

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Machbarkeits- und Potenzialstudie Betriebsstandort BERNMOBIL und Sportnutzung Areal Bodenweid; Projektierungskredit

1. Worum es geht

Wachsende Bevölkerungs- und Pendlerzahlen führen zu Mehrverkehr, den die Stadt gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) mit dem Ausbau des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs bewältigen will. Aufgrund des stetigen Angebotsausbaus und der damit verbundenen Zunahme der Fahrzeugflotte von BERNMOBIL, reichen die Kapazitäten der bestehenden Abstellanlagen für Trams künftig nicht mehr aus. Langfristig benötigt BERNMOBIL deshalb weitere Betriebsimmobilien, insbesondere eine neue Abstellanlage westlich des Hauptbahnhofs, in einer ersten Etappe für 25 Trams und in einer zweiten Etappe für weitere 20 Trams. Das bestehende Tramdepot am Eigerplatz entspricht nicht mehr den heutigen betrieblichen Anforderungen und kann nicht mehr ausgebaut werden. Am heutigen Depotstandort Eigerplatz ist eine städtebauliche Verdichtung und Transformation geplant. Neben Flächen, die auch in Zukunft BERNMOBIL nutzen wird, sollen auf dem Areal Depot Eigerplatz zusätzliche Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten oder Quartierinfrastrukturen entstehen.

Eine umfassende Standortevaluation für ein neues Tramdepot westlich des Hauptbahnhofs Bern hat ergeben, dass sich der Standort Bodenweid aus betrieblicher und baulicher Sicht am besten dafür eignet. Auf der Grundlage einer ersten, groben Machbarkeitsprüfung hat der Gemeinderat im Februar 2020 den Entscheid getroffen, prioritär den Standort Bodenweid für ein neues Tramdepot weiterzuverfolgen. Er will den Standort Bodenweid mithilfe einer Machbarkeits- und Potenzialstudie vertieft betrachten. Ziel ist es zu prüfen, ob am Standort Bodenweid eine Mischnutzung mit einem neuen Tramdepot und vier Kunstrasensportfeldern mit den notwendigen Infrastrukturräumen betrieblich sinnvoll und kosteneffizient realisierbar ist. Das Areal Bodenweid liegt im Chantier Freiburgstrasse. Chantiers sind strategisch wichtige Gebiete in der Stadt Bern mit grossem Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial. Dementsprechend ist auch das städtebauliche Verdichtungspotenzial auf dem Areal auszuloten.

Mit dem vorliegenden Antrag informiert der Gemeinderat den Stadtrat über den aktuellen Projektstand und das weitere Vorgehen. Zudem beantragt er einen entsprechenden Projektierungskredit. Für die Machbarkeits- und Potenzialstudie Standort Bodenweid und die Gesamtkoordination der Betriebsstandorte von BERNMOBIL wird mit Projektierungskosten von insgesamt 1,7 Mio. Franken gerechnet. Der städtische Anteil beträgt gemäss der unterzeichneten Planungsvereinbarung Fr. 932 500.00 Franken, jener von BERNMOBIL Fr. 767 500.0. Da eine unterzeichnete Planungsvereinbarung vorliegt, kann dem Stadtrat der Projektierungskredit netto von Fr. 932 500.00 beantragt werden.

2. Ausgangslage

2.1 Stadtentwicklung

Das Wachstum der Stadt Bern und die stetig steigenden Mobilitätsbedürfnisse führen unweigerlich zu Mehrverkehr. Dieser soll gemäss STEK 2016 durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss-

und Veloverkehr bewältigt werden. Aufgrund des stetigen Angebotsausbaus und dem damit verbundenen Wachstum der Fahrzeugflotte reichen die bestehenden Kapazitäten der Abstellanlagen von BERNMOBIL künftig nicht mehr aus.

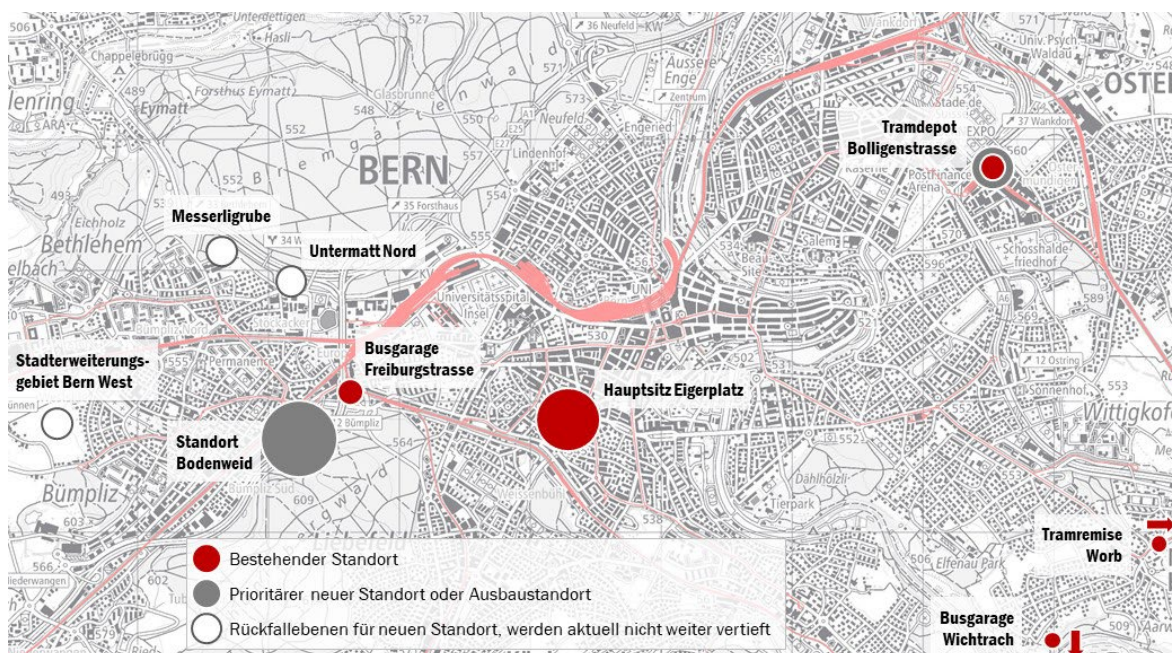
Am Standort des heutigen Tramdepots ist gemäss STEK 2016 eine städtebauliche Verdichtung und Transformation geplant. Der Stadtrat hat hierzu auch einen entsprechenden Vorstoss für erheblich erklärt (Motion Fraktion GB/JA! «Kalkbreite» am Eigerplatz, SRB Nr. 2017-126, März 2017). Neben den Flächen für BERNMOBIL sollen auf dem Areal am Eigerplatz zukünftig zusätzliche Wohnungen, Arbeitsplätze und Quartierinfrastrukturen entstehen.

