2021.TVS.000199

Sanierung und Umgestaltung Depotstrasse, Realisierungskredit

1. Worum es geht

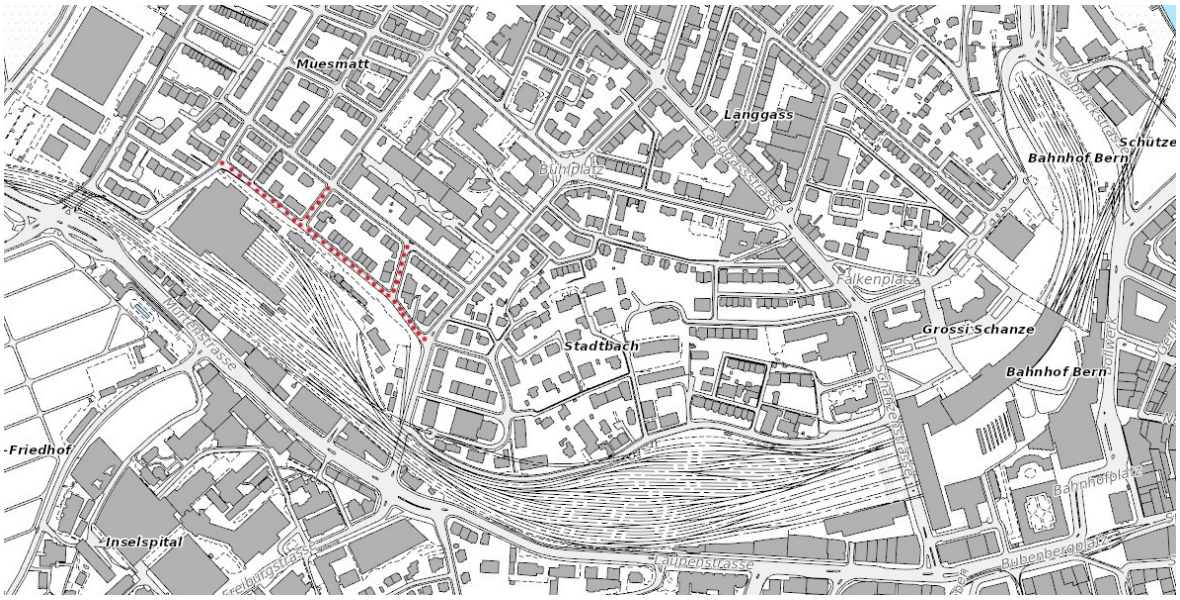


Abbildung 1: Lage der Depotstrasse am westlichen Rand des Länggassquartiers. Rot markiert der Projektperimeter: Depotstrasse sowie kleine Depotstrasse und Muesmattstrasse, jeweils im Abschnitt zwischen Depotstrasse und Sahlistrasse

Die Depotstrasse, am südwestlichen Rand des Länggassquartiers gelegen, verläuft nördlich der Gleisanlagen, direkt entlang der Böschungsoberkante der Stadtbachstrasse (s. Abb. 1). Die Strasse ist sanierungsbedürftig: Der Belag weist Risse und schadhafte Stellen auf. Die Wurzeln der angrenzenden Bäume heben die Strassenoberfläche an, was u.a. dazu führt, dass häufig ausserhalb der Markierungen parkiert wird.

Handlungsbedarf besteht aber auch aus verkehrlichen Gründen: Erhebungen zeigen, dass es regelmässig zu Umfahrungsfahrten über die Depotstrasse kommt, was die Platzknappheit auf dem ohnehin engen Strassenquerschnitt verschärft und zu ernsthaften Sicherheitsproblemen führt. Gelegentlich weichen Autofahrende zum Kreuzen auf das Trottoir aus, ohne dass sie dabei die Geschwindigkeit immer angemessen reduzieren. Insbesondere am Standort des Schulgebäudes (Depotstrasse 40) gefährdet dies die Schulwegsicherheit der Schul- und Kindergartenkinder. Deshalb sollen die Depotstrasse sowie deren Seitenstrassen (kleine Depotstrasse und Muesmattstrasse, jeweils im Abschnitt zwischen Depotstrasse und Sahlistrasse; vgl. rote Markierung auf Abb. 1 und Abb. 2) auf einer Gesamtlänge von rund 500 Metern saniert und zu einer Begegnungszone umgestaltet werden.

