Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Der Eigerplatz ist einer der komplexesten Verkehrsknoten der Stadt Bern. Er genügt heute weder den Anforderungen einer modernen Mobilitätsdrehscheibe, noch ist er als Zentrum des Stadtteils Mattenhof-Weissenbühl mit seinen fast 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern attraktiv. Mit der geplanten Neugestaltung sollen die Mängel des Platzes behoben und eine zukunftsgerichtete Lösung für diesen wichtigen Stadtraum verwirklicht werden.

Ursprünglich sollte die Neugestaltung und Sanierung des Eigerplatzes im Rahmen von Tram Region Bern realisiert werden. Nach den negativen Volksbeschlüssen in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen vom 28. September 2014 wurde das Projekt Eigerplatz - wie in der Abstimmungsbotschaft angekündigt - als eigenständiges Projekt mit neuer Projektorganisation prioritär weiter bearbeitet und an die neuen Gegebenheiten angepasst. Dazu bewilligte der Gemeinderat am 26. November 2014 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00.

Das überarbeitete Projekt Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz liegt nun vor. Für dessen Realisierung beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten einen Ausführungskredit von brutto 25,3 Mio. Franken. Davon entfallen 19,2 Mio. Franken auf die steuerfinanzierte Investitionsrechnung und 6,1 Mio. Franken auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Der beantragte Kredit bezieht sich ausschliesslich auf jene Komponenten des Projekts, die durch die Stadt zu bezahlen sind. Der Ersatz der Gleisanlagen, die Sanierung der Werkleitungen für die Strom- Gas- und Wasserversorgung sowie der Werkleitungen Dritter gehen zulasten von BERNMOBIL, Energie Wasser Bern und der entsprechenden Werkeigentümer (Swisscom, Cablecom und weitere Werke). Zudem dürfen für die Realisierung namhafte Beiträge von Bund und Kanton erwartet werden, welche direkt von der Bruttoinvestitionssumme abgezogen werden können.

2. Vorgeschichte

2.1 Wettbewerb

Der Eigerplatz ist als eigentliche Verkehrsdrehscheibe gestaltet und wird heute entsprechend genutzt. In den Spitzenstunden morgens und abends queren ihn 7 000 bis 8 000 Motorfahrzeuge. Pro Tag fahren rund 24 000 ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer über den Platz; dazu kommen Tausende von Fahrrädern sowie Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Eigerplatz verfügt weder über städtebauliche Qualität, noch weist er attraktive Begegnungsflächen auf; er wird darum auch seiner Funktion als Stadtteilzentrum im Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl nicht gerecht. Um diese Situation zu verbessern, wurde im Rahmen von Tram Region Bern ein zweistufiger Wettbewerb gestartet. Ziel des Wettbewerbs war es, die heute stark verkehrsorientierte Platzgestaltung und -nutzung durch eine neue Qualität und durch einen vielfältig nutzbaren urbanen Raum abzulösen. Der Wettbewerb wurde von einem Preisgericht begleitet, welches aus Fachexperten, Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Vertretungen aus dem Quartier, der Politik und der Verwaltung zusammengesetzt war.

In einer ersten Phase wurden im Rahmen eines Ideenwettbewerbs kreative und zukunftsweisende Vorschläge gesucht, die auf einer gesamtheitlichen Betrachtung von Städtebau, Verkehr, Gestaltung und wirtschaftlichen Nutzungen sowie Quartierschutz aufbauen. Von den insgesamt 15 eingereichten Projekten wählte das Preisgericht deren vier zur Weiterbearbeitung im Sinne eines Studienauftrags aus. Davon vermochten schliesslich zwei Vorschläge am meisten zu überzeugen, der eine aus gestalterischer und städtebaulicher Sicht, der andere aus verkehrlicher Sicht. Angesichts der unterschiedlichen Qualitäten der beiden Projekte kam das Preisgericht zum Schluss, die beiden Projektteams zur gemeinsamen Weiterarbeit zu beauftragen. Daraus ist das Projekt entstanden, welches ursprünglich im Rahmen von Tram Region Bern verwirklicht werden sollte.

2.2 Partizipation

Die Partizipation für das Projekt Eigerplatz erfolgte im Rahmen des Gesamtprojekts Tram Region Bern. Neben dem Wettbewerb umfasste die Partizipation insbesondere auch die weiteren Projektierungsphasen (Vorprojekt, Bauprojekt), deren Resultate jeweils an sogenannten Freigabeworkshops in Anwesenheit aller Projektbeteiligten genehmigt wurden. Für die Partizipation wurde ein iterativer Prozess gewählt, in welchen die verschiedensten Interessensgruppen seitens Fuss- und Veloverkehr, hindernisfreies und gendergerechtes Bauen sowie auch die Quartierorganisation einbezogen wurden, um mit ihnen zusammen Projektoptimierungen zu erreichen. Für die breite Bevölkerung wurden zudem in der Anfangsphase von Tram Region Bern öffentliche Foren durchgeführt. Im sogenannten Forum Bern Süd wurden hauptsächlich die Themen ÖV-Erschliessung Weissenbühl, Umgestaltung des Eigerplatzes und die Veloführungen behandelt. Daraus sind für das Projekt Eigerplatz Anpassungen für den Velo- und Fussgängerverkehr, die Strassenquerungen, die Verkehrssicherheit sowie die Gestaltung des Strassenraums hervorgegangen.

2.3 Plangenehmigungsverfahren

Für das Projekt Tram Region Bern wurde im April 2013 das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren (PGV) gestartet; Bestandteil davon war auch die Umgestaltung des Eigerplatzes. Bewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Die öffentliche Auflage erfolgte vom 13. Juni bis 12. Juli 2013. Die von Fussverkehr, Pro Velo, VCS/TCS und Procap erhobenen Einsprachen hatten betreffend das Projekt Eigerplatz Verhandlungen und Projektoptimierungen zur Folge, welche den Charakter des Siegerprojekts aus dem Wettbewerb nicht in Fragen stellten.

Nachdem die Stimmberechtigten der Gemeinden Ostermundigen und Köniz am 28. September 2014 die Kreditvorlage für Tram Region Bern abgelehnt hatten, konnte das Tramprojekt trotz deutlicher Zustimmung der Stimmbevölkerung in der Stadt Bern (62 %) nicht weiterverfolgt werden. Als Folge wurde das Teilprojekt Eigerplatz - wie seinerzeit in der Abstimmungsbotschaft zu Tram Region Bern angekündigt - aus dem Verfahren herausgelöst und dafür beim BAV im Rahmen des PGV eine Teilbaubewilligung beantragt. Die mit dem Wegfall des Gleisabzweigers nach Köniz erforderlichen Projektanpassungen wurden inzwischen eingearbeitet und dem BAV zur Prüfung und Genehmigung eingereicht. Ebenfalls konnten seither die für den Eigerplatz eingegangenen Einsprachen weitgehend bereinigt und zur Schlussbeurteilung dem BAV überwiesen werden. Als Resultat dieser Verhandlungen und Projektoptimierung liegt ein breit abgestütztes, qualitativ hochwertiges Projekt vor. Mit der Erteilung der Plangenehmigung wird im zweiten Halbjahr 2015 gerechnet.

2.4 Schrittweise Aufwertung der städtischen Plätze

Der Stadtrat hat insbesondere mit der überwiesenen Interfraktionellen Motion SP/JUSO, GB/JA!/ GPB, GFL/EVP (Edith Madl Kubik, SP/Michael Jordi, GB/Ueli Stückelberger, GFL) vom 23. August 2001: Eine autofreie Piazza für jeden Stadtteil! sowie im Rahmen von verschiedenen weiteren Vorstössen zu einzelnen Plätzen mehrfach bekräftigt, dass ihm die Aufwertung der städtischen Plätze ein wichtiges Anliegen ist. Die vorliegend beantragte Neugestaltung des Eigerplatzes reiht sich deshalb ein in eine Reihe von bereits realisierten oder beschlossenen Platzgestaltungen wie zum

Beispiel Breitenrainplatz, Viktoriaplatz, Bundesplatz, Casinoplatz oder die Verkehrsberuhigung Länggasse sowie das Tram Bern West mit ihren jeweiligen Platzaufwertungen. Für weitere Platzgestaltungen hat der Gemeinderat zudem zuhanden des Stadtrats bereits Planungs- und Projektierungskredite verabschiedet (z.B. Bären- und Waisenhausplatz, Thunplatz).

3. Das Projekt

3.1 Öffentlicher Verkehr und Motorisierter Individualverkehr

Aus verkehrstechnischer Sicht soll auf dem Eigerplatz ein übersichtlicher Verkehrsknoten entstehen, bei welchem Fahrbereiche und Aufenthaltsflächen klar getrennt werden. Die Grundidee des Projekts liegt darin, den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Hauptachsen Seftigenstrasse, Zieglerstrasse, Schwarzenburgstrasse und Eigerstrasse zu bündeln und den Eigerplatz als einfachen Kreisel zu gestalten. Die beim Knoten vorhandene Lichtsignalanlage wird ausser Betrieb genommen und durch eine sogenannte Dunkelanlage zur Sicherung und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ersetzt; sie wird nur aktiv, wenn der ÖV durch den Kreisel fährt. Dadurch können die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden markant reduziert werden.

Die Ablehnung von Tram Region Bern hat zur Folge, dass am Eigerplatz kein Gleisanschluss mehr in Richtung Köniz erforderlich ist und somit kein Tramabzweiger in die Schwarzenburgstrasse realisiert wird. Die Linie 10 wird weiterhin mit Bussen bedient. Um die Fahrgastkapazität der geplanten Tramlinie trotzdem mit Bussen bewältigen zu können, muss die Haltestelle in kürzeren Zeitabständen bedient werden. Deshalb wurde die Kapazität der Haltestelle Eigerplatz betrieblich auf den im Vergleich zur Tramlösung dichter getakteten Busbetrieb ausgerichtet. Abgesehen von diesen Anpassungen ist das vorliegende Projekt identisch mit dem Teilprojekt Eigerplatz aus Tram Region Bern

Komplett umgestaltet wird die Anordnung der ÖV-Haltestellen: Die Tramzüge der Linie 3 und die Busse der Linie 10 halten künftig am gleichen Ort, einer kombinierten, hindernis- und barrierefrei gestalteten Haltestelle auf dem Eigerplatz. Die Buslinie 28 beginnt und endet in der Eigerstrasse, ihre Haltestelle wird neu auf der Höhe des Eigerhochhauses angeordnet. Dies schafft gute Voraussetzungen im Hinblick auf die vom Kanton für das Fahrplanjahr 2017 bereits bestellte Weiterführung der Linie 28 zum Bahnhof Weissenbühl. Zudem erlaubt es ein Wenden der Busse direkt im neuen Kreisel Eigerplatz; weil die Busse somit nicht mehr über die Mühlemattstrasse und den Philosophenweg wenden müssen, kann das Quartier entlastet werden.

Gemäss den im Teilverkehrsplan MIV (Stadtteil 3) und Tram Region Bern definierten Eckwerten wird das an den Eigerplatz angrenzende Teilstück der Belpstrasse bis zur Einmündung des Philosophenwegs neu in beiden Richtungen mit einem Fahrverbot belegt; zulässig bleiben einzig die Durchfahrt des Linienverkehrs sowie der Zubringerdienst für die angrenzenden Liegenschaften (vgl. dazu und zum Folgenden die Planbeilage). Die Kundenparkplätze vor dem Postgebäude dürfen neu nur noch via Zubringerdienst von der Belpstrasse her (Richtung Eigerplatz) angefahren werden. Die Parkplätze werden zudem direkt an die Hausfassade verschoben, was die dortige Situation für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie den Veloverkehr verbessert (vgl. dazu auch die nachfolgenden Ziff. 3.2 und 3.4). Die auf der Belpstrasse im Eingangsbereich zum Eigerplatz vorhandenen Zebrastreifen bleiben bestehen, wobei deren genaue Lage noch zu prüfen sein wird. Das Trottoir wird bei der heutigen Bus-Haltestelle um 1,20 Meter verbreitert. Im Kurvenbereich gegen den Eigerplatz erfordert die Gleisgeometrie demgegenüber eine Verschmälerung um rund 1,20 Meter, wobei immer noch eine Durchgangsbreite von mindestens 3,0 Metern verbleibt. Dank diesen Massnahmen kann die Verkehrssituation im Eingangsbereich der Belpstrasse insgesamt signifikant verbessert und einem Wunsch des Quartiers entsprochen werden.

Die übrigen Anlieferungen im Bereich des Eigerplatzes bleiben im Wesentlichen unverändert; Migros, Coop, Peugeot-Garage und die weiteren Betriebe können ihre Anlieferung auch nach der Umgestaltung im gewohnten Sinne abwickeln.

An den Parkplätzen sind grundsätzlich nur geringe Anpassungen vorgesehen. Für die Neuanordnung von Parkfeldern gilt zudem der Grundsatz des Realersatzes: Kann ein Parkfeld nicht an derselben Stelle wiederhergestellt werden, wird möglichst in der Nähe ein Ersatzstandort geplant.

3.2 Fuss- und Veloverkehr

Das Projekt führt auf dem Eigerplatz zu einer optimalen Entflechtung von MIV und ÖV. Dank der damit verbundenen Reduktion der Fahrflächen ergibt sich generell mehr Raum für eine sichere und komfortable Abwicklung des Fuss- und Veloverkehrs. Im Bereich der Haltestellen wird die Zieglerstrasse zudem soweit als möglich nach Westen verschoben, um auf der gegenüberliegenden Seite dem öffentlichen Verkehr, den Fussgängerinnen und Fussgängern und dem Veloverkehr genügend Platz für dessen sichere Abwicklung einzuräumen.

Der Veloverkehr wird konsequent auf Velostreifen geführt. Auf der Eigerstrasse wird den Velofahrenden in Richtung Monbijoubrücke mit einem langen und breiten Linksabbiegestreifen in der Strassenmitte eine sichere und attraktive Möglichkeit geschaffen, um in Richtung Stadtzentrum in die Mühlemattstrasse oder in die Sulgenbachstrasse einbiegen zu können. Ergänzend dazu bleibt die bereits heute sehr wichtige Veloverkehrsachse Tscharnerstrasse - Mühlemattstrasse aufrechterhalten, welche den Eigerplatz im Bereich der neuen Wartehalle und des Coop-Ladens quert. Die dortigen Verbindungen für Velos und Fussgänger werden je mit unterschiedlichen Randabschlüssen und Randsteinanschlägen gekennzeichnet (vgl. auch Ziff. 3.5). Auf der Querung selber wird der Fuss- und Veloverkehr im Mischverkehr geführt, mit Vortritt für den Fussverkehr.

Auf allen Kreiselzufahrten sind Velostreifen, Linksabbiege- und Querungshilfen für Velos vorgesehen. Mit Velo-Bypässen, welche am Rand des Kreisels angelegt werden und von der Ziegler- in die Schwarzenburgstrasse und von der Seftigen- in die Eigerstrasse führen, wird der Eigerplatz für Velofahrende sicher und attraktiv.

Die Fussgängerinnen und Fussgänger können die Zufahrtsstrassen im unmittelbaren Kreiselbereich auf den direktest möglichen Verbindungen queren. Auf der Zieglerstrasse ist zudem ein markierter Mittelbereich vorgesehen. Das Überqueren der Strasse bei der Tscharnerstrasse, im Bereich der Peugeot-Garage, beim Philosophenweg und vor der Mattenhofstrasse wird mit Zebrastreifen und Mittelinsel erleichtert.

3.3 Änderungen Temporegime: Einführung von Tempo 30

In Abstimmung mit den Vorgaben des Teilverkehrsplan MIV (Stadtteil 3), dem Plangenehmigungsdossier sowie aktuellen Anliegen des Quartiers sind auf und rund um den Eigerplatz verschiedene Änderungen des Temporegimes vorgesehen:

Im Rahmen des vorliegenden Ausführungskredits soll auf dem Eigerplatz Tempo 30 eingeführt werden. Dazu wird noch eine verkehrspolizeiliche Bewilligung erforderlich sein; sollte sie wider Erwarten nicht erteilt werden, würde die Neugestaltung des Eigerplatzes trotzdem realisiert.

Im Sinne von „Drittprojekten“ wird zudem parallel zum Eigerplatz-Projekt für verschiedene weitere Strassenabschnitte Tempo 30 angestrebt. Diese Vorhaben sind unabhängig von der vorliegenden Kreditvorlage und sollen auf dem üblichen Weg via verkehrstechnisches Gutachten und Verkehrspublikation bzw. Plangenehmigungsverfahren ausgelöst und mit eigenen Krediten finanziert werden. Die exakten Abgrenzungen der Tempo-30-Abschnitte werden im Rahmen der verkehrstechnischen Gutachten zu definieren sein. Sofern diese „Drittprojekte“ von den zuständigen Stellen

bewilligt und die für ihre Planung und Umsetzung erforderlichen Kredite gesprochen werden, können sie gleichzeitig mit dem Eigerplatz-Projekt oder in dessen Nachgang umgesetzt werden. Konkret geht es aus heutiger Sicht um folgende Abschnitte:

- Strecke vom Philosophenweg (ab Belpstrasse) über die Mühlemattstrasse bis zur Kreuzung mit der Schwarztorstrasse;
- Abschnitt der Seftigenstrasse vom Eigerplatz bis auf die Höhe des Holzikofenwegs;
- Abschnitt der Mattenhofstrasse zwischen der Mühlemattstrasse und der Belpstrasse;
- Abschnitt der Gutenbergstrasse zwischen der Mühlemattstrasse und der Schwarztorstrasse.

3.4 Stadtraum

Stadträumlich können mit dem Projekt mehrere positive Akzente gesetzt werden. Insbesondere kann der gesamte Platzbereich zu einem eigentlichen Stadtteilzentrum aufgewertet werden, indem dessen drei Teilbereiche - die eigentliche Kreuzung, der Eigerplatz sowie der Raum vor dem Postgebäude - je aufgewertet und durch eine einheitliche, klare Linienführung sowie durch den Einsatz von bandartigen Baumpflanzungen zu einem übersichtlichen, klar strukturierten Freiraum- und Verkehrsnetz umgestaltet werden. Zudem werden die nicht mehr für den allgemeinen Fahrverkehr benötigten Strassenflächen (Teile der Belpstrasse und des Philosophenwegs) umgestaltet.

Im Zentrum steht der Eigerplatz als offene Platzfläche. Der Platz ist geprägt durch die schlichte Architektur der ÖV-Wartehallen, wirkt aber auch als Gegengewicht zum Eigerhochhaus. Der Platz dient hauptsächlich als urbaner, weitläufiger Aufenthaltsort für Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs, aber auch als Durchgangsraum für Fussgänger- und Veloverkehr. Über der neuen Bus- und Tramhaltestelle schwebt ein abgewinkeltes, leicht wirkendes Dach, welches den Eigerplatz in Warte-, Bewegungs- und Aufenthaltszonen gliedert. Das Dach wird - unter Beachtung der Erwartungen nach einer sicheren Ausleuchtung - indirekt beleuchtet, wodurch es in der Nacht zum Orientierungszeichen des Stadtraums wird.

Vor dem Postgebäude wird die heute wenig attraktive Fläche zum sogenannten „Eigerpark“ umgestaltet, der von Bäumen umschlossen, mit einer speziellen Beleuchtung aufgewertet und mit einem Brunnen ausgestattet wird. Er kann so zu einem Treffpunkt für die Quartierbevölkerung werden, welcher zudem zu erholsamen Mittagspausen oder längeren Aufenthalten einlädt. Gleichzeitig werden die für Postkunden reservierten Parkplätze an die Hausfassade verschoben; damit kann die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für den Veloverkehr verbessert werden. Die Zufahrt für den motorisierten Verkehr bleibt nur für die Postkundschaft möglich.

Der eigentliche Verkehrsknoten wird zu einem Kreisel umgestaltet, der auf vier Seiten von grosszügigen Fussgängerflächen umgrenzt wird. Der Kreisel ist Drehscheibe aller Verkehrsteilnehmer. Seine Gestaltung wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Quartier abgestimmt werden können.

Am und um den Eigerplatz werden künftig mehr Bäume stehen als heute: 7 Bäume müssen gerodet werden, deren 29 werden neu gepflanzt. Durch solche zusätzliche Baumpflanzungen können in der Zieglerstrasse zudem Vorgaben der Quartierplanung Mattenhof (rechtskräftige Überbauungsordnung vom Juni 1987) umgesetzt werden. Diese Überbauungsordnung war Wettbewerbsbestandteil und musste als Basis für die Projektierung berücksichtigt werden.

3.5 Hindernisfreies Bauen

Das Projekt erfüllt die Anforderungen für hindernisfreies Bauen, die sich aus der konsequenten Umsetzung des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ergeben. Die kritischen Punkte wurden im Rahmen des Projekts Tram Region Bern mit dem eigens gebildeten „Team hindernisfrei", d. h. mit Vertretungen von Behindertenorganisationen und -fachstellen, diskutiert und verbessert. Insbesondere konnte so für die wichtige Langsamverkehrsachse von der Tscharnerstrasse zur Mühlemattstrasse eine Lösung gefunden werden, welche die Anforderungen für ein hindernisfreies Bauen erfüllt. Die Verbindung wird mit unterschiedlichen Randabschlüssen und unterschiedlichen Randsteinanschlägen barrierefrei ausgebildet.

3.6 Siedlungsentwässerung

Im Rahmen des Projekts Tram Region Bern wurde auf der gesamten ÖV-Linie 10 ermittelt, welche Anpassungen an den Werkleitungen erforderlich sind. Im Bereich des Eigerplatzes wurde dabei unterschieden zwischen Werkleitungsarbeiten, die direkt durch das Tramprojekt ausgelöst wurden, und solchen, die nicht zwingend mit Tram Region Bern zusammenhingen, aber aus Synergiegründen sinnvollerweise gleichzeitig hätten realisiert werden sollen. Während die erste Kategorie über das Tramprojekt finanziert werden sollte, wurden für die zweite Kategorie eigene Kredite beantragt und bewilligt. Konkret betrifft dies die beiden Abwasserhauptleitungen, welche unter dem Eigerplatz verlaufen: Für den dortigen Ersatz des Sulgenbachkanals und die Sanierung des Könizbachkanals hat der Stadtrat am 13. November 2014 einen Ausführungskredit von 2,875 Mio. Franken bewilligt, ohne dass dagegen im Anschluss das fakultative Referendum ergriffen worden wäre. Diese Ausgaben sind deshalb bewilligt und nicht Bestandteil des vorliegend beantragten Kredits. Es ist aber nach wie vor vorgesehen, die Arbeiten im Sinne eines „Drittprojekts“ gleichzeitig mit der Sanierung und Neugestaltung des Eigerplatzes durchzuführen. Sollte der vorliegende Kredit abgelehnt werden, so müssten der Sulgenbach- und der Könizbachkanal gleichwohl saniert bzw. ersetzt werden.

Das übrige Leitungssystem der Misch- und Schmutzabwasserkanalisation im Bereich des Eigerplatzes wird - im Umfang wie es in Tram Region Bern vorgesehen war - im Rahmen des vorliegenden Projekts bzw. Kredits saniert und wo nötig ersetzt. Dabei können gleichzeitig hydraulische Optimierungen und Anpassungen am bestehenden System vorgenommen werden. Bestehende und projektierte Anschlüsse werden an die neuen Hauptleitungen angeschlossen. Wo möglich wird das Oberflächenwasser zudem neu in die bestehenden Sauberabwasserleitungen geführt.

4. Bauablauf und Umleitungskonzept

Sofern der vorliegende Kredit bewilligt und die Plangenehmigung rechtzeitig erteilt werden, kann mit der Neugestaltung und Sanierung des Eigerplatzes im Frühling 2016 begonnen werden. Die Intensivbauphase mit Gleisersatz und Betriebsunterbruch des Depots am Eigerplatz muss zwingend während der Sommerferien 2016 erfolgen. Der Abschluss ist aus heutiger Sicht für den Spätsommer 2017 geplant.

Ab Baubeginn wird ein provisorisches Kreiselregime am Eigerplatz eingerichtet; dadurch bleibt in der Realisierungsphase der eigentliche Verkehrsknoten am Eigerplatz mehrheitlich geöffnet. Die Totalsperre des Knotens Eigerplatz ist während rund sechs Monaten notwendig; damit kann die Zeitspanne mit dem grössten Verlagerungsdruck auf das umliegende Strassennetz verhältnismässig kurz gehalten werden.

Während der Bauarbeiten sind Verkehrsumleitungen erforderlich:

- *Umleitungskonzept ÖV:* Die Linie 3 wird nach aktueller Planung ab April 2016 bis Spätsommer 2017 auf Busbetrieb umgestellt. Die ÖV-Umleitungsrouten werden möglichst kleinräumig angelegt. Der ÖV wird praktisch während der gesamten Bauzeit durch die Mühlemattstrasse geführt, was - beschränkt auf die Bauphase - zu einer Mehrbelastung des dortigen Wohnquartiers führt.
- *Fuss- und Veloverkehr:* Der Zugang zu den einzelnen Liegenschaften und Geschäften ist für die Fussgängerinnen und Fussgänger jederzeit gewährleistet. Für den Fuss- und Veloverkehr werden möglichst kurze und attraktive Verbindungen angeboten und entsprechend signalisiert. Die Verbindung Eigerstrasse in Richtung Monbijoubrücke/Kirchenfeld respektive in Richtung Stadtzentrum, Mühlemattstrasse oder in die Sulgenbachstrasse sowie die wichtige Langsamverkehrsachse Tscharnerstrasse-Mühlemattstrasse haben dabei eine zentrale Bedeutung. Für Veloabstellplätze, die wegen der Baustelle temporär aufgehoben werden müssen, wird in der nahen Umgebung Ersatz angeboten. Die geplanten Massnahmen werden unter Einbezug der städtischen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sowie von Vertretungen der betroffenen Interessensgruppen Pro Velo und Fussverkehr Schweiz entwickelt und umgesetzt.
- *Menschen mit Behinderungen*: Innerhalb der Baustellen und auf den Umleitungsrouten des ÖV werden die notwendigen Massnahmen gemäss dem Umsetzungskonzept hindernisfreier Raum getroffen. Es handelt sich dabei primär um die Einhaltung der notwendigen Lichtraumprofile, die taktile Erfassbarkeit von Fussgängerführungen und Abschrankungen sowie Massnahmen bei den provisorischen Haltestellen. Die geplanten Massnahmen werden unter Einbezug der städtischen Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen sowie von Vertretern der betroffenen Interessensgruppen Procap und Behindertenkonferenz Region Bern entwickelt und umgesetzt und mit Pro Velo sowie Fussverkehr Schweiz besprochen.
- *Umleitungskonzept MIV:* Das Verkehrskonzept für den MIV basiert auf zwei Ebenen: einer grossräumigen und einer kleinräumigen Umleitung. Bei der grossräumigen Umleitung wird der Durchgangsverkehr möglichst früh umgeleitet und um den gesamten Projektperimeter geführt. Die kleinräumigen Umleitungen für den lokalen Verkehr werden so konzipiert, dass die Zugänglichkeit der Liegenschaften im Baustellenbereich sowie die Anlieferung möglichst umfassend gewährleistet werden kann. Für die kritischen Verkehrsphasen sind Rückfallebenen wie beispielsweise ein Verkehrsdienst oder die Öffnung alternativer Umleitungsrouten vorgesehen, welche im Bedarfsfall schnell umgesetzt werden können.
- *Notfalldienste:* Die Zufahrt zu den Liegenschaften wird während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Während der Intensivbauphase wird den Notfalldiensten immer ein befahrbarer Korridor zur Verfügung stehen. Umleitungsphasen und Baustelleneinrichtungen werden mit den Blaulichtorganisationen im Detail besprochen und vor Inbetriebnahme vor Ort abgenommen. Falls nötig, werden während der Intensivbauphasen tägliche Absprachen erfolgen.
- *Verkehrsdienste:* Während besonders intensiven Bauphasen oder bei heiklen Bauarbeiten werden an strategisch wichtigen Punkten der Umleitungsrouten sowie im Baustellenperimeter zusätzliche Verkehrsdienste postiert.
- *Abfallentsorgung:* Wie schon auf diversen anderen Grossbaustellen erfolgreich praktiziert, wird die Abfallentsorgung durch die Bauunternehmung sichergestellt. Sammelstellen für die Abfallentsorgung werden vor Ort gekennzeichnet.

5. Kommunikation

Ziel der Kommunikation ist es, die seinerzeit bereits im Rahmen von Tram Region Bern kontaktierten Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende und Grundeigentümer im Umfeld des Eigerplatzes regelmässig über den Stand der Arbeiten und das weitere Vorgehen zu informieren. Vor Baubeginn werden die Direktbetroffenen die Möglichkeit erhalten, der Bauherrschaft ihre An-

liegen zu unterbreiten und Fragen zu stellen. Sie werden ferner eine direkte Ansprechperson aus dem Projekt erhalten. Während der Realisierung der einzelnen Ausführungsschritte wird zusätzlich über verschiedene Kanäle wie Flugblätter und Briefe informiert.

6. Kostenzusammenstellung

6.1 Gesamtkosten

Nach der Ablehnung von Tram Region Bern haben die drei Bauherrschaften Stadt Bern, BERNMOBIL und Energie Wasser Bern den Kostenvoranschlag für den Eigerplatz nochmals überarbeitet und den neuen Rahmenbedingungen angepasst. Die Anpassungen beinhalten insbesondere die folgenden, kostenwirksamen Punkte:

- Projektänderungen im Rahmen der laufenden Detailprojektierung, also Ergänzungen, Optimierungen und Korrekturen;
- Anpassung des Projekts aufgrund des Wegfalls des Tramabzweigers nach Köniz und entsprechende Anpassung des Betriebskonzepts von Tram- auf Busbetrieb mit baulichen Anpassungen;
- teilweise Wiederholung von Projektphasen wie beispielsweise Neuausschreibung, Neuberechnung Bauablauf und Überarbeitung Bauprogramm;
- neue, eigens für den Eigerplatz geschaffene Projektorganisation und damit Wegfall von Synergien aus Tram Region Bern betreffend die Allgemeinkosten;
- Erarbeiten einer Rahmenvereinbarung zwischen Kanton, Stadt Bern und BERNMOBIL vom 18. Dezember 2014 zwecks Regelung der Kantonsbeiträge an die Realisierungskosten der beiden Projekte „Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz“ und „Sanierung Gleisanlagen Breitenrain“ (vgl. dazu die nachfolgende Ziff. 8.1).

Gestützt darauf haben sich die drei Bauherrschaften Stadt Bern, BERNMOBIL und Energie Wasser Bern auf einen gemeinsamen Kostenvoranschlag mit integriertem Kostenteiler geeinigt. Die Kostenanteile werden in einem Bauherrenvertrag festgelegt.

Die Gesamtkosten für das Projekt Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz belaufen sich auf rund 48 Mio. Franken. Der Kostenanteil der Stadt beträgt 25,3 Mio. Franken, derjenige von BERNMOBIL (ÖV Kanton) beläuft sich auf 17,4 Mio. Franken, Energie Wasser Bern beteiligt sich mit 4,8 Mio. Franken und 0,4 Mio. Franken entfallen auf Dritte (Swisscom, Cablecom und weitere Werke). Sämtliche Kosten werden inklusive 8 Prozent Mehrwertsteuer ausgewiesen. Die Kosten basieren auf dem Preisstand 2012 und wurden mit einer Genauigkeit von +/-10 Prozent errechnet

6.2 Kosten Stadt Bern

Der Kostenanteil der Stadt Bern beläuft sich gemäss Kostenteiler wie ausgeführt auf 24,4 Mio. Franken (inkl. MwSt). Zusätzlich fallen für die Stadt Bern jedoch Kosten in der Höhe von rund Fr. 920 000.00 (inkl. MwSt) an. Grund: Zwischen Kanton und Stadt Bern besteht eine im Rahmen von Tram Region Bern abgeschlossene Vereinbarung vom 14. September 2013, welche die Vorfinanzierung von Arbeiten am Eigerplatz durch den Kanton regelt. Bestandteil der Vereinbarung ist die Frage der Finanzierung dieser Arbeiten im Falle eines negativen Volksbeschlusses zum Tram Region Bern. Dabei wurden die Kosten für die Bauvorbereitungsarbeiten beim Eigerplatz seinerzeit auf 1,7 Mio. Franken (exkl. MwSt.) geschätzt. Wörtlich steht dazu in der Vereinbarung: „Die Stadt Bern beabsichtigt aufgrund des dringenden Sanierungsbedarfs des Eigerplatzes, diesen als Projekt der Stadt Bern auch dann zu realisieren, wenn das Tram Region Bern in den kommunalen Volksabstimmungen abgelehnt wird.“ Der Anteil der Stadt Bern beläuft sich in diesem Fall auf

Fr. 920 000.00 (inkl. MwSt)[1] und muss dem Kanton bei Genehmigung eines entsprechenden Kredits zurückerstattet werden.

Dieser Fall kommt nun zur Anwendung: Der in der Finanzierungsvereinbarung vom 14. September 2013 festgelegte Anteil der Stadt Bern von rund Fr. 920 000.00 (inkl. MwSt)[1] muss dem Kanton nach Bewilligung des Ausführungskredits für die Neugestaltung und Sanierung des Eigerplatzes zurückerstattet werden. Dementsprechend ist diese Summe im Ausführungskredit ausgewiesen und eingerechnet. Somit beläuft sich der vorliegend beantragte Ausführungskredit auf total 25,3 Mio. Franken; davon sind 19,2 Mio. Franken steuerfinanziert und 6,1 Mio. Franken gebührenfinanziert (Stadtentwässerung).

6.3 Beantragter Kredit

Stadt Bern, Kostenanteil Strassenbau		Beantragter Kredit exkl. MwSt.
Baukosten	Fr.	9 520 000.00
Honorare[2]	Fr.	2 485 000.00
Kommunikation	Fr.	115 000.00
Markierung/Signalisation	Fr.	280 000.00
Baunebenkosten	Fr.	1 770 000.00
Diverses/Unvorhergesehenes	Fr.	1 305 000.00
Kostenanteil Stadt am Gesamtprojekt Strassenbau		15 475 000.00
Stadtspezifische Kosten Strassenbau Finanzierungsvereinbarung[3]	Fr.	630 000.00
Gesamtkosten exkl. MwSt.	Fr.	16 105 000.00
MwSt.	Fr.	1 295 000.00
Gesamtkosten Strassenbau inkl. MwSt.	***Fr.***	***17 400 000.00***

[1] In der Vereinbarung wird die betreffende Summe auf 850 000.00 Franken beziffert, darin ist jedoch die MwSt nicht enthalten.

[2] In diesen Beträgen ist der Projektierungskredit „Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz: Anpassung des Teilprojekts 2 Tram Region Bern“ von Fr. 150 000.00 enthalten, den der Gemeinderat am 26. November 2014 bewilligt hat.

Stadt Bern, Kostenanteil Abwasseranlagen		Beantragter Kredit exkl. MwSt.
Baukosten	Fr.	4 240 000.00
Honorare[2]	Fr.	470 000.00
Kommunikation	Fr.	40 000.00
Baunebenkosten	Fr.	305 000.00
Diverses/Unvorhergesehenes	Fr.	420 000.00
Kostenanteil Stadt am Gesamtprojekt Abwasseranlagen		5 475 000.00
Stadtspezifische Kosten Abwasseranlagen Finanzierungsvereinbarung[3]	Fr.	220 000.00
Gesamtkosten exkl. MwSt.	Fr.	5 695 000.00
MwSt.	Fr.	455 000.00
Gesamtkosten Abwasseranlagen inkl. MwSt.	***Fr.***	***6 150 000.00***

Stadt Bern, Kostenanteil Haltestellen- und Platzdach sowie Brunnen		Beantragter Kredit exkl. MwSt.
Realisierungskosten	Fr.	1 280 000.00
Honorare	Fr.	175 000.00
Kommunikation	Fr.	10 000.00
Baunebenkosten	Fr.	80 000.00
Diverses/Unvorhergesehenes	Fr.	110 000.00
Gesamtkosten exkl. MwSt.	Fr.	1 655 000.00
MwSt.	Fr.	130 000.00
Gesamtkosten Haltestellen/ Platzdach, Brunnen (inkl. MwSt.)	***Fr.***	***1 785 000.00***

Total Kostenanteil Stadt Bern Beantragter Kredit (brutto, inkl. MwSt.)		***25 335 000.00***

Die Kosten für das Platz- und Haltestellendach sowie der Brunnen werden von Immobilien Stadt Bern (ISB) getragen. ISB tritt in diesem Projekt als Bestellerin dieser Spezialwartehalle und der Brunnen auf, welche im Auftrag von ISB durch das Tiefbauamt realisiert werden.

[3] Gemäss Vereinbarung exkl. MwSt, vgl. Fussnote 1 (Seite 8)

7. Folgekosten

7.1 Kapitalfolgekosten Strassenbau (TAB)

7.1.1 ohne Berücksichtigung der Bundes- und Kantonsbeiträge von voraussichtlich 5,73 Mio. Franken[4]

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**40. Jahr**
Restbuchwert	17 400 000.00	16 965 000.00	16 530 000.00	435 000.00
Abschreibung 2.5 %	435 000.00	435 000.00	435 000.00	435 000.00
Zins 2.3 %	400 200.00	390 195.00	380 190.00	10 005.00
Kapitalfolgekosten	835 200.00	825 195.00	815 190.00	445 005.00

7.1.2 mit Berücksichtigung der Bundes- und Kantonsbeiträge von voraussichtlich 5,73 Mio. Franken.

Da gemäss heutigem Wissenstand und in Absprache mit dem Kanton von einem voraussichtlichen Kantonsbeitrag von 5,73 Mio. Franken ausgegangen wird, muss dieser für die Berechnung der effektiven Kapitalfolgekosten von der Bruttoinvestitionssumme in Abzug gebracht werden.

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**40. Jahr**
Restbuchwert	11 670 000.00	11 378 250.00	11 086 500.00	291 750.00
Abschreibung 2.5 %	291 750.00	291 750.00	291 750.00	291 750.00
Zins 2.3 %	268 410.00	261 700.00	254 990.00	6 710.00
Kapitalfolgekosten	560 160.00	553 450.00	546 740.00	298 460.00

7.2 Kapitalfolgekosten Abwasseranlagen (Sonderrechnung Siedlungsentwässerung)

Die Kosten für die Ausführung der Abwasseranlagen werden der Sonderrechnung der Stadtentwässerung belastet. Abschreibung und Verzinsung werden auf der Kreditsumme exklusive Mehrwertsteuer berechnet, da es sich um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt. Die Kreditsumme für die Sonderrechnung beläuft sich exklusive Mehrwertsteuer auf 5,695 Mio. Franken.

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**80. Jahr**
Restbuchwert	5 695 000.00	5 623 815.00	5 552 625.00	71 190.00
Abschreibung 1.25 %	71 190.00	71 190.00	71 190.00	71 190.00
Zins 2.30 %	130 985.00	129 350.00	127 710.00	1 635.00
Kapitalfolgekosten	202 175.00	200 540.00	198 900.00	72 825.00

7.3 Kapitalfolgekosten Haltestellen- und Platzdach sowie Brunnen (ISB)

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**25. Jahr**
Restbuchwert	1 785 000.00	1 713 600.00	1 642 200.00	71 400.00
Abschreibung 4 %	71 400.00	71 400.00	71 400.00	71 400.00
Zins 2.3 %	41 055.00	39 415.00	37 770.00	1 640.00
Kapitalfolgekosten	112 455.00	110 815.00	109 170.00	73 040.00

[4] vgl. Ziff. 8.1

7.4 Betriebsfolgekosten

Strassenbau und Bäume

Die neuen Platzflächen mit den zusätzlichen Bäumen und die neue Lichtsignalanlage generieren im Unterhalt zusätzliche Kosten:

- Im gesamten Projektperimeter werden zusätzlich zum heutigen Bestand 22 neue Bäume gepflanzt. Dadurch erhöhen sich die jährlichen Betriebsfolgekosten durch Unterhalt und Pflege um rund Fr. 6 600.00.
- Für die neue Lichtsignalanlage am Eigerplatz entstehen jährliche Wartungskosten von rund Fr. 2 000.00.
- Die zu reinigenden und zu unterhaltenden Flächen entsprechen den heutigen Flächen; es entstehen keine zusätzlichen Betriebsfolgekosten.

Abwasseranlagen

Die bestehenden Leitungen werden ersetzt oder ausser Betrieb genommen. Die stillgelegten Leitungen werden verfüllt und generieren dadurch keine Mehrkosten.

Haltestellen- und Platzdach sowie Brunnen

Das neue Haltestellen- und Platzdach und die neuen Brunnen generieren im Unterhalt zusätzliche Kosten:

- Es werden ein Spezial-Wartehallendach und ein Platzdach errichtet. Dadurch entstehen jährliche Mehrkosten von rund Fr. 3 000.00.
- Der Betrieb der neuen Brunnen im Projektperimeter verursacht jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten von rund Fr. 30 000.00.

8. Beiträge Dritter

8.1 Finanzbeiträge von Bund und Kanton

Die drei Plätze Breitenrain-, Eiger- und Viktoriaplatz wurden beim Bund als Einzelmassnahmen zur Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds beantragt und sind im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation auf der Liste der Massnahmen, Priorität A aufgeführt (vgl. dazu und zum Folgenden auch die Stadtratsvorlage vom 28. Januar 2015 für das Gesamtprojekt „Dr nöi Breitsch“).

Mit einer am 18. Dezember 2014 abgeschlossenen Rahmenvereinbarung haben der Kanton Bern, die Stadt Bern und BERNMOBIL im Nachgang zur Ablehnung von Tram Region Bern die Kostenbeiträge des Kantons Bern an die Realisierungskosten der beiden Projekte „Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz“ und „Sanierung Gleisanlagen Breitenrain“ (mitsamt Breitenrainplatz und Viktoriaplatz) neu festgelegt. Für diese Vorhaben kommt anstelle des ursprünglich vorgesehenen Kostenteilergrundsatzes für ein Neubauprojekt jener für ein Sanierungsprojekt zur Anwendung. Damit gilt die Stadt bei diesen Projekten ebenfalls als Verursacherin und bezahlt somit die Strassenbaukosten zu 100 Prozent. Im Gegenzug erhält sie die Bundes- und Kantonssubventionen zugesprochen (Beiträge des Kantons gemäss Artikel 62 des kantonalen Strassengesetzes). Heute kann gestützt darauf davon ausgegangen werden, dass sich Bund und Kanton mit gesamthaft 13,17 Mio. Franken (inkl. MwSt) an der Sanierung der drei Plätze beteiligen werden. Für den Eigerplatz machen die Beiträge rund 5,73 Mio. Franken aus (inkl. MwSt). Diese Summe wird zu 100 Prozent den steuerfinanzierten Kosten für den Strassenbau gutgeschrieben.

Die Anwendung der neuen Berechnungsgrundsätze hat für die Stadt Bern theoretisch Mehrkosten von 10,50 Mio. Franken zur Folge (0,36 Mio. Franken für den Breitenrainplatz, 7,26 Mio. Franken für den Eigerplatz und 2,88 Mio. Franken für den Viktoriaplatz). Diesen Mehrkosten stehen jedoch

die seitens Bund und Kanton in Aussicht gestellten Beiträge gemäss kantonalem Strassengesetz (Art. 62) im Gesamtumfang von 13,17 Mio. Franken gegenüber. Unter dem Strich wird die Stadt Bern deshalb für die Neugestaltung der drei zentralen Plätze 2,67 Mio. Franken weniger bezahlen müssen, als dies bei der Realisierung von Tram Region Bern der Fall gewesen wäre.

Für die Freigabe der Kantonsbeiträge ist ein Regierungsratsbeschluss erforderlich, die Vorbereitung des Beschlusses erfolgt durch die kantonale Verwaltung. Zusätzlich wird eine Finanzierungsvereinbarung gemäss Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation zwischen dem Tiefbauamt des Kantons Bern und dem Bund abgeschlossen.

8.2 Grundeigentümerbeiträge Abwasseranlagen

Die Hausanschlussleitungen im Projektperimeter werden teilweise saniert, neu erstellt und an die Kanalisationshauptleitungen angeschlossen. Die Kosten für die Hausanschlüsse werden über das Projekt vorfinanziert und anschliessend durch die Liegenschaftseigentümer zurückbezahlt.

9. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Strassenbau	100 %	
Abwasseranlagen	100 %	
Haltestellen-/Platzdach und Brunnen		100 %

Gemäss Reglement über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (im Bereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün) vom 28. Oktober 2008 wurde ein Prozent des ausgewiesenen Mehrwerts (Fr. 17 850.00) unter der Position Diverses/Unvorhergesehenes eingerechnet.

Antrag

I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz; Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft). Vorbehalten bleiben Änderungen, die sich bei der Ausführung als notwendig erweisen und die den Gesamtcharakter des Vorhabens nicht verändern.

II. Er unterbreitet den Stimmberechtigten folgenden Beschluss zur Abstimmung:

1. Für die Ausführung des Gesamtprojekts „Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz“ werden die folgenden Kredite bewilligt:

   - Fr. 17 400 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100371 (Kostenstelle 510110), für den Projektbestandteil Strassenbau;
   - Fr. 6 150 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500170 (Kostenstelle 850200), für den Projektbestandteil Abwasseranlagen.
   - Fr. 1 785 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB13-040 (Kostenstelle 620130), für den Projektbestandteil Haltestellen- und Platzdach sowie Brunnen.

   Beiträge Dritter werden direkt von der Bruttoinvestitionssumme abgezogen.

2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug diese Beschlusses beauftragt.

III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 10. Juni 2015

Der Gemeinderat

Beilage:
2 Übersichtspläne