2.2 Bedarf Tramdepot

BERNMOBIL betreibt derzeit am Eigerplatz, an der Bolligenstrasse, an der Freiburgstrasse sowie in Wichtrach und Worb Abstellanlagen und Werkstätten für Bus und Tram. Aus betrieblicher Sicht benötigt BERNMOBIL östlich und westlich des Hauptbahnhofs je ein Tramdepot. Damit können die Teilnetze westlich und östlich des Bahnhofs autonom betrieben werden, wenn die Verbindungsachse durch die Markt-/Spitalgasse unterbrochen ist. Das östlich des Hauptbahnhofs gelegene Depot Bolligenstrasse wird bis 2023 ausgebaut. Eine spätere Kapazitätserhöhung ist an diesem Standort nicht mehr möglich. Westlich des Hauptbahnhofs liegt das bestehende Tramdepot am Eigerplatz. Es entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und kann auch nicht ausgebaut werden.

Ab Mitte der 2020er-Jahre wird BERNMOBIL ausschliesslich über Tramkompositionen von 42,5 m Länge verfügen. Das Depot Eigerplatz ist nicht für Kompositionen dieser Länge ausgelegt, weshalb die Abstellkapazität markant abnimmt. Generell ist das alte Gebäude nicht für die Garagierung und den Unterhalt der langen Tramkompositionen geeignet. Es besteht somit sachlich ausgewiesener Bedarf nach Ersatz für ein modernes Tramdepot mit Werkstatt im Westen von Bern.

Verbunden mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs benötigt BERNMOBIL westlich des Hauptbahnhofs langfristig weitere Betriebsimmobilien, insbesondere ein neues Depot für insgesamt 45 Tramabstellplätze.



Übersicht bestehende Betriebsstandorte und mögliche Ausbaustandorte

2.3 Standortevaluation

In einem ersten Schritt haben BERNMOBIL und die Stadt Bern unter Einbezug des Kantons eine Standortevaluation durchgeführt. Insgesamt wurden 37 potenzielle Standorte westlich des Hauptbahnhofs geprüft, welche eine Fläche von mindestens 1,5 Hektaren umfassen und ausserhalb eines Wohngebiets liegen. Basierend auf der Standortevaluation hat der Gemeinderat im Februar 2020 beschlossen, den Standort Bodenweid für ein neues Tramdepot mit Zusatznutzungen zu sichern. Bis zum definitiven Standortentscheid sollen dort demnach keine Massnahmen eingeleitet werden, welche der Realisierung eines Tramdepots zuwiderlaufen. Drei weitere denkbare Standorte Messerligrube, Untermatt Nord und das Stadterweiterungsgebiet Bern West werden vorläufig nicht weiterverfolgt und dienen als Rückfallebenen für den Fall, dass die Machbarkeit am Standort Bodenweid nicht nachgewiesen werden kann.

Das Areal Bodenweid ist aus Sicht BERNMOBIL betrieblich und baulich gut geeignet. Die Grösse und die Geometrie ermöglichen die Realisierung eines effizienten Tramdepots. Die Bodenweid liegt nahe am bestehenden Schienennetz zweier Tramlinien und gleichzeitig an einer Randlage abseits des Wohngebiets. Das Areal befindet sich bereits grösstenteils in Besitz der Stadt Bern (Verwaltungsvermögen). Auf dem Areal scheint eine Mischnutzung mit Betriebsstandort BERNMOBIL und Rasensportplätzen möglich. Der Standort eröffnet somit grosse Chancen für eine nachhaltige Verdichtung im städtischen Raum. Die Grösse des Areals erlaubt ergänzend zum Tramdepot und zu den Sportanlagen die Realisierung von weiteren Zusatznutzungen (z. B. Busgarage, weitere Sportnutzungen). Das Konfliktpotenzial (Lärm, Erschütterungen) mit den bestehenden benachbarten Nutzungen erscheint klein.

Die Standortsuche fand unter Einbezug der Stadtteilorganisation QBB statt und der erkorene Standort findet deren Zustimmung (für Details zum Thema Partizipation siehe Ziffer 7).



Luftbild Areal Bodenweid

2.4 Bestand und Bedarf Sport

Auf dem Areal befindet sich heute die Sportanlage Bodenweid. Sie wurde im Jahr 1925 eröffnet und mehrfach erweitert bzw. umgebaut. Heute befinden sich zwei Naturrasenfelder, zwei Kunstrasenfelder, ein Kunstrasen-Trainingsfeld, ein Allwetterplatz mit Bolzplatz, eine Street-Workout-Anlage, ein kombiniertes Tribünen- und Garderobengebäude sowie eine Einfachturnhalle mit Garderoben und diversen Nebenräumen auf dem Areal. Anlässlich der letzten Umgestaltungsphase im Jahr 2009/10

wurden bereits das im östlichen Teil der Anlage liegende Naturrasenspielfeld mit den Leichtathletikanlagen durch zwei Kunstrasenspielfelder ersetzt. Die beiden verbliebenen Naturrasenfelder sowie die bestehenden Gebäude sind sanierungsbedürftig und verfügen zudem über ungenügende Kapazitäten für den heutigen Sportbetrieb. Der Ausbau der Sportanlage Bodenweid ist fester Bestandteil der Massnahmen zur Sicherstellung des aktuellen und zukünftigen Bedarfs an Rasenflächen in der Stadt Bern.