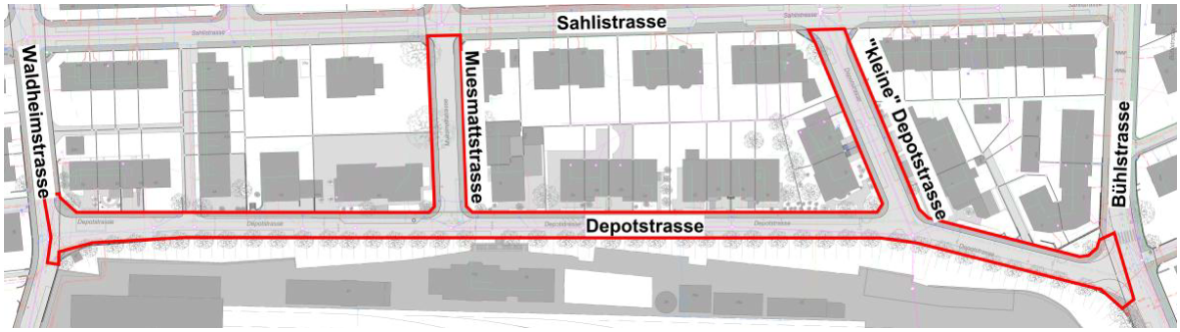


Abbildung 2: Projektperimeter Betriebs- und Gestaltungskonzept Depotstrasse 1:500

Der Stadtrat hat am 21. November 2021 für die Sanierung und Umgestaltung der Depotstrasse einen Projektierungskredit von Fr.°185°000.00 bewilligt (SRB Nr. 2021-383). Nun liegt das Bauprojekt vor. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat für die Sanierung und Umgestaltung der Depotstrasse und deren Seitenstrassen einen Realisierungskredit von Fr.°4°760°000.00 (inkl. MwSt). Der Projektierungskredit ist darin enthalten.

Bevor die Arbeiten im Strassenraum an die Hand genommen werden können, müssen die unter der Depotstrasse und unter der kleinen Depotstrasse liegenden Mischabwasserleitungen saniert und erweitert werden. Diese Massnahmen sind Teil des Generellen Entwässerungsplans GEP und werden über den von der Stimmberechtigten im Juni 2023 genehmigten GEP-Rahmenkredit finanziert. Für die Freigabe der Kredittranche ist der Gemeinderat zuständig; er hat den entsprechenden Kredit bereits genehmigt.

2. Ausgangslage

Die Depotstrasse liegt zwischen der Waldheimstrasse und der Bühlstrasse, welche die einzigen westlichen Zugänge zum Länggassquartier darstellen. Der heutige Strassenraum ist durch eine einseitige Baumreihe, durch beidseitige Parkfelder, eine gradlinige Fahrspur und ein einseitiges Trottoir gekennzeichnet.

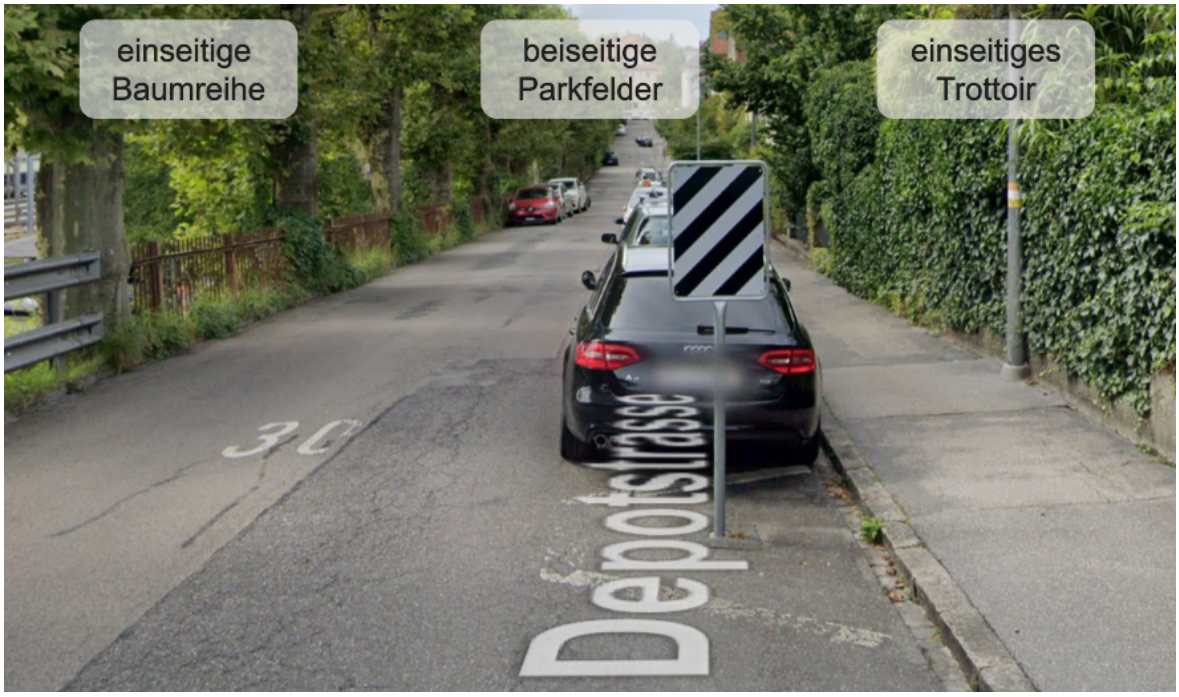


Abbildung 3: Heutiger Strassenquerschnitt der Depotstrasse (Quelle: maps.google.com; Aufnahme von 2021)

Aufgrund verschiedener Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Länggassquartier (z.B. Sperrung der Waldheimstrasse) hat der Verkehr in der Depotstrasse zugenommen. Hierbei handelt es sich, wie Verkehrserhebungen gezeigt haben, mehrheitlich um Umfahrungsverkehr: Automobilist*innen weichen beispielsweise über die Depotstrasse aus, um nicht die stark belastete Murtenstrasse nutzen zu müssen. Gelegentlich fahren sie zudem zum Kreuzen auf das Trottoir, ohne dabei die Geschwindigkeit angemessen zu reduzieren. Dies ist ein Sicherheitsrisiko – insbesondere für die Kindergarten- und Schulkinder, die das an der Depotstrasse gelegene Schulhaus besuchen, ist die heutige Situation unbefriedigend. Die Quartierkommission Länggasse-Engehalbinsel (QLE) fordert deshalb bereits seit Jahren Massnahmen, welche die Depotstrasse als Schleichweg für den Durchgangsverkehr unattraktiv machen und die Sicherheit für Fussgänger*innen und Velofahrende erhöhen. Zwar wurden beim Bezug des neuen Schulgebäudes im Jahr 2021 verschiedene Sofortmassnahmen umgesetzt, welche die Sicherheit verbessert haben – es fehlt aber eine umfassende und nachhaltige Lösung.

Die Projektierung der Sanierung Depotstrasse hat sich aus mehreren Gründen verzögert. Insbesondere musste die Sanierung der ewb-Hauptwasserleistung in der südlichen Bühlstrasse vorgezogen werden – dies hat zu einer längeren Bearbeitungsdauer für das Projekt Depotstrasse geführt. Hinzu kam, dass das ursprünglich auf die Depotstrasse beschränkte Projekt erweitert wurde: Neu sollen auch die kleine Depotstrasse und die Muesmattstrasse (jeweils im Abschnitt zwischen Depotstrasse und Sahlistrasse) saniert und zur Begegnungszone umgestaltet werden. Mit den geplanten Massnahmen wird den berechtigten Forderungen der Quartierkommission Rechnung getragen.

