts sowohl in Köniz als auch in Bern geprüft, mussten jedoch aufgrund von haltestellenspezifischen Restriktionen (namentlich enge Platzverhältnisse) mit Ausnahme der Haltestelle Weissenstein stadtauswärts verworfen werden. Dies ist aus Velosicht bedauerlich. Bushaltestellen stellen jedoch an sich kein spezifisches Verkehrssicherheitsproblem für Velos dar. Zu beachten ist zudem, dass die an den Haltestellen gewährleistete Fahrbahnbreite von 4,5 m Velos das Überholen stehender Busse erlaubt. Im Perimeter Sandwürfi-Dübystrasse steht weniger geübten Velofahrenden zudem eine Velonebenroute als Alternative zur Schwarzenburgstrasse zur Verfügung (der Ausbau des Abschnitts Muhlern-/Stapfenstrasse ist ein laufendes Vorhaben der Gemeinde Köniz).

Wo bauliche Anpassungen vorgenommen werden, dienen diese gleichzeitig der Errichtung eines niveaugleichen Einstiegs. Hinsichtlich Hindernisfreiheit wird von Seiten der interessenvertretenden Organisation anerkannt, dass der Vollerhöhung der Haltestellenkanten auf 22 cm im Projekt generell eine hohe Priorität eingeräumt wird. Optimierungen, welche bei einzelnen Haltestellen gewünscht werden, werden im weiteren Projektverlauf geprüft werden können.

Vereinzelte Kritik wird sowohl in Köniz als auch in Bern an den geplanten Fahrleitungsabschnitten entlang des Liebefeldparks, bzw. des Monbijouparks geäußert. In je einer Eingabe wird dafür plädiert, die Fahrleitungen entlang eines Parks in einen anderen Abschnitt zu verlegen. Hierzu ist zu bemerken, dass auf der Gesamtstrecke ein ausgewogenes Verhältnis von Abschnitten mit und ohne Fahrleitungen erreicht werden muss, um die genügende Stromversorgung der Busse zu gewährleisten. Die Fahrleitungen entlang der beiden Parks sind deshalb erforderlich und können nicht auf andere Streckenabschnitte verschoben werden.

⁴ Der Mitwirkungsbericht ist abrufbar unter <https://www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/projekte/Buslinie-10-Bern-Koeniz.php>

6. Kosten

Für die Projektierung und Realisierung der Anpassung Haltestelle der Buslinie 10 ist seitens Stadt mit Gesamtkosten von Fr. 1 370 000.00 zu rechnen. Aufgrund des vorliegend gewählten Vorgehens (kombinierter Projektierungs- und Realisierungskredit) sind noch verschiedene Fragen offen und kann lediglich mit einer Kostengenauigkeit von +/- 30 Prozent gerechnet werden. Zwar entspricht es nicht dem üblichen Vorgehen zur Umsetzung von Infrastrukturprojekten, beim Vorliegen einer Vorstudie und der dazugehörigen Mitwirkungsergebnisse bereits den gesamten Projektierungs- und Ausführungskredit zu beantragen. Vorliegend erachtet der Gemeinderat das Vorgehen aber als gerechtfertigt, da relativ bescheidene Infrastrukturmassnahmen zur Umsetzung vorgesehen sind, die Aufwärtskompatibilität der Massnahmen gesichert ist und die Zeit für die fristgerechte Umsetzung des Projekts knapp ist.

Baumeisterkosten, Verkehrsführung, Markierung	Fr.	705 000.00
Honorare (Projektierung, Bauherrenunterstützung, Kommunikation) *	Fr.	485 000.00
Diverses (Nebenkosten etc.), Kunst im öffentlichen Raum (KiöR)**	Fr.	60 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	120 000.00
Total Projektierungs- und Realisierungskredit (inkl. MwSt.)	Fr.	1 370 000.00

* inkl. Kredit Vorstudie Fr. 80 000.00, vom Gemeinderat am 1. September 2021 in eigener Kompetenz genehmigt

** 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. Im vorliegenden Fall ist dafür unter «Diverses / Unvorhergesehenes» ein Beitrag von Fr. 12 600.00 eingerechnet.

7. Folgekosten

7.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	1 370 000.00	1 335 750.00	1 301 500.00	34 250.00
Abschreibung 2.5 %	34 250.00	34 250.00	34 250.00	34 250.00
Zins 1.30 %	17 810.00	17 365.00	16 920.00	445.00
Kapitalfolgekosten	52 060.00	51 615.00	51 170.00	34 695.00

7.2 Betriebsfolgekosten

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

8. Beiträge Dritter

In der nächsten Projektphase wird geprüft, ob ein Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes, 1. Generation, aktiviert werden kann. Das Projekt wurde angemeldet. Über die Höhe allfälliger Beiträge kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage gemacht werden. Welche Elemente effektiv beitragsberechtigt sind, ist mit den entsprechenden Fachstellen von Bund und Kanton zu klären.

9. Terminplan

Gestützt auf den Gesamtterminplan des Projekts, soll das städtische Teilprojekt wie folgt umgesetzt werden:

Aktivität	1/23	2/23	3/23	4/23	1/24	2/24	3/24	4/24	1/25	2/25	3/25	4/25
Vorprojekt	■	■										
Bauprojekt			■	■								
Bewilligungsverfahren					■	■						
Ausführungsprojekt							■	■				
Baumeistersubmission								■	■			
Ausführung										■	■	
Einführung E-Trolleybus												■

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Haltestellenanpassung für Doppelgelenktrolleybusse der Linie 10; 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 Haltestellenanpassung der Linie 10 wird ein Kredit von Fr. 1 370 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100812 (Kostenstelle 510110), genehmigt. Allfällige Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 7. September 2022

Der Gemeinderat