

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

**Neugestaltung Seftigenstrasse: Abschnitt Morillon bis Sandrain (SEFT 3);
Projektierungskredit**

1. Worum es geht

Die Seftigenstrasse stellt eine zentrale Achse im Verkehrssystem der Agglomeration Bern und im Siedlungsgebiet der Standortgemeinden Köniz und Bern dar. Im Strassenabschnitt zwischen dem Knoten Monbijou-/Seftigenstrasse und der Tramwendeschleife Wabern besteht Handlungsbedarf: Die Tramgleise erreichen in einigen Jahren das Ende ihrer Lebensdauer und müssen ersetzt werden. Zudem müssen die Haltestellen gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst und hindernisfrei ausgestaltet werden. Gleichzeitig sollen die Schwachstellen auf der Kantonsstrasse behoben werden – insbesondere sollen die Sicherheit und Nutzbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Strassenraumgestaltung auf eine zukünftige Siedlungsentwicklung im Gebiet Morillon abgestimmt werden.

Das Gesamtvorhaben «Projekte Seftigenstrasse» umfasst drei Projekte: die Tramlinienverlängerung Kleinwabern (SEFT 1), die Sanierung Zentrum Wabern (SEFT 2) und die Neugestaltung Seftigenstrasse, Morillon bis Sandrain (SEFT 3). Die Stadt Bern ist als Standortgemeinde beim Projekt SEFT 3 involviert. Strasseneigentümer der Seftigenstrasse ist der Kanton Bern, welcher die Federführung für das Projekt innehat und zusammen mit BERNMOBIL, Köniz und ewb eine Bauherrengemeinschaft bildet. Bei dem Projekt SEFT 3 ist zudem die Stadt Bern in die Bauherrengemeinschaft eingebunden.

Im Rahmen des Projekts SEFT 3 sollen nicht nur die Tramgleise saniert, sondern auch Verbesserungen im Strassenraum vorgenommen werden. Die Seftigenstrasse wurde im kantonalen Sachplan Veloverkehr als Veloalltagsroute mit kantonaler Netzfunktion festgelegt. Täglich passieren ca. 830 Velos die Seftigenstrasse (Velozählstelle Villa Bernau). Es ist davon auszugehen, dass der Veloverkehr in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Eine dieser Entwicklung entsprechende Veloinfrastruktur fehlt bis heute. Damit die Sicherheit für die Velofahrenden erhöht werden kann, sollen deshalb auf beiden Seiten der Seftigenstrasse abgesetzte und durchgängige Velowege erstellt werden. Um den erforderlichen zusätzlichen Platz für den Velo- und Fussverkehr zu schaffen, muss das Tram, das heute in beiden Richtungen über weite Strecken auf einem Eigentrassee zirkuliert, in Stadtrichtung neu im Mischverkehr geführt werden. Die Kapazitäten für das Tram und den Individualverkehr können dank einer optimierten Lichtsignalsteuerung beibehalten werden. Zusätzliche Strassenquerungen für Fussgänger*innen, hindernisfreie Tramhaltestellen sowie neu Tempo 30 auf dem Abschnitt zwischen Morillonstrasse und Schöneegg führen zu weiteren Verbesserungen für den Langsamverkehr.

Die Stadt Bern beteiligt sich an den Gesamtkosten von SEFT 3. Die Mitfinanzierung betrifft insbesondere Anpassungen an den Belägen und an den Versteinungen auf Gemeindestrassen, welche in die Seftigenstrasse einmünden, die Wartehallen auf Gemeindeboden sowie Anteile an den neuen Lichtsignalanlagen. Die grösste dieser Anpassungen erfolgt am Knoten Sandrain Nord (Kreuzung Sandrainstrasse/Landoltstrasse/Seftigenstrasse) – hier erfolgen unter anderem auch Verbesserungen für den Veloverkehr.

Punktuell wurde die Stadt Bern auch in die Projektierung von SEFT 2 einbezogen, da sich ein kleiner Abschnitt des Projektperimeters auf Stadtberner Boden befindet. Die Stadt Bern beteiligt sich mit

einem Pauschalbetrag (Anteil 0.2 %) kostenmässig am Projekt SEFT 2. Der entsprechende Ausführungskredit wird zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit dem Ausführungskredit für das Projekt SEFT 3 beantragt.

Für die Projektierung der Vorhaben im Rahmen von SEFT 3 (Neugestaltung Seftigenstrasse, Abschnitt Morillon bis Sandrain) beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Projektierungskredit von Fr. 410 000.00 (inkl. MwSt.). Mit dem Projektierungskredit sollen das Vor-, Bau- und Ausführungsprojekt erarbeitet und die notwendigen Schritte für den Erhalt einer Baubewilligung eingeleitet werden.

2. Ausgangslage

An der Seftigenstrasse sollen unter Federführung des Kantons drei Projekte umgesetzt werden: die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern (SEFT 1), die Sanierung des Zentrums Wabern (SEFT 2) und die Neugestaltung der Seftigenstrasse zwischen Morillon und Sandrain (SEFT 3). Den drei Projekten liegen gemeinsame Ziele zugrunde: Die ÖV-Erschliessung soll verbessert – insbesondere die Anbindung von Kleinwabern ist ungenügend –, die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht, die Strasse für den Fussverkehr durchlässiger und die erforderlichen Tramgleissanierungen durchgeführt werden.

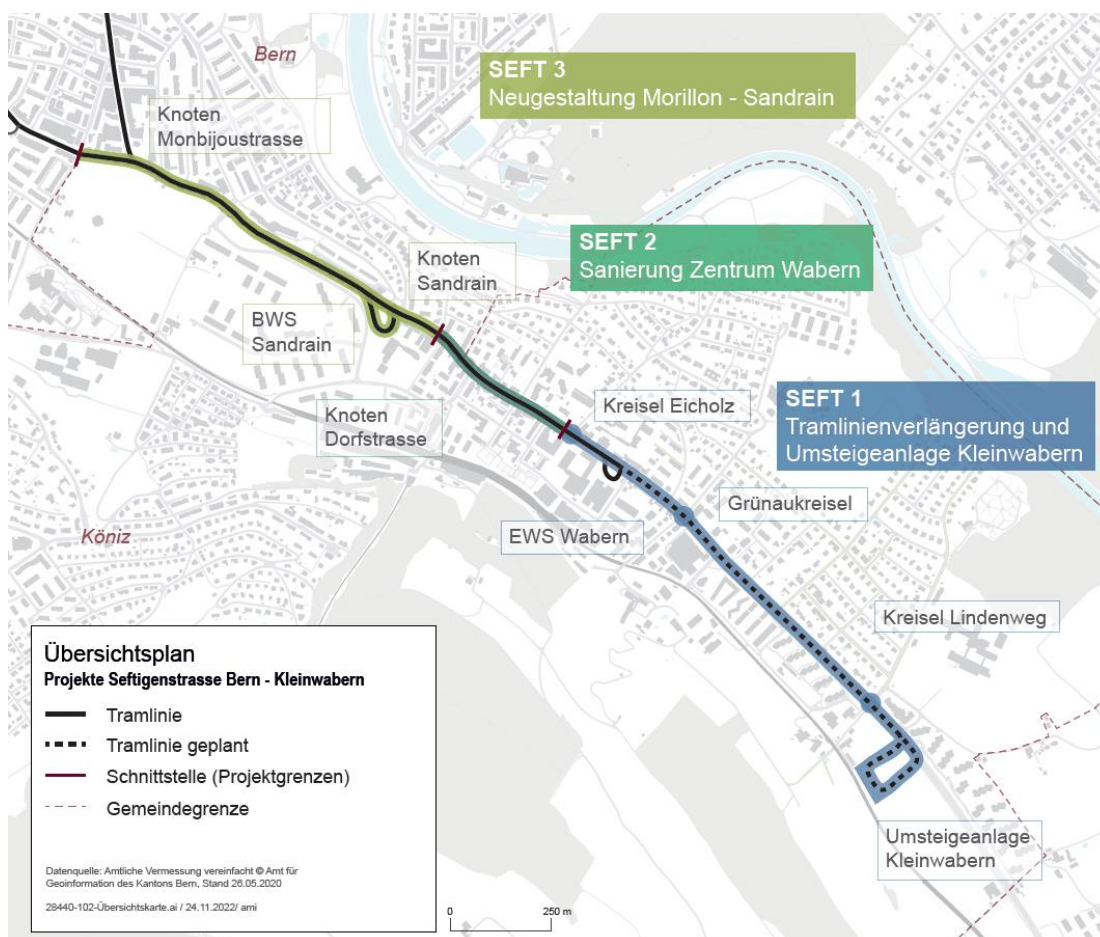


Abb. 1: Übersichtsplan Gesamtprojekt Bern – Kleinwabern mit den drei Projekten

Die Stadt Bern war und bleibt eng in die Planung von SEFT 3 involviert. Als Standortgemeinde und Mitglied der Bauherrengesellschaft ab Phase Projektierung Bauprojekt hat sie sich an den Gesamtkosten von SEFT 3 zu ca. 5 % zu beteiligen. Die Kostenbeteiligung betrifft die Neugestaltung der Strassenbereiche innerhalb des Projektperimeters, welche sich im Eigentum der Stadt Bern befinden, die neuen Wartehallen innerhalb der Gemeindegrenzen und Anteile an den anzupassenden Lichtsignalanlagen. Die Stadt Bern hat in den verschiedenen Projektgremien aktiv mitgewirkt und

Stellung bezogen – speziell auch bezüglich Klimamassnahmen. So hat sie gefordert, dass weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Klimaverträglichkeit geprüft werden. Diesem Anspruch wurde seitens Bauherrschaft Rechnung getragen (siehe Kapitel 5).

Das Projekt SEFT 3 lag vom 16. Oktober 2023 bis 14. November 2023 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Es gingen 24 Eingaben von Parteien, Interessensorganisationen und Privatpersonen ein. Kritische Rückmeldungen gab es insbesondere zum Temporegime, zur Führung des Trams im Mischverkehr sowie zur geplanten Betriebswendeschleife (siehe Kapitel 6).

3. Das Gesamtvorhaben

3.1 SEFT 1: Tram Kleinwabern

Mit dem Projekt Tram Kleinwabern wird die Tramlinie 9 um 1,4 Kilometer bis zur neuen S-Bahnhaltestelle «Kleinwabern» verlängert. Dadurch wird Kleinwabern optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Verlängerung der Tramlinie führt von der heutigen Endhaltestelle «Wabern» über die beiden neuen Haltestellen «Bächtelenpark» und «Lindenweg» bis zum neuen ÖV-Knoten «Kleinwabern». Die neuen Haltestellen werden hindernisfrei ausgestaltet. So können Fahrgäste mit Rollstuhl, Gehstock oder Kinderwagen bequem ein- und aussteigen. Mit dem Velo können die neuen Haltestellen sicher umfahren werden. An der Endhaltestelle «Kleinwabern» entsteht ein neuer, attraktiver Umsteigeknoten für den öffentlichen Verkehr. Neben der Tram- und Bushaltestelle bei der neuen Tramwendeschleife realisiert die BLS gleichzeitig die neue S-Bahnstation «Kleinwabern» (Strecke Bern-Belp-Thun). Zudem werden mehrere Buslinien die Haltestelle «Kleinwabern» bedienen. ÖV-Nutzende können somit direkt zwischen S-Bahn, Tram und Bus umsteigen. Die attraktive Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ermöglicht gleichzeitig die nachhaltige Weiterentwicklung von Kleinwabern. Das Tram nach Kleinwabern soll dazu beitragen, die für die Seftigenstrasse aufgrund der Siedlungsentwicklung prognostizierte weitere Verkehrszunahme umweltverträglich aufzufangen.

Bauherren des Projekts Tram Kleinwabern sind BERNMOBIL, der Kanton (kantonales Tiefbauamt), die Gemeinde Köniz und ewb. Gemäss aktuellem Zeitplan ist der Baustart von SEFT 1 im Jahr 2026 vorgesehen.



Abb. 2: Übersichtsplan Projekt Tram Kleinwabern (SEFT 1)

3.2 SEFT 2: Sanierung Zentrum Wabern

Im Zentrum von Wabern ist neben der notwendigen Sanierung der Gleisanlage auch eine sanfte Sanierung der Strasse vorgesehen. Dieser Abschnitt wurde letztmals 1996/97 gesamtsaniert. Die damals geschaffenen Elemente wie die aufgewerteten Vorplätze, der Mehrzweckstreifen in der

Strassenmitte und der Kreisel Eichholz haben sich bewährt und sollen beibehalten werden. Mit dem Projekt SEFT 2 soll nun besonders die Sicherheit für die Velofahrenden erhöht werden. Zu diesem Zweck wird auf dem Abschnitt zwischen der Einmündung der Sandrainstrasse in die Seftigenstrasse bis zum Kreisel Grünau Tempo 30 eingeführt. Durch das neue Temporegime wird die Strasse sicherer, der Verkehr flüssiger und die Lärmbelastung tiefer. Die bestehenden Tramhaltestellen werden hindernisfrei umgestaltet. Wo dies aufgrund der Platzverhältnisse möglich ist, führt der Veloweg um die Haltestellen herum. Wo weniger Platz vorhanden ist, sind Haltestellen vorgesehen, welche mit dem Velo überfahren werden können, wenn sich kein Tram an der Haltestelle befindet.



Abb. 3: Übersichtsplan Temporegime SFT 1 und SEFT 2

Bauherren des Projekts Sanierung Zentrum Wabern sind der Kanton (kantonales Tiefbauamt), BERNMOBIL, die Gemeinde Köniz und ewb. Gemäss aktuellem Zeitplan ist der Baustart von SEFT 2 im Jahr 2026 vorgesehen.

Die Stadt Bern wurde punktuell in das Projekt Sanierung Zentrum Wabern einbezogen und konnte ihre Bedürfnisse anbringen. Die Stadt Bern übernimmt keine Projektierungskosten, wird sich jedoch mit einem Pauschalbetrag von Fr. 14 000.00 an den Realisierungskosten SEFT 2 beteiligen, da wenige Abschnitte des Projektperimeters auf Stadtberner Boden liegen. Dies entspricht einem Kostenanteil von rund 0,2 % an den erwarteten Gesamtkosten von SEFT 2. Der entsprechende Ausführungskredit wird zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit dem Ausführungskredit für das Projekt SEFT 3 beantragt.

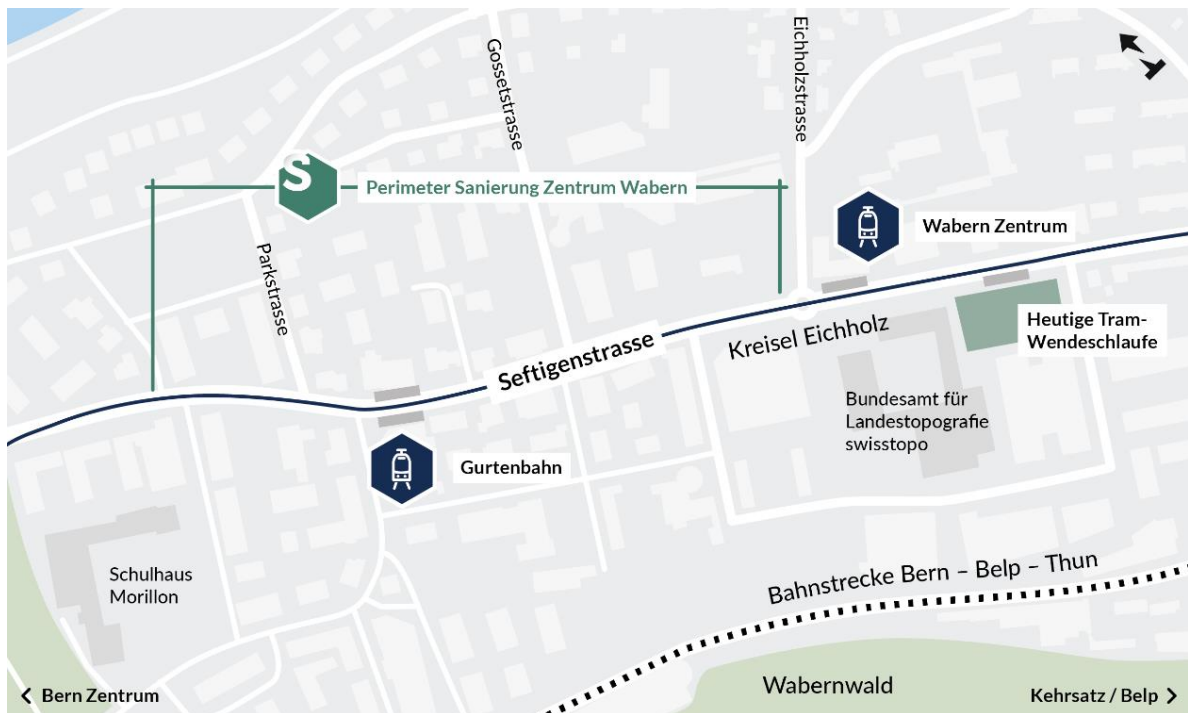


Abb. 4: Übersichtsplan Projekt Sanierung Zentrum Wabern (SEFT 2)

3.3 SEFT 3: Neugestaltung Seftigenstrasse, Morillon bis Sandrain

Im Zentrum des vorliegenden Kreditantrags steht das Projekt SEFT 3. Als Standortgemeinde und Teil der Bauherrengesellschaft ist die Stadt Bern stark ins Projekt involviert. Im folgenden Kapitel wird es im Detail vorgestellt.

4. SEFT 3: Neugestaltung Seftigenstrasse, Abschnitt Morillon bis Sandrain

4.1 Überblick Baumassnahmen SEFT 3

Beim Projekt SEFT 3 liegt die Bauherrschaft beim Kanton Bern (Strasseneigentümer), BERNMOBIL, der Stadt Bern, der Gemeinde Köniz und ewb. Im Unterschied zu SEFT 1 und 2 ist die Stadt Bern hier konkret in der Planung und Umsetzung von Massnahmen involviert und hat ein besonderes Augenmerk daraufgelegt, die baulichen Standards der Stadt in Bezug auf die Klimaverträglichkeit einzubringen. Mit dem Projekt SEFT 3 wird der Strassenraum in der Seftigenstrasse neu aufgeteilt. Die bestehende Tramgleisanlage wird abgebrochen und – teilweise versetzt – neu eingebaut; partiell ist dies mit der Aufhebung des bisherigen Tram-Eigentrassees verbunden. Damit wird Raum frei für Verbesserungen im Strassenraum, insbesondere für die fehlende Veloinfrastruktur.

Der neue Tramrog und die geplanten Grünstreifen mit Bepflanzungen (Baumgruben) bedingen eine Umplatzierung bestehender Werkleitungen. In diesem Zusammenhang werden auch die verschiedenen Werkleitungen erneuert (Elektro-, Gas-, Telekommunikations- und Wasserleitungen). Energie Wasser Bern (ewb) plant zudem den Einbau von Fernwärmeleitungen.

Sämtliche Lichtsignalanlagen im Projektperimeter von SEFT 3 werden an die neue Strassengeometrie angepasst und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Bei Staus kann so dem Tram – auch wenn es nicht mehr ausschliesslich im Eigentrassee geführt wird – Vortritt vor dem Individualverkehr eingeräumt werden. Je nach Verkehrsaufkommen können einzelne Abschnitte dosiert werden, damit ein stabiler Fahrplan des Trambetriebs auf der Seftigenstrasse gewährleistet werden kann.

4.2 Massnahmen im Strassenraum (neue Strassengeometrie)

Die Änderungen im Strassenraum, welche mit dem Projekt umgesetzt werden, können in drei Abschnitte unterteilt werden, wobei die Knoten Schönegg und Sandrain separat betrachtet werden.

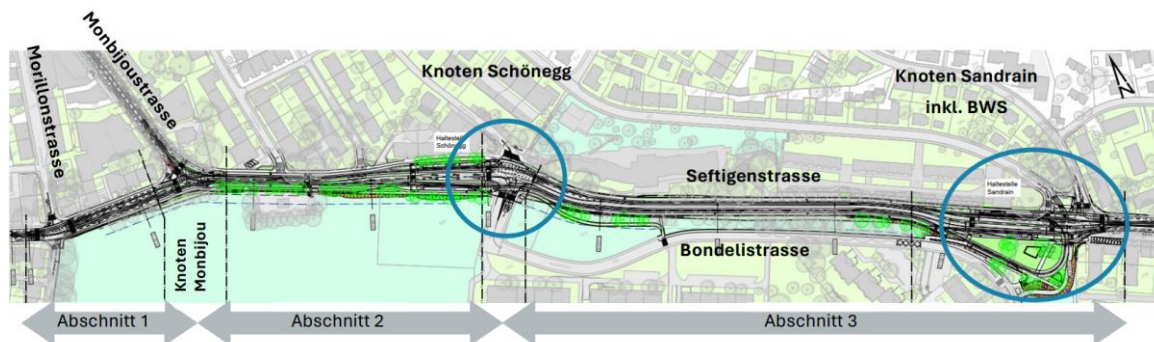


Abb. 5: Abschnittsbildung Seftigenstrasse inkl. Knoten

4.2.1 Abschnitt 1 (Knoten Morillon-/Seftigenstrasse bis Knoten Monbijou)

Das Tram und der Autoverkehr werden in diesem Abschnitt weiterhin im Mischverkehr geführt. Beidseitig werden die bestehenden schmalen Radstreifen auf 1.80 m verbreitert und neu auf die gesamte Länge angeordnet. Der Strassenquerschnitt wird verbreitert. Fussgänger*innen werden auf dem nördlichen und südlichen Gehweg, parallel zu den Radstreifen geführt. Die Knoten Morillon und Monbijou werden durch eine Lichtsignalanlage mit Trambevorzugung geregelt. Die Lichtsignalanlage am Knoten Monbijou dient lediglich der Tramsicherung und ist im Grundzustand dunkel. Durch die neue Anordnung der Gleisanlage schwenkt die MIV-Spur mitsamt Velostreifen nicht mehr in die Fahrbahnmittle. Dies vereinfacht die Linienführungen über den neuen Knoten und ermöglicht insbesondere dem Veloverkehr in Richtung Wabern den direkten und einfachen Wechsel vom markierten Radstreifen auf den im weiteren Verlauf der Seftigenstrasse abgesetzten Radweg.

4.2.2 Abschnitt 2 (Knoten Monbijou bis Knoten Schönegg)

Das bisher südlich der Seftigenstrasse gelegene Tram-Eigenstrasse wird aufgehoben. Mit Ausnahme des Haltestellenbereichs Schönegg in Fahrtrichtung stadtauswärts werden hier deshalb Tram und Autoverkehr neu im Mischverkehr geführt. Stadtauswärts fährt das Tram in einer Geraden in die in Seitenlage angeordnete Haltestelle Schönegg, stadteinwärts durchgehend im Mischverkehr. Durch die Neuaufteilung des Strassenquerschnitts kann die fehlende Veloinfrastruktur ergänzt werden. Die Veloführung erfolgt zukünftig auf offener Strecke mit vertikal abgesetzten 2.20 m breiten Radwegen. Im Haltestellenbereich ist beidseitig eine 1.80 m breite Veloumfahrung vorgesehen, damit die Fahrgeschwindigkeit gedrosselt wird und kurze, sichere Fussverbindungen entstehen. Als Querungs- und Abbiegehilfe von der Seftigenstrasse in die Seitenstrassen wird ein 2.00 m breiter Mittelstreifen in der Seftigenstrasse erstellt. Zwischen den Einmündungen wird der Mittelstreifen entsiegelt. Die Einmündungen Roschistrasse und Friedheimweg werden redimensioniert und als Trottoirüberfahrten ausgebildet, damit die Fussgängerinnen und Fussgänger in jedem Fall Vortritt haben. Sie werden auf beidseitig geführten Gehwegen entlang der Seftigenstrasse geführt.



Abb.6: Geplante Strassenraumgestaltung zwischen Monbijou und Haltestelle Schönegg stadtauswärts (Visualisierung: qturn)

Damit die Belastungsgrenzwerte für den Lärm eingehalten werden können, wird nebst dem Einbau eines lärmindernden Belags zusätzlich die Höchstgeschwindigkeit bis vor den Knoten Schönegg auf 30 km/h reduziert.

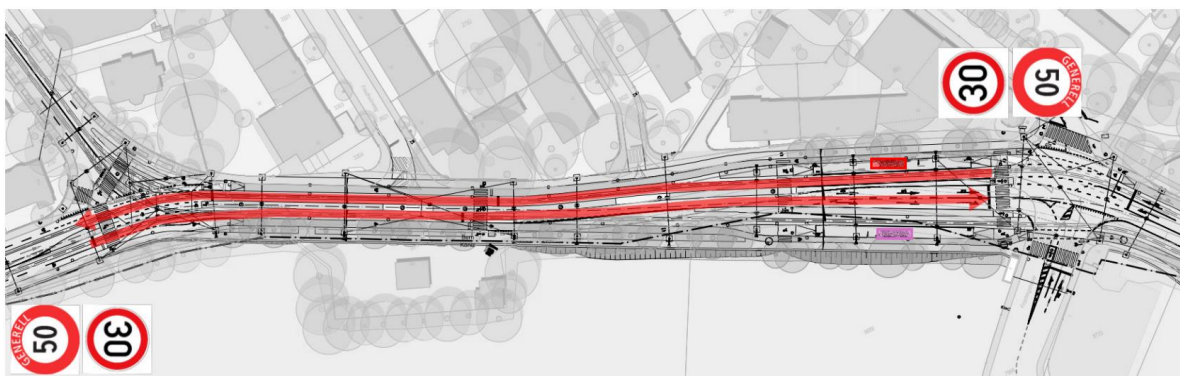


Abb. 7: Tempo 30 Monbijoustrasse bis Knoten Schönegg

Stadteinwärts wird bei der Haltestelle Schönegg eine Wartehalle installiert. Stadtauswärts sollen aufgrund der tiefen Einsteigezahlen vorerst nur die Ausrüstung (Bänke, Abfalleimer, Ticketautomat) angebracht sowie die Zuleitungen realisiert werden. Sollte in Zukunft das Bedürfnis nach einer voll ausgebauten Wartehalle entstehen, kann dies ohne zusätzliche Mehrkosten umgesetzt werden.

4.2.3 Knoten Schönegg

Die Spuraufteilung wird mit der neuen Veloführung ergänzt. Ansonsten bleibt der Knoten unverändert und wird auch künftig mit einer Lichtsignalanlage betrieben. Das Linksabbiegen für Velofahrende von der Seftigenstrasse in die Wabernstrasse und in den Frischingweg kann neu auch indirekt erfolgen.

4.2.4 Abschnitt 3 (Knoten Schönegg bis Knoten Sandrain)

Ab der Haltestelle Schönegg wird das Tram stadtauswärts bis zur Haltestelle Sandrain weiterhin auf einem Eigentrassee geführt. Stadteinwärts fährt das Tram neu im Mischverkehr; dabei wird es mittels Lichtsignalanlage gegenüber dem übrigen Verkehr bevorzugt. Das heutige Temporegime (Tempo 50) zwischen Schönegg und Sandrain gilt weiterhin.

Der im Vorprojekt angedachte neue Fussweg von der Seftigenstrasse an die Bondelistrasse (über das freie Feld) wird aufgrund von negativen Rückmeldungen aus der Mitwirkung nicht weiterverfolgt. Fussgängerinnen und Fussgänger benutzen den bereits heute bestehenden Gehweg des Frischingweg via Bondelistrasse zur Betriebswendeschleufe (siehe Kap. 4.2.5). Ab dem heutigen Zebrastreifen (Bondelistrasse 14) wird die Gemeindestrasse redimensioniert, um ein neues 2.00 m breites

Trottoir erstellen zu können. Kurz vor der geplanten Betriebswendeschleufe werden auf der Bondelistrasse beidseitig neue hindernisfreie Fahrbahnhaltestellen für den Trammersatzbetrieb erstellt.

Auch auf dem Abschnitt Schönegg bis Sandrain werden von der Fahrbahn abgetrennte Velowege geschaffen. Mit den künftig 2.50 m breiten Velowegen (1.80 m im Haltestellenbereich) kann die heutige Veloführung deutlich verbessert und sicherer gemacht werden.



Abb.8: Geplante Strassenraumgestaltung zwischen den Tramhaltestellen Schönegg und Sandrain stadteinwärts (Visualisierung: qturn)

4.2.5 Knoten Sandrain inkl. Haltestelle und Betriebswendeschleufe

Mit dem Projekt Tram Kleinwabern wird der Tram-Ast nach Wabern wesentlich verlängert. Damit die Betriebsstabilität weiterhin gewährleistet werden kann, wird zwischen Bern-Bahnhof und Kleinwabern eine neue Wendemöglichkeit (näher zum Bahnhof) zur Verfügung gestellt – konkret wird bei der Haltestelle Sandrain eine Tram-Betriebswendeschleufe eingerichtet. Dank der Betriebswendeschleufe lässt sich der ÖV-Betrieb auch bei Störungen aufrechterhalten. Zudem bringt die Wendeschleufe eine für einen reibungslosen Trambetrieb notwendige Flexibilität. So können zum Beispiel stark verspätete Tramzüge bei der Betriebswendeschleufe vorzeitig gewendet und später wieder fahrplangerecht eingereicht werden.

Stadteinwärts wird bei der Haltestelle Sandrain eine Wartehalle installiert. Analog zur Haltestelle Schönegg sollen stadtauswärts aufgrund der tiefen Einsteigezahlen vorerst nur die Ausrüstung (Bänke, Abfalleimer, Ticketautomat) angebracht sowie die Zuleitungen realisiert werden. Sollte in Zukunft das Bedürfnis nach einer voll ausgebauten Wartehalle entstehen, kann dies ohne zusätzliche Mehrkosten umgesetzt werden.

Das Knotenlayout des Knotens Sandrain wird angepasst und dem Veloverkehr wird mehr Beachtung geschenkt. Auf der Hauptrichtung wird die Linksabbiegespur stadtauswärts (Richtung Sandrainstrasse und Landoltstrasse) aufgehoben. Dies ermöglicht eine wesentlich flexiblere Knotensteuerung, womit die Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmenden reduziert wird. Die neue Veloführung der Gemeinde Köniz zwischen der Bondelistrasse und der Betriebswendeschleufe wird an die Seftigenstrasse angebunden inklusive geregelter Querungsmöglichkeit Richtung Landoltstrasse beziehungsweise Sandrainstrasse. Die neue 3.50 m breite Veloanbindung an die Bondelistrasse der Gemeinde Köniz kann am Knoten entsprechend der Wunschlinien geführt werden. Die Fussgängerstreifen über die Seftigenstrasse werden mit einer 2.00 m breiten Fussgängerschutzinsel ausgebildet. Der gesamte Knoten inklusive Veloquerung wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

4.3 Kostenbeteiligung der Stadt Bern an SEFT 3

Der Perimeter der geplanten Sanierung umfasst auch Teile von Gemeindestrassen der Stadt Bern. Betroffen sind die Einmündungsbereiche der Morillon-, Monbijou-, Roschi- und der Wabernstrasse sowie des Friedheimwegs. Die grösste vom Projekt betroffene Fläche im Besitz der Stadt Bern befindet sich beim Knoten Sandrain mit der Anbindung an die Landolt- und die Sandrainstrasse. Die Kosten für die Anpassungen an der Oberfläche in den genannten Bereichen werden durch die Stadt Bern getragen.

Die Wartehallen Schöneegg stadteinwärts und Sandrain stadteinwärts werden durch die Stadt Bern finanziert. Für die Wartehallen soll der neue Wartehallentyp Stadt Bern eingesetzt werden. Die Beschaffung einer neuen städtischen Wartehalle ist zurzeit im Gang; dafür hat der Stadtrat am 24. August 2023 einen Projektierungskredit von Fr. 460 000.00 bewilligt.

Grundsätzlich befindet sich die LSA in der Kantonsstrasse im Eigentum des Kantons. Aufgrund der Richtlinie «Kostentragung an Kantonsstrassenknoten mit Gemeinde- & Privatstrassen im Gemeindegebrauch» vom 1. Januar 2017 muss sich die Stadt Bern bei den verschiedenen Verkehrsknoten entlang der Seftigenstrasse an den Kosten der LSA beteiligen. Der Investitionskostenteiler errechnet sich proportional zur Anzahl der LSA-geregelten Anschlüsse (Eigentums- & Bestandteilsprinzip). Im vorliegenden Fall gehen aufgrund der Anzahl städtischen Einmündungen ca. 30 % der Kosten für die LSA zulasten der Stadt Bern.

5. Klimamassnahmen

Das Projekt SEFT 3 bringt zahlreiche Verbesserungen mit sich, beinhaltet jedoch aufgrund der sich teilweise überschneidenden Interessen zwangsläufig auch gewisse Nachteile. So nimmt mit den geplanten Massnahmen im Verkehrsraum der Versiegelungsgrad im Perimeter zu – dies zugunsten der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs, der durchgehenden Velowege und der Fahrplanstabilität (Betriebswendeschlaufe). Zudem kann das neue Eigentrassee nicht mehr entsiegelt als Rasengleis ausgebildet werden und müssen aufgrund der Verbreiterung des Strassenraums sowie – punktuell – wegen der temporären Umfahrung über die Morillonmatte während der Bauphase rund 60 Bäume und ca 3 400 m² Wildhecken weichen.

Auf den weiterhin als Eigentrassee geführten Gleisabschnitten wird es (neu) keine Begrünung mehr geben: Das Eigentrassee zwischen Schöneegg und Sandrain muss auch als Fahrspur für den Tramersatz und Verstärkungsbusse genutzt werden können. Die Materialisierung wird im Bauprojekt definiert. Aktuell ist Asphaltbelag vorgesehen, damit die Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit (Bodenbelastung bei Vollbremsung) gewährleistet werden kann. Neben diesen technischen Argumenten spricht auch die aufgrund des Unterbaus begrenzte Versickerung gegen ein begrüntes Eigentrassee. Eine Begrünung auf einem Tramtrassee hat bloss einen kleinen Aufbau auf einer versiegelten Fläche; die Wirksamkeit auf das umliegende Klima ist daher bescheiden und kleiner als bei einer Rasenfläche und deutlich geringer als bei einer Beschattung durch Bäume. Vor diesem Hintergrund sind die Projektverantwortlichen zur Überzeugung gelangt, dass der Wegfall des begrüntes Eigentrassees vertretbar ist und am wirkungsvollsten durch zusätzliche Bäume kompensiert werden kann.

Mit dem ursprünglichen Plan zur Kompensation der betroffenen Grünflächen, Bäumen und Hecken war die Stadt Bern nicht zufrieden und forderte deshalb die Projektleitung auf, nebst dem gesetzlich vorgeschriebenen Ersatz der naturnahen Lebensräume die Umsetzung von zusätzlichen Klimamassnahmen zu prüfen. Damit konnten wesentlichen Verbesserungen erzielt werden.

So hat sich gezeigt, dass in- und ausserhalb des Projektperimeters zusätzliche Baumpflanzungen möglich sind: Neu können 60 Bäume entlang der Seftigenstrasse ersetzt und entlang der Bondelistrasse bis zu 18 weitere Bäume gepflanzt werden. Zudem sind ausserhalb des Projektperimeters 10 Bäume bei der Stiftung Bächtelen am Gurtenhang vorgesehen. In der weiteren Projektplanung

soll weiter geprüft werden, ob im Haltestellenbereich Schönegg und Sandrain zusätzliche Baumpflanzungen möglich sind, ohne dass Sichtbeziehungen, Sicherheit und Werkleitungsunterhalt tangiert werden. Insgesamt wird es darum im Projektperimeter nach der Sanierung spürbar mehr Bäume geben als heute.

Die tangierte Heckenfläche kann im Projektperimeter selbst und bei der Stiftung Bächtelen komplett kompensiert werden. Im Hinblick auf zusätzliche Ersatzflächen für Hecken finden zudem derzeit Gespräche mit Grundeigentümer*innen statt. Bei erfolgreichem Verhandlungsverlauf könnten schliesslich mehr Heckenflächen entstehen, als durch das Projekt wegfallen.

Weiter ist im Abschnitt zwischen der Monbijoustrasse und der Schönegg ein durchgehender 2.00 m breiter, bepflanzter Grünstreifen geplant, auf welchem das Oberflächenwasser der Fuss- und Velowege zentral versickern soll. Zwischen Schönegg und Sandrain werden am südlichen Rand zwei Sickermulden erstellt, die das Oberflächenwasser des Velowegs aufnehmen. Auch in der Betriebswendeschleife sind Sickermulden vorgesehen, die das gesamte anfallende Wasser der Velo- und Gehwege sowie der ÖV-Spur versickern können.

6. Mitwirkung

Das Projekt SEFT 3 lag vom 16. Oktober bis 14. November 2023 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Am 17. Oktober 2023 fand ein öffentlicher Informationsanlass statt, an welchem das Projekt vorgestellt und Fragen der Besucher*innen beantwortet wurden.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gingen beim Tiefbauamt des Kantons Bern Stellungnahmen von folgenden Institutionen ein:

- QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Bern
- FDP Freisinnig-Demokratische Partei Bern
- Grünes Bündnis Bern
- SP Sozialdemokratische Partei Köniz
- Grüne Partei Köniz
- Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband, Interessenvertretung des Kantons Bern
- Wabern Leist, Arbeitsgruppe Bau+Planung
- VCS Schweiz, Regionalgruppe Bern

Die Mitwirkung zeigte, dass das Projekt insgesamt auf Zustimmung stösst und von den meisten Mitwirkenden begrüsst wird. Die Absicht, Verbesserungen in der Velo- und Fussgängerführung zu realisieren, wird positiv hervorgehoben. Einige Rückmeldungen weisen auf Optimierungspotenzial hin, besonders hinsichtlich der Planung der Bauphasen, der LSA-Steuerung, der Ver- und Entsiegelung und der Ausgestaltung des Knotens Sandrain. Diese Hinweise werden im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts geprüft und nach Möglichkeit aufgenommen.

Eine tendenziell ablehnende Haltung wurde in der Mitwirkung gegenüber dem Temporegime deutlich, wobei die Meinungen auseinander gehen: Es wird sowohl Tempo 30 auf der ganzen Strecke als auch Tempo 50 auf der ganzen Strecke gefordert. Sollten im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts und des Umweltverträglichkeitsberichts neue Erkenntnisse vorliegen, wird das Temporegime erneut geprüft.

Von einigen Organisationen wurde auch die Linienführung des Trams kritisch beurteilt, das künftig in weiten Teilen des Projektperimeters zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs neu im Mischverkehr zirkulieren soll. Diese Lösung und die geplante Ausgestaltung des Strassenquerschnitts basieren auf einer umfassenden Interessensabwägung. Dabei wurden auch die Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes auf das Tram mittels Mikrosimulationen geprüft und als vertretbar erachtet. Der Gemeinderat ist deshalb im Sinne einer Gesamtwürdigung der Auffassung, dass die aktuell geplante Mischverkehrslösung sinnvoll ist und den Bedürfnissen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden am besten gerecht wird.

Kritik wurde ausserdem bezüglich der Notwendigkeit und der Positionierung der neuen Betriebswendeschleufe geäussert. Der Standort Sandrain wurde bewusst so gewählt, damit im Störfall eine Wende-/Ausweichmöglichkeit fürs Tram ausserhalb der regulären Verkehrsflächen und unmittelbar vor Wabern zur Verfügung steht. Dadurch wird eine effiziente Störfallbewältigung und eine hohe Fahrplanstabilität auf dem Tram-Ast Wabern ermöglicht. Die bestehende Tramwendeschleufe im Zentrum von Wabern wird hingegen im Rahmen des Projekts Tram Kleinwabern aufgehoben, was eine wertvolle und ortszentrumsgerechte Umnutzung der Parzelle ermöglichen wird.

7. Projektorganisation

Das Tiefbauamt des Kantons Bern, BERNMOBIL, die Stadt Bern, die Gemeinde Köniz und ewb bilden eine Bauherrengemeinschaft und planen das Projekt gemeinsam, die Federführung liegt beim kantonalen Tiefbauamt. Die Projektorganisation umfasst eine strategische Ebene (Lenkungsausschuss) und eine operative Ebene (Projektkoordination sowie Projektteam Planung). Die Gemeinde Köniz und die Stadt Bern sind in den verschiedenen Gremien vertreten.

8. Kosten

8.1 Gesamtkosten und Kostenanteil Stadt Bern an SEFT 3

Im Rahmen der Ausarbeitung des Vorprojekts hat der Kanton eine Kostenschätzung (Genauigkeit: +/- 20 %) für die Projektierung und Ausführung des Teilprojekts (SEFT 3) erstellt. Die Gesamtkostenschätzung beläuft sich auf rund 59,7 Mio. Franken. Die Stadt Bern beteiligt sich mit ca. 5 % an den Gesamtkosten. Der definitive Kostenteiler wird festgelegt, wenn die Projektierung auf Stufe Bauprojekt fertiggestellt wurde, und die Kostengenauigkeit bei +/-10 % liegt. Der Kostenanteil, welcher die Stadt Bern zu tragen hat, beläuft sich gemäss heutigem Wissenstand auf etwas mehr als 3 Mio. Franken – diese Schätzung ist allerdings mit den üblichen Unsicherheiten behaftet und soll einzig eine Grössenordnung vermitteln. Die bisher seit Projektbeginn angefallenen Kostenanteile der Stadt Bern wurden bislang durch den Kanton Bern und BERNMOBIL vorfinanziert. Sie werden nach Genehmigung des Kredits in Rechnung gestellt.

8.2 Projektierungskredit Stadt Bern SEFT 3

Die Kosten für den Projektierungskredit der Stadt Bern (Vor-, Bau- und Ausführungsprojekt inkl. Bewilligungsverfahren) setzen sich wie folgt zusammen:

Honorare	Fr.	360 000.00
Baunebenkosten & Diverses	Fr.	10 000.00
Unvorhergesehenes	Fr.	40 000.00
Total Projektierungskredit (inkl. MwSt 8.1 %)	Fr.	410 000.00

9. 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 Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten. Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

10. Beiträge Dritter

Die Gesamtanierung ist Teil des Agglomerationsprogramms der 4. Generation. Die Massnahme ist in der A-Liste aufgeführt und wird durch den Bund mitfinanziert. Welcher Bauherr im Projekt SEFT 3 in welcher Höhe Subventionen erhalten wird, ist noch offen. Allfällige Beiträge Dritter für die Stadt Bern werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.

11. Termine

Für das Teilprojekt SEFT 3 liegt seitens Kanton folgende grobe Terminplanung vor:

- Erarbeitung Bauprojekt bis 4. Quartal 2024
- Kt. Strassenplanverfahren ab 3. Quartal 2025 bis 3. Quartal 2026
- Ausführungskredit Ende 2026
- Geplanter Baustart ab 2028
- Geplante Inbetriebnahme ab 2030

12. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Der Ausbau der Veloinfrastruktur auf einer viel befahrenen Verbindungsstrasse in die Stadt trägt zur Förderung des Veloverkehrs und damit zur Verlagerung auf eine CO²-arme Mobilität bei. Damit wird ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d geleistet.

Allerdings fällt mit der Einführung des Mischverkehrs auf einzelnen Tramstreckenbereichen ein Teil des begrüneten Trameigentrassees weg. Zudem müssen aufgrund der Verbreiterung des Strassenraums, die dem Fuss- und Veloverkehr zugutekommt, Bäume und Hecken weichen. Die Bäume werden nach Abschluss der Arbeiten durch neue Bäume in- und ausserhalb des Projektperimeters ersetzt. Die Baumbilanz ist insgesamt positiv, die genaue Zahl zusätzlicher Bäume kann jedoch erst nach Abschluss der Grundeigentümergegespräche und der abschliessenden Projektierung des Bauprojekts genannt werden. Auch die wegfallende Heckenfläche wird komplett kompensiert, allerdings nur teilweise direkt im Projektperimeter. Könnten alle potenziellen Ersatzflächen bepflanzt werden, entstünden mehr Hecken, als heute bestehen.

Zwischen der Monbijoustrasse und der Schönegg wird ein durchgehender, bepflanzter Grünstreifen geplant, zwischen der Schönegg und Sandrain sowie in der neuen Betriebswendeschlaufe sind Sickermulden vorgesehen, wo das gesamte anfallende Wasser der Velo- und Gehwege sowie der ÖV-Spur versickern kann. Mit diesen Massnahmen zur Klimaanpassung wird ebenfalls ein Beitrag gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e des Klimareglements geleistet.

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

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Neugestaltung Seftigenstrasse, Abschnitt Morillon bis Sandrain (SEFT 3); Projektierungskredit.
2. Für das Projekt Neugestaltung Seftigenstrasse, Abschnitt Morillon bis Sandrain (SEFT 3), wird ein Projektierungskredit von Fr. 410 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto Nr. IN510-001629 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035) bewilligt. Der Projektierungskredit ist später in die Realisierungskredite aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 18. September 2024

Der Gemeinderat

Beilage:

- Übersichtsplan