Die Arbeiten zum Ersatz der Mischabwasserleitungen in der Depotstrasse und der kleinen Depotstrasse und jene zur Sanierung und Umgestaltung des Strassenraums werden koordiniert geplant und realisiert. Die Massnahmen an der Siedlungsentwässerung sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Geschäfts.

3. Projekt

3.1 Generelle Ziele des Projekts

Das Projekt zur Sanierung und Umgestaltung der Depotstrasse hat folgende Ziele:
- Sanierung der schadhaften Strasse
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (insbesondere für die Kindergarten- und Schulkinder)
- Optimierung der Kreuzungsstellen (Verhinderung von Ausweichmanövern auf das Trottoir)
- Reduktion der Parkfelder von heute 51 auf neu 32
- Einrichtung einer Begegnungszone
- Gestalterische Aufwertung des Strassenraums (Charakter einer «Quartiersstrasse»)
- Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas (Entsiegelungen)
- Massnahmen zum Schutz des Baumbestands

3.2 Massnahmen zugunsten der Verkehrs- und Schulwegsicherheit

Die Verkehrssicherheit soll vorab durch bauliche und gestalterische Massnahmen verbessert werden. Die Zahl der Parkplätze wird von 51 auf 32 reduziert, die Parkfelder werden neu wechselseitig angeordnet, sodass die Fahrspur nicht mehr gradlinig durch die Depotstrasse verläuft. Die Fahrspur wird zusätzlich auf 3.50 m verschmälert und einspurig geführt. Diese Massnahmen erhöhen den Durchfahrtswiderstand und führen zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten. Das Kreuzen zwischen Veloverkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist auf der gesamten Länge der Depotstrasse weiterhin möglich, Autos können sich in regelmässigen Abständen kreuzen. Die Durchfahrt für Lastwagen sowie für Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen ist ebenfalls garantiert.

In der Depotstrasse gilt bereits heute Tempo 20, allerdings ist die Strasse noch nicht als Begegnungszone gestaltet. Mit dem Projekt wird die (Geschwindigkeits-)Signalisation versetzt (zugunsten einer besseren Sichtbarkeit). Beim Schulhaus wird zusätzlich ein Vertikalversatz (Plateau mit Anrampung) montiert. Dies erhöht die Achtsamkeit der Verkehrsteilnehmenden und sorgt für eine Reduktion der Geschwindigkeit.

Das Trottoir wird auf der gesamten Länge der Depotstrasse verbreitert. Im gesamten Projektperimeter wird grundsätzlich ein hoher Anschlag (Randstein) als Überfahrschutz gewählt; bei Ein- und Ausfahrten, Parkfeldern und Strassenquerungen werden angemessene Anschlaghöhen (bis 3 cm) gewählt. Die ortsfremden Leitplanken werden durch einen Zaun analog dem ursprünglichen Bestand ersetzt, und das schützenswerte Sensebord (Pflästerung Strassenrand) wird erhalten und erweitert. Dadurch wird die Depotstrasse zu einer attraktiven Begegnungszone und in einem harmonisch gestaltetem Wohnumfeld. Die bestehende PubliBike Station wird versetzt und zugleich vergrössert.

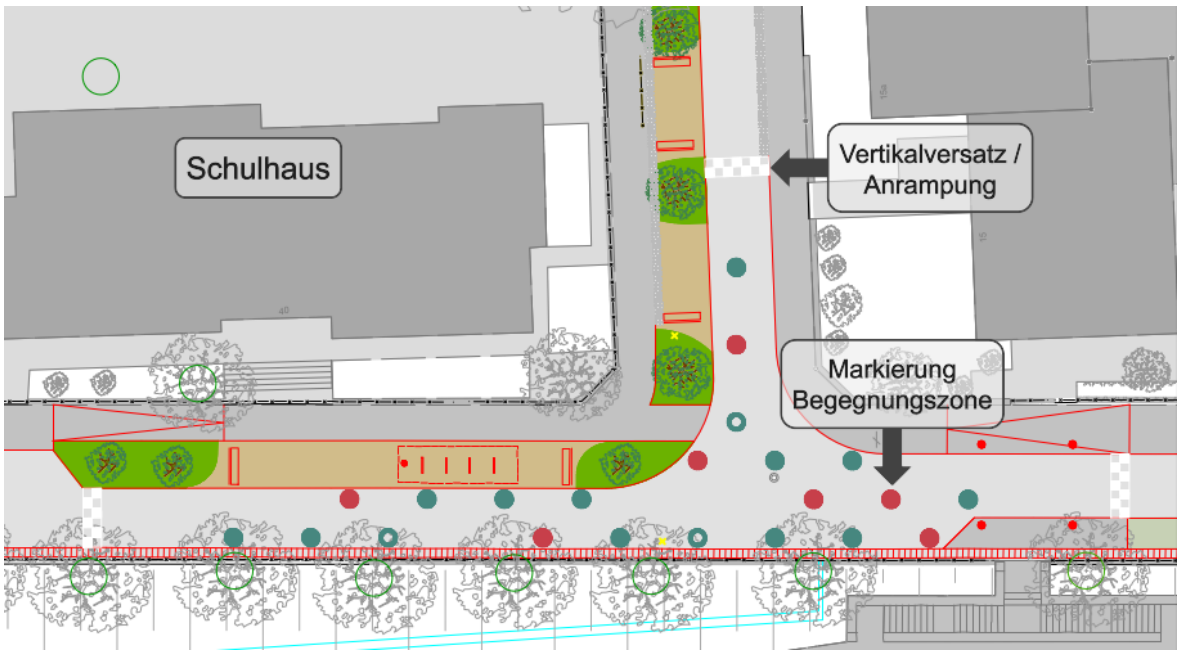


Abbildung 1: Situation beim Schulhaus (Depotstrasse 40)

3.3 Klimamassnahmen

Die geplanten Massnahmen orientieren sich am «Schwammstadt»-Prinzip: Wasser soll durch Entsiegelung und Begrünung des Strassenraums zurückgehalten werden. Dies hat positive Auswirkungen aufs Mikroklima und entlastet die Kanalisation. Im vorliegenden Projekt werden die Parkfelder entsiegelt und begrünt – das entspricht einer Gesamtfläche von rund 760 m². Zudem werden drei neue Bäume (Silberlinden) sowie neue Sträucher gepflanzt. Die bestehende Baumallee wird bestmöglich geschützt (s. Kap. 3.7). Am Knoten Depotstrasse/kleine Depotstrasse müssen aufgrund der Arbeiten an der Kanalisation zwei Bäume gefällt werden; sie werden nach Abschluss der Leitungsarbeiten am gleichen Ort ersetzt.

3.4 Baumschutz

Die meisten Bäume stehen direkt neben der Strasse. Um dem Wurzelschutz gerecht zu werden, erfolgen die für die Sanierung notwendigen Grabungsarbeiten deshalb per Hand und, wo möglich, mit einem Saugbagger. Zudem kommen bauliche Massnahmen wie Abschrankungen und Abdeckungen zum Einsatz.

Mit der Wiederherstellung der Strasse erfolgen zugunsten der Bäume auch Massnahmen zur Standortverbesserung. So wird die Fundation im Bereich der Bäume mit Substrat versetzt. Dies verbessert das Wurzelwachstum und damit die Standfestigkeit der rund 80-jährigen Bäume. Die entsiegelten Parkfelder entlang der Baumreihe führen zu mehr Durchlässigkeit und damit zu verbesserter Wasseraufnahme der Wurzeln. Die baulichen Massnahmen und die Gestaltung des Strassenraums sorgen für einen besseren Schutz vor mechanischen Beschädigungen.

Die Arbeiten werden durch einen Fachexperten für Baumschutz begleitet.

4. Kosten und Finanzierung

2021, beim Beantragen des Projektierungskredits, hatte man die Realisierungskosten noch auf rund 1,2 bis 2 Millionen Franken geschätzt. Dass sie heute deutlich höher liegen, hat einerseits damit zu tun, dass die beiden Seitenstrassen (kleine Depotstrasse und Muesmattstrasse) ebenfalls in den Bauperimeter aufgenommen wurden und im Rahmen des Projekts saniert bzw. umgestaltet werden sollen (Projektperimeter-Erweiterung), andererseits ist die Kostenerhöhung auch den seither massiv gestiegenen Bau-, Material-, Honorar- und Nebenkosten geschuldet.

Die Kosten für die Sanierung und Umgestaltung der Depotstrasse von Fr. 4°760°000.00 (inkl. MwSt., Genauigkeit +/-10 %) setzen sich nach aktuellen Berechnungen wie folgt zusammen:

Position	Währung	Betrag
Baukosten	Fr.	2 741 000.00
Honorare (Ingenieur, Spezialist*innen, Vermessung etc.)*	Fr.	811 000.00
Baunebenkosten	Fr.	150 000.00
Unvorhergesehenes, Rundung**	Fr.	626 000.00
Total (Bruttokosten)	**Fr.**	**4 328 000.00**
zzgl 10% Kreditreserve***	Fr.	432 000.00
Total Realisierungskredit (inkl. MWST, Antrag)	**Fr.**	**4 760 000.00**

* Der Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 185 000.00, den der Gemeinderat im November 2021 für die Projektierung zur Sanierung und Umgestaltung Depotstrasse bewilligt hat, ist als Teil der Honorare im hier beantragten Realisierungskredit aufgenommen.

** Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MWST für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. Unter der Position «Unvorhergesehenes» ist ein Betrag von Fr. 43 600.00 für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) enthalten.

*** Mit der Kreditreserve soll eine allfällige Zahlungsunfähigkeit gegenüber Auftragnehmern mit zusätzlichen Kostenfolgen aufgrund von Kostenüberschreitungen gegenüber dem Kostenvoranschlag (s. Tabelle Bruttokosten) vermieden werden.

4.1. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	4 760 000.00	4 641 000.00	4 522 000.00	119 000.00
Abschreibung 2.5 %	119 000.00	119 000.00	119 000.00	119 000.00
Zins 1.3 %	61 880.00	60 335.00	58 785.00	1 545.00
Kapitalfolgekosten	**180 880.00**	**179 335.00**	**177 785.00**	**120 545.00**

4.2. Betriebsfolgekosten

4.2.1 Pflegekosten

Aufgrund der zusätzlichen Grünflächen steigen auch die Unterhaltskosten von Stadtgrün Bern. Zu rechnen ist mit Fr. 12.50 pro m² pro Jahr, insgesamt also mit zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten von knapp Fr. 10 000.00. Hinzu kommen höhere Pflegekosten, die durch Aufwertungen und Nutzungsänderungen entstehen.

4.2.2 Werterhalt

Bei einer Anlage von Stadtgrün Bern wird mit einem Wertverzehr von 2.1 % der Investitionskosten gerechnet. Dieser Betrag muss im Werterhalt zur Verfügung stehen. Der Werterhalt setzt sich aus einem Anteil Pflege (1.3 %), dem Teil Instandhaltung (0.3 %) und aus der Instandsetzung (0.5 %) zusammen.

4.2.3 Instandhaltung

Für die Instandhaltung werden 0.3 % der Investitionssumme nötig. Die Instandhaltung stellt durch regelmässige und einfache Massnahmen die Gebrauchstauglichkeit des Bauwerks sicher. Die Instandhaltung schliesst die Behebung kleinerer Schäden mit ein. Wird der funktionelle Unterhalt kon-

sequent durchgeführt, können die Lebensdauer der Anlage markant verlängert und die Gebrauchstauglichkeit dauerhaft sichergestellt werden. Damit könnte auch der Problematik des vorzeitigen Wertzerfalls begegnet werden. Die Bauliche Massnahmen inklusiv Baumpflege betragen die Instandhaltungskosten künftig zusätzlich Fr. 9°352.00. Diese Mittel werden im nächsten Budget/AFP (2027–2030 und fortfolgend) als Investitionsfolgekosten (IFK) eingeplant.

5.2.4 Instandsetzung

Die Instandsetzung bestehender Anlagen ist durch die Erhöhung des Grüntopfes und die Instandsetzungsplanung abgedeckt. Rein rechnerisch müssen hierfür jährlich 0.5 Prozent der Investitionssumme bzw. Fr. 1 000.00 zur Verfügung stehen.

5. Bauablauf und Termine

Die Realisierungsarbeiten sind zwischen Frühling 2026 und Herbst 2028 geplant und erfolgen in zwei Etappen: 2026/2027 wird im Abschnitt zwischen dem Knoten Muesmattstrasse und dem Knoten Bühlstrasse gebaut (inkl. kleine Depotstrasse), 2028 verlagern sich die Arbeiten in den Bereich zwischen dem Knoten Waldheimstrasse und dem Knoten Muesmattstrasse.

Während der Bauarbeiten ist die Depotstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Dieser wird über die Waldheim-, Sahli- und Bühlstrasse umgeleitet – die Poller in der Waldheimstrasse werden dazu abgesenkt. Fussgänger*innen und Velofahrer*innen können die Depotstrasse jederzeit passieren; selbstverständlich ist auch die Zugänglichkeit für Schul- und Kindergartenkinder, Zubringer*innen, Anwohner*innen und der Blaulichtorganisation sichergestellt.

6. Kommunikation

Während der Realisierungsphase werden Anwohner*innen, Gewerbetreibende und Verkehrsteilnehmer*innen über die üblichen Kanäle (Briefkastenflyer, Bauplakate und -blachen, Medienarbeit etc.) regelmässig über den Stand der Arbeiten, die mit den Bauarbeiten verbundenen Einschränkungen und das weitere Vorgehen informiert. Zudem ist vor Beginn der Bauarbeiten eine Informationsveranstaltung geplant. Die gesamte Kommunikation wird mit SBB und ewb koordiniert.

Seitens Tiefbau Stadt Bern wird der Quartierskommission, dem Elternrat und auch den Anwohner*innen eine Ansprechperson zur Verfügung stehen. Damit soll die Kommunikation zu den Direktbetroffenen über die gesamte Phase aufrechtgehalten werden und Anliegen auf kurzem Wege besprochen werden können.

7. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Durch die geplante Entsiegelung einer rund 760 Quadratmeter grossen Fläche werden Massnahmen zugunsten des Mikroklimas umgesetzt. Entsiegelte Flächen heizen sich weniger auf, die Umgebung wird weniger warm. Die Pflanzen und der Boden geben Feuchtigkeit an die Luft ab, was ebenfalls zu einem kühlenden Effekt führt. Weiter versickert Regenwasser direkt im Boden, durchfeuchtet diesen und wirkt sich positiv auf die Grundwasserbildung aus. Grüne entsiegelte Flächen können Staub und Schadstoffe aus der Luft filtern und das Wohnumfeld aufwerten.

Zudem erhalten die bestehenden Bäume durch den Eintrag eines Substrats bessere Lebens- und Wachstumsbedingungen. Wurzelwachstum und Standfestigkeit der rund 80-jährigen Bäume werden verbessert. Die entsiegelten Parkfelder entlang der Baumreihe ermöglichen den Bäumen eine bessere Wasseraufnahme der Wurzeln.

Insgesamt hat das Projekt einen positiven Einfluss auf das Klima und ist mit den Zielen des städtischen Klimareglements (KR; SSSB 820.1) vereinbar.

8. Fakultatives Referendum

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 51 Absatz 3 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Sanierung und Umgestaltung Depotstrasse; Realisierungskredit.

2. Für die Realisierung der Sanierung und Umgestaltung Depotstrasse wird ein Kredit von Fr. 4°760°000.00 zulasten der Investitionsrechnung Konto IN510-001101 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000002) bewilligt.

3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 28. Januar 2026

Der Gemeinderat