Ein entsprechendes Projekt für eine zweite Ausbautappe lag bereits vor. Als der Sportplatz Bodenweid als potentieller Standort für den Betriebsstandort BERNMOBIL identifiziert wurde, entschied der Gemeinderat das Projekt zu sistieren, bis die Ergebnisse der Standortevaluation vorliegen. Trotz dem Projektabbruch müssen die akut notwendige Kapazitätserhöhung der Sportanlage, die dringlichen Verbesserungen im Garderobenangebot und in der Infrastruktur bis zum allfälligen Baustart des Betriebsstandorts BERNMOBIL auf eine pragmatische und minimale Weise gewährleistet werden. Aus diesem Grund beauftragte der Gemeinderat die Präsidialdirektion, ein Projekt für eine minimale, auf einen weiteren Lebenszyklus von ca. 10 bis 15 Jahren angelegte Sanierungs- bzw. Ausbauoption für die Sportanlage Bodenweid zu entwickeln. Dabei sollen die bestehenden Naturrasenfelder und der Allwetterplatz durch zwei Kunstrasenfelder ersetzt werden und ein temporäres Garderoben- und Infrastrukturgebäude erstellt werden (nähere Erläuterungen zum Projekt siehe Ziffer 4.1).

3. Projektbeschreibung

3.1 Gesamtkoordination

Auf übergeordneter Ebene ist es das Ziel, die notwendigen Betriebsstandorte für BERNMOBIL langfristig planerisch zu sichern sowie die Abstimmung mit dem STEK 2016 und den übergeordneten Planungsinstrumenten zu gewährleisten. Die Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Projekten, die in Zusammenhang mit den Betriebsstandorten von BERNMOBIL stehen, sind aufzuzeigen und zu koordinieren. Dazu gehören unter anderem folgende Projekte:

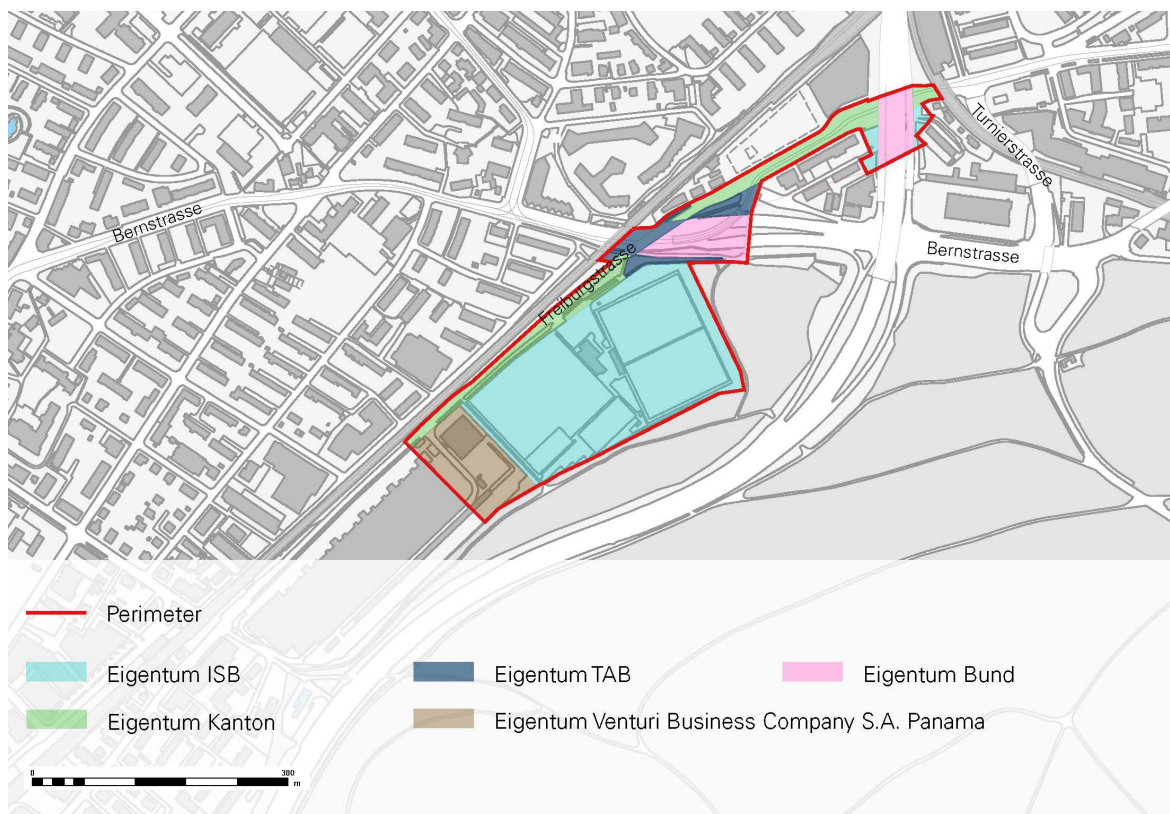
- Neuer Betriebsstandort BERNMOBIL Bodenweid
- Betriebliche Gesamtsicht BERNMOBIL
- Arealentwicklung Depot Eigerplatz in späterer Planungsphase
- Temporäre Lösungssuche für die bestehenden Nutzungen der Sportanlagen während der Bauphasen (falls notwendig in späterer Planungsphase)
- Bei Bedarf weitere Projekte

Verantwortlich für diese Gesamtkoordination ist das Stadtplanungsamt (SPA). Die Verkehrsplanung ist in die Projektorganisation eingebunden.

3.2 Machbarkeits- und Potenzialstudie Tramdepot und Sportnutzung Standort Bodenweid

Das übergeordnete Projektziel besteht darin, auf dem Areal Bodenweid eine attraktive, dichte Mischnutzung realisieren zu können. Diese soll sowohl den langfristigen Bedarf von BERNMOBIL abdecken als auch die Bereitstellung der notwendigen Sportinfrastruktur für die Stadt Bern ermöglichen. Im Rahmen einer Machbarkeits- und Potenzialstudie unter der Leitung von Hochbau Stadt Bern (HSB) soll der Nachweis erbracht werden, dass die angestrebte Mischnutzung auf dem Areal Bodenweid mit einem guten Kosten/Nutzen-Verhältnis realisiert werden kann. Ebenfalls aufzuzeigen ist die Erschliessung mit Gleisen ab dem bestehenden Tramnetz unter Berücksichtigung der Veloführung, einer allfälligen Busgarage sowie der restlichen Nutzungen. Zudem soll die Studie das maximale, stadträumlich verträgliche Verdichtungspotenzial des Areals aufzeigen und dazu passende Nutzungsszenarien aufzeigen. Mittels einer Grobkostenschätzung (+/- 30 %) sollen schliesslich die zu erwartenden Investitionskosten ermittelt werden. In engem Austausch mit BERNMOBIL, dem

Kanton Bern und der Stadt Bern soll ein externes Planungsteam verschiedene Lösungsvorschläge erarbeiten. Das Team muss dazu Fachkompetenzen in den Bereichen Städtebau und Architektur, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurwesen, Verkehrsplanung, Gleisbau, Erschütterungsschutz, Geologie und Kostenplanung abdecken.



Perimeter Machbarkeits- und Potenzialstudie Standort Bodenweid

Die Machbarkeits- und Potenzialstudie soll als Entscheidungsgrundlage für die definitive Standortwahl für das Tramdepot dienen. Entscheidet sich der Gemeinderat für das Areal Bodenweid, können die Rückfallstandorte Messerligrube, Untermatt Nord und das Stadterweiterungsgebiet Bern West ausgeschlossen werden. Konkret werden für den Standort Bodenweid folgende Arbeitsergebnisse erwartet:

- Standortanalyse und städtebauliche Rahmenbedingungen
- Machbarkeits- und Potenzialprüfung Areal Massstab 1:200
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Zufahrt für Tram-, Bus- und übrigen Verkehr Massstab 1:500
- Abstimmung mit betrieblicher Gesamtsicht BERNMOBIL
- Kostenschätzung (+/- 30 %)
- Mögliche Etappierungen
- Bewertung allfälliger Varianten
- Grundlagen für den Kostenteiler BERNMOBIL, Kanton Bern, Stadt Bern
- Grundlagen für Vertragsverhandlungen mit den betroffenen Grundeigentümern

3.3 Projekt betriebliche Gesamtsicht BERNMOBIL

Der strategische Standort- und Flächenplan zeigt die betrieblichen Bedürfnisse von BERNMOBIL für die nächsten rund 20 Jahre ganzheitlich auf. Mehr Fahrgäste im öffentlichen Verkehr (ÖV) führen zu einem wachsenden Bedarf an Verkehrsinfrastruktur und Rollmaterial. Grössere Fahrzeuge und Angebotsverdichtungen werden sicherstellen, dass BERNMOBIL den zunehmenden Passagierzahlen Rechnung tragen kann. Dementsprechend muss BERNMOBIL seine Fahrzeugflotte ausbauen.

Als Grundlage für die Machbarkeits- und Potenzialstudie wird BERNMOBIL ihren strategischen Standort- und Flächenplan aktualisieren und die betrieblichen Bedürfnisse bezogen auf die verschiedenen Betriebsstandorte für die nächsten 20 Jahre aufarbeiten. Daraus ergeben sich auch die konkreten betrieblichen Rahmenbedingungen für den Standort Bodenweid. Unabhängig von der Standortwahl für ein Tramdepot sollten aus betrieblicher Sicht am Eigerplatz auch künftig Busse, eventuell eine Buswerkstatt, Sozialflächen und die Verwaltung stationiert sein.

4. Zusammenhang mit anderen Geschäften

4.1 Sportplatz Bodenweid

Für die zweite Ausbautetappe des Sportplatzes Bodenweid liegt basierend auf einem Wettbewerbsbeitrag aus dem Jahr 2014 ein konkretes Projekt vor. Da der Standort für ein neues Tramdepot näher in Betracht gezogen wurde, hatte der Gemeinderat entschieden, die Arbeiten am Projekt im Frühjahr 2019 einzustellen, bis die Ergebnisse der Standortevaluation für das neue Tramdepot von BERNMOBIL vorliegen. Der Gemeinderat beauftragte zudem mit erwähntem Beschluss die Präsidentschaftsleitung (Hochbau Stadt Bern) ein Szenario für eine minimale, auf einen Lebenszyklus von 10 bis 15 Jahren angelegte Sanierungs- bzw. Ausbauoption für die Sportanlage Bodenweid vorzulegen. Die vorgeschlagene Minimalsanierung beschränkt sich auf die dringliche Instandsetzung der bestehenden Gebäude und den Ersatz der beiden Naturrasenfelder durch zwei Kunstrasenfelder, ein Grossfeld (11er-Fussball; 100.0 m x 64.0 m) und ein Kleinfeld (9er-Fussball; 57.0 m x 41.0 m). Das dringend notwendige zusätzliche Garderobenangebot und die Räumlichkeiten für die Infrastruktur wurden auf ein Minimum reduziert und werden mit einem temporären Gebäude sichergestellt. Der entsprechende Baukredit von 6,86 Mio. Franken wird den politischen Gremien gleichzeitig, aber separat, mit dem vorliegenden Geschäft vorgelegt.

4.2 Arealentwicklung Eigerplatz

Die angestrebte Verdichtung mit Zusatznutzungen am Eigerplatz ist einerseits erst möglich, wenn ein neues Tramdepot, zusätzliche Busabstellplätze und Werkstätten im Westen von Bern realisiert sind. Das Potenzial des Areals Eigerplatz für Drittnutzungen wie Wohnungen, Arbeitsräumlichkeiten oder Quartierinfrastrukturen kann andererseits erst bestimmt werden, wenn die Ergebnisse der Machbarkeits- und Potenzialstudie Bodenweid vorliegen.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Investitionskosten

Auf der Grundlage der bisherigen Arbeitsergebnisse der Standortevaluation für ein neues Tramdepot westlich des Hauptbahnhofs hat ein externes Kostenplanungsbüro im Auftrag von BERNMOBIL und der Stadt Bern eine Grobkostenschätzung mit einer Bandbreite von +/- 40 % erstellt. Die zu erwartenden Investitionskosten für die erste Etappe des Tramdepots (25 Trams), die Massnahmen auf der Anschlussstrecke und die Sportnutzungen belaufen sich demnach insgesamt auf ca. 200 Mio. Franken. In der Grobkostenschätzung nicht enthalten sind nebst dem Ausbau für die 2. Etappe des Tramdepots (20 Trams) der Landerwerb bzw. Realersatz der bestehenden Bauten und Grundstücke sowie die Nebenkosten. Die Kosten der Abstellanlagen für die Trams oder auch Busse tragen vorwiegend BERNMOBIL bzw. der Kanton Bern. Voraussetzung dafür ist, dass der Bedarf nach neuen Abstellanlagen in der Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs nachgewiesen ist. Die Höhe der Kostenbeteiligung der Stadt Bern wird vom Nutzungskonzept für den Standort Bodenweid abhängen: Die Stadt Bern müsste voraussichtlich die Kosten für die städtischen, BERNMOBIL-fernen Nutzungen wie die Sportanlagen übernehmen.

5.2 Projektierungskredit Brutto

Der Bruttokredit dient einerseits der Finanzierung der Machbarkeits- und Potenzialstudie Bodenweid unter der Leitung von Hochbau Stadt Bern und andererseits der Finanzierung der Gesamtkoordination unter der Leitung des Stadtplanungsamts. Die Kosten für die Aktualisierung der betrieblichen Gesamtsicht mit dem strategischen Standort- und Flächenplan werden vollständig durch BERNMOBIL getragen. Für die Erarbeitung der Machbarkeits- und Potenzialstudie Bodenweid werden folgende Projektierungskosten veranschlagt:

Dienstleistungssubmission (externe Leistungen)	Fr.	15 000.00
Dienstleistungssubmission (Leistungen HSB)	Fr.	45 000.00
Honorar Planungsteam	Fr.	1 080 000.00
Planaufnahmen	Fr.	30 000.00
Arbeitsmodell	Fr.	20 000.00
Zustandsanalysen	Fr.	20 000.00
Untersuchungen Baugrund, Altlasten, Gebäudeschadstoffe	Fr.	60 000.00
Externe Unterstützung Gesamtkoordination SPA	Fr.	50 000.00
Externe Unterstützung Projektkommunikation und Partizipation	Fr.	40 000.00
Projektleitung HSB (Bauherrenleistungen)	Fr.	120 000.00
Reserve	Fr.	220 000.00
Total Projektierungskredit brutto	Fr.	1 700 000.00

Kostenstand nach Index BFS (Hochbau Espace Mittelland) April 2019: 101.6 Punkte, MwSt inbegriffen

5.3 Projektierungskredit Netto

Eine vom Kanton, BERNMOBIL und der Stadt Bern unterzeichnete Planungsvereinbarung liegt vor. Diese regelt die Grundsätze der Aufgabenverteilung zwischen der Stadt Bern, dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination und dem Tiefbauamt des Kantons Bern sowie BERNMOBIL. Zudem sind darin die Projektorganisation, das Terminprogramm und der Kostenteiler geregelt. Auf der Grundlage der Planungsvereinbarung kann der Projektierungskredit netto beantragt werden. Die internen Personalressourcen von Stadt, Kanton und BERNMOBIL werden von den jeweiligen Organisationen selber getragen. Die externen Kosten für die Projektierung und Beratung werden je zur Hälfte von BERNMOBIL und der Stadt Bern getragen. Der Aufwand von Hochbau Stadt Bern für die Dienstleistungssubmission und die Projektleitung gehen zulasten des städtischen Kostenanteils. Damit ergibt sich folgender, durch die Stadt Bern zu tragender Kredit:

Projektierungskredit brutto	Fr.	1 700 000.00
abzüglich Dienstleistungssubmission Leistungen HSB	Fr.	45 000.00
abzüglich Projektleitung HSB	Fr.	120 000.00
Projektierungskredit netto (getragen je 50 % von BERNMOBIL und Stadt Bern)	Fr.	1 535 000.00

Massgebende Kreditsumme für die Stadt Bern

Kostenanteil Stadt (50 % vom Projektierungskredit netto)	Fr.	767 500.00
Dienstleistungssubmission (interne Leistungen HSB)	Fr.	45 000.00
Projektleitung (interne Leistung HSB)	Fr.	120 000.00
Projektierungskredit Stadt Bern netto	Fr	932 500.00

Kostenstand nach Index BFS (Hochbau Espace Mittelland) April 2019: 101.6 Punkte, MwSt. inbegriffen

Für die Vorbereitung der Projektierungsarbeiten wurde vom Gemeinderat bereits ein Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 genehmigt. Diese Summe ist im vorliegenden Kreditantrag bereits enthalten.

6. Folgekosten

6.1 Kapitalfolgekosten

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 Kapitalfolgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

6.2 Weitere Folgekosten

Die Einschätzung der weiteren Folgekosten soll in der Machbarkeits- und Potenzialstudie erarbeitet werden. Neben den Kosten für die neue Mischnutzung am Standort Bodenweid, fallen in einer nächsten Phase ab 2022 auch Kosten für die Arealentwicklung am Eigerplatz oder die allenfalls notwendige Suche nach temporären Lösungen während der Bauzeit für die Sportplätze an.

7. Partizipation

Die betroffenen Quartierkommissionen QBB und QM3 werden bei der Erarbeitung der Anforderungen und Rahmenbedingungen für den Standort Bodenweid beigezogen und erhalten zudem die Gelegenheit, zum Entwurf des Schlussberichts der Machbarkeits- und Potenzialstudie Stellung zu nehmen. Grundsätzlich soll der Partizipation bereits im Rahmen der Erarbeitung der nun beantragten Machbarkeits- und Potenzialstudie grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Angesichts der Tragweite des Projekts ist die Bildung einer Begleitgruppe vorgesehen.

Die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) wird nach Abschluss der Machbarkeits- und Potenzialstudie über die Resultate und das weitere Vorgehen informiert. Sollte sich der Gemeinderat definitiv für den Standort Bodenweid entscheiden, werden die Planungsinstrumente (kantonalen und regionalen Richtplan, regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept) soweit nötig angepasst und die Rückfallstandorte Messerligrube, Untermatt Nord und das Stadterweiterungsgebiet Bern West aufgegeben.

8. Voraussichtliche Termine

Genehmigung Projektierungskredit Stadtrat	2. Quartal 2021
Start Dienstleistungssubmission	2. Quartal 2021
Start Machbarkeits- und Potenzialstudie	1. Quartal 2022
Abschluss Machbarkeits- und Potenzialstudie	4. Quartal 2022

Nach Abschluss der Machbarkeits- und Potenzialstudie Bodenweid wird die Stadt Bern gemeinsam mit den Projektpartnern das Vorgehen für den Standort Bodenweid sowie die weiteren Betriebsstandorte von BERNMOBIL definieren. Ein allfälliger Baustart wäre in ca. 15 Jahren vorgesehen.

9. Nutzen des Geschäfts

Eine stadtverträgliche Mobilität setzt auf Verkehrsmittel, die einen geringen Flächen- und Energieverbrauch aufweisen. Gemäss STEK 2016 soll sich Bern zu einer ÖV- und Velostadt entwickeln und dadurch einen wesentlichen Beitrag auf dem Weg zur 2000 Watt Gesellschaft leisten. Der rechtzeitigen Sicherung geeigneter Infrastrukturstandorte für den öffentlichen Verkehr kommt dabei eine herausragende Bedeutung zu. Das Areal Bodenweid ist hinreichend gross, gut erschlossen und trotz

seiner Randlage zentral genug, um die hohen Anforderungen an die Erreichbarkeit zu erfüllen. Es hat das Potenzial, die Mischnutzung von Betriebsstandort BERNMOBIL und Kunstrasensportinfrastruktur aufzunehmen und allfällige Zusatznutzungen zu ermöglichen. Als Teil des Chantiers Freiburgstrasse handelt es sich gemäss STEK um ein strategisch wichtiges Gebiet mit grossem Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial. Dementsprechend bietet sich mit dem Projekt die Chance, einen bedeutenden Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten, in dem die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Aspekte optimal aufeinander abgestimmt werden. Weiter ermöglicht erst der Bau eines neuen Betriebsstandorts BERNNOBIL am Standort Bodenweid die Verdichtung und Umstrukturierung des Areals am Eigerplatz und generiert damit auch finanzielle Mehrwerte durch die bessere Ausnützung eines städtischen Grundstücks.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend der Machbarkeits- und Potenzialstudie Betriebsstandort BERNMOBIL und Sportnutzung Standort Bodenweid; Projektierungskredit.
2. Er genehmigt einen Projektierungskredit von netto Fr. 932 500.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB20-003. Dieser Projektierungskredit ist später in einen allfälligen Baukredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 19. Mai 2021

Der Gemeinderat

Beilage:

- Schlussbericht Standortevaluation (Zusammenfassung vom 11.11.2019)

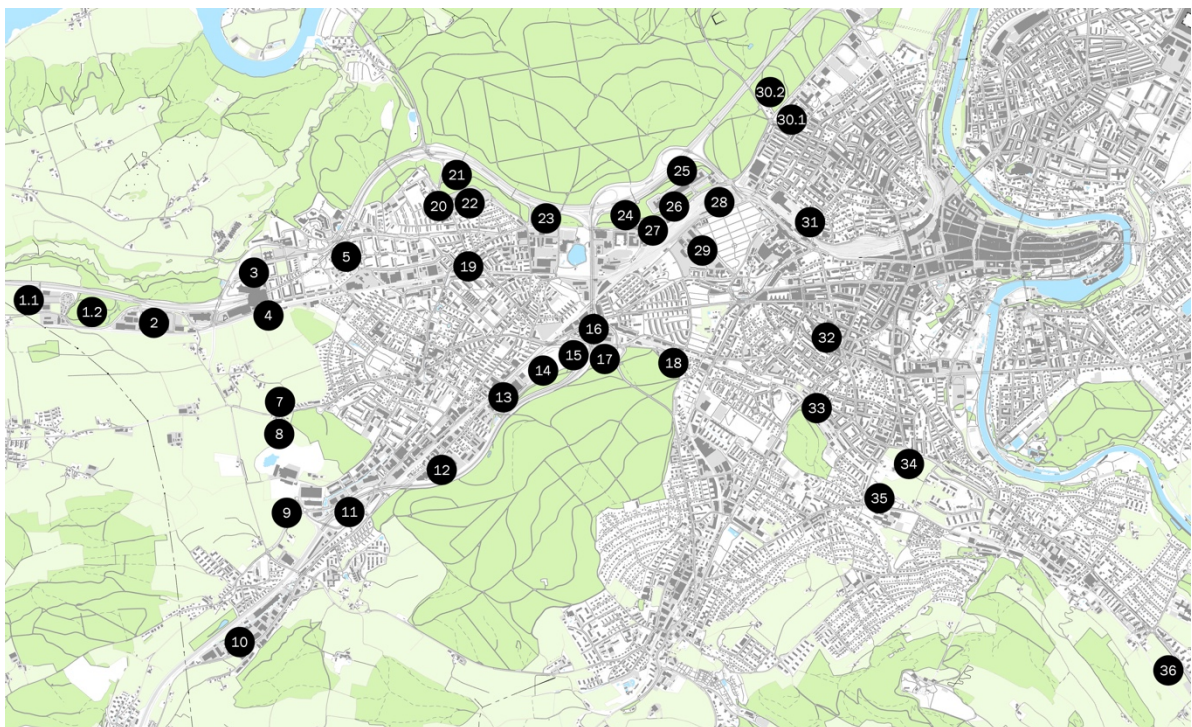


Stadt Bern

BERN MOBIL
ZUSAMMEN UNTERWEGS

Standortevaluation Tramdepot BERNMOBIL Bern West

Zusammenfassung Schlussbericht



Bern, 11.11.2019

Impressum

Auftraggeberin

Stadtplanungsamt Bern
BERNMOBIL

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG	ANS Architekten und Planer SIA AG	E'xact Kostenplanung AG	Kontextplan AG
Fliederweg 10	Hauptstrasse 14	Hauptstrasse 14	Käfiggässchen 10
Postfach 575	3076 Worb	3076 Worb	3011 Bern
3000 Bern 14			

Projektteam

Jeanette Beck, Stadtplanungsamt Bern
Mirjam Strahm, Stadtplanungsamt Bern
Sergio Rizzoli, BERNMOBIL
Martin Stucki, BERNMOBIL
Hannes Meuli, Verkehrsplanung Stadt Bern
Bernhard Kirsch (bis 09/2019), Bettina Heiniger (ab 09/2019), Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Kanton Bern

Projektausschuss

Blaise Kropf, Generalsekretär Präsidialdirektion
Stefan Schwarz, Generalsekretär TVS
René Schmied, Direktor BERNMOBIL

Support Kommunikation

Peter Tschanz, Für Angelegenheiten Gmbh
Kathrin Kiener, logos kommunikation

Bearbeitungsteam

Georg Tobler, BHP Raumplan (Projektleitung)
Beda Baumgartner, BHP Raumplan AG
Andrina Stadler, BHP Raumplan AG
Reto Mohni, BHP Raumplan AG
Yvonne Urwyler, BHP Raumplan AG
René Feller, ANS Architekten und Planer SIA AG
Agnete Skytte, E'xact Kostenplanung AG
Markus Hofstetter, Kontextplan AG
Roland Uhler, Kontextplan AG

Zusammenfassung

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Wachsende Tramflotte

Die Zunahme der Bevölkerung und Arbeitsplätze führen zu steigenden Mobilitätsbedürfnissen. Diese sollen weitgehend über den Öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden. Wegen dem damit verbundenen Ausbau von Tramnetz und Tramangebot wächst die Flotte von BERNMOBIL mittelfristig auf 75 Trams und langfristig auf voraussichtlich 90 Trams.

Abstellbedürfnisse für 45 Trams im Westen von Bern

Die Depots Eigerplatz und Bolligenstrasse können die langfristig erforderlichen Kapazitäten nicht zur Verfügung stellen. BERNMOBIL braucht im Westen von Bern ein neues Tramdepot mit einer Kapazität für 45 Abstellplätze. Es soll entweder direkt im Vollausbau oder etappiert realisiert werden können. Im Falle einer Etappierung werden zuerst 25 Abstellplätze und in einer zweiten Etappe 20 zusätzliche Abstellplätze vorgesehen.

Frühzeitige Evaluation

Das Stadtplanungsamt Bern und BERNMOBIL haben beschlossen, frühzeitig die möglichen Standorte zu evaluieren, um ohne Zeitdruck einen sorgfältig und breit abgestützten Standortentscheid fällen zu können.

Evaluation von 37 Standorten

Interdisziplinäre Prüfung

Ein interdisziplinäres Planerteam untersuchte insgesamt 37 Standorte auf ihre betriebliche Eignung, auf ihre Kompatibilität mit der Stadtentwicklung und mit der Umwelt, hinsichtlich ihres gesellschaftlichen Konfliktpotenzials sowie der Höhe der Investitionen. Gestützt auf die Beurteilungsergebnisse wurden die Standorte drei Prioritäten zugeordnet:

Priorisierung der Areale

- 1. Priorität: 3 Standorte sind betrieblich gut bis sehr gut geeignet und weisen wenig Konfliktpotenziale auf.
- 2. Priorität: 8 Standorte sind betrieblich gut geeignet, weisen jedoch grössere Konfliktpotenziale auf.
- 3. Priorität: 26 Standorte weisen erhebliche Konfliktpotenziale auf und / oder sind betrieblich schlecht oder nicht geeignet.

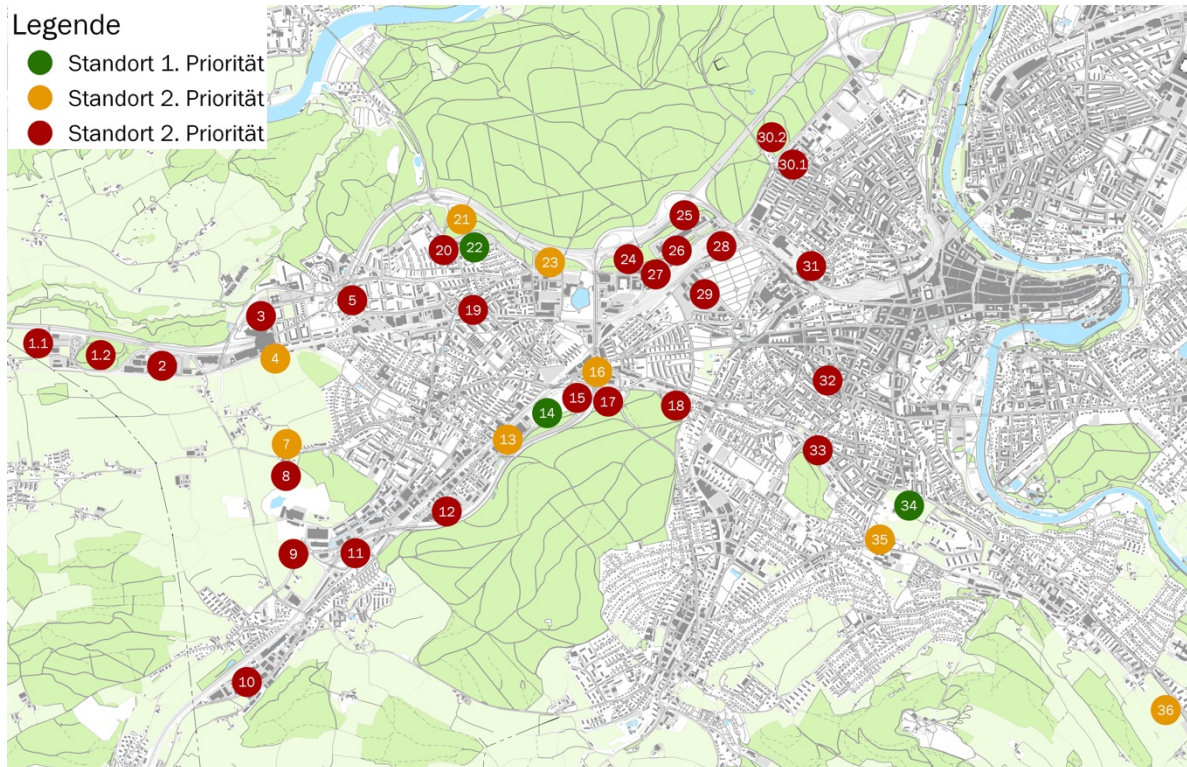


Abb. 1: Geprüfte Standorte und Priorisierung

Vertiefungsstudien für fünf Areale

Fünf Areale wurden hinsichtlich ihrer betrieblichen und baulichen Eignung vertieft untersucht: die Areale der ersten Priorität (Bodenweid, Messerligrube I, Morillonmatte) sowie die zwei bestgeeigneten Areale der 2. Priorität (Untermatt Nord, Ausserholligen V).

Die Vertiefungsstudien ergaben folgende Erkenntnisse:

- Die Standorte Bodenweid, Messerligrube I und Morillonmatte sind grundsätzlich geeignet.
- Der Standort Untermatt Nord ist ebenfalls geeignet. Als Waldareal kommt er jedoch nur als Rückfallebene in Frage.
- Der Standort Ausserholligen hat sich wegen der Geometrie des Areals und der Situation mit der Autobahnbrücke als nicht machbar erwiesen.

Keine weitere Bearbeitung der Areale Stadterweiterung West

Bei den Arealen im Gebiet der Stadterweiterung West (Vorderer Rehhag, Ergänzung Brünnen) wurde auf eine Vertiefung verzichtet, obwohl sie als Areale der 2. Priorität eingestuft wurden. Ihre weitere Bearbeitung ist von einer städtebaulichen Masterplanung für die Stadterweiterung West abhängig. Sie sollen vorerst als Rückfallebene offengehalten werden.

Zusatzabklärungen

Bei den drei Arealen Bodenweid, Messerligrube I und Morillonmatte blieben aus den Vertiefungsstudien wichtige Fragen offen. Ohne deren Klärung konnte keine Empfehlung für eine Bestvariante gemacht werden. Die entsprechenden Zusatzabklärungen haben Folgendes ergeben:

- Für die Morillonmatte sehen die Grundeigentümerschaft und die Gemeinde Köniz mittelfristig eine städtebauliche Entwicklung mit Schwerpunkt Wohnen vor. Ein Tramdepot lässt sich zeitlich und städtebaulich nur sehr schwierig mit diesen Entwicklungsabsichten kombinieren. Es kann nur gegen den Widerstand der Grundeigentümerschaft und der Gemeinde Köniz realisiert werden.

- Ein Tramdepot auf dem Areal Messerligrube I ist nur machbar, wenn entweder Wald beansprucht wird oder die Interessen der Grundeigentümerschaft tangiert werden.
- Eine Kombination von Tramdepot und Sportanlagen auf dem Areal Bodenweid ist machbar, ebenso der erforderliche Gleisanschluss.
- Im Vergleich schneidet der Standort Bodenweid gegenüber der Messerligrube I aus fachlicher Sicht besser ab.

Aus der Evaluation der 37 Standorte sowie aus den Vertiefungsstudien und Zusatzabklärungen lassen sich die nachfolgenden Empfehlungen ableiten:

Bodenweid als Bestvariante weiterverfolgen

Grosses Verdichtungspotenzial

Der Standort Bodenweid wird als Bestvariante zur Weiterbearbeitung empfohlen. Er ist betrieblich und baulich gut geeignet. Die Grösse des Areals erlaubt Zusatznutzungen oder die Berücksichtigung weiterer räumlicher Bedürfnisse von BERNMOBIL. Ein Ersatz für die bestehenden Sportplätze kann auf den Dachflächen des Tramdepots und der Zusatznutzungen vorgesehen werden. Der Standort bietet somit grosse Chancen für ein nachhaltiges Leuchtturmprojekt zur Verdichtung im städtischen Raum.

Rückfallebenen offenhalten

Bei der weiteren Bearbeitung können Hindernisse auftauchen, die eine Realisierung des Tramdepots am Standort Bodenweid verunmöglichen oder unverhältnismässig erschweren.

Messerligrube I, zwei Waldareale und Stadterweiterung West

Vor diesem Hintergrund soll der Standort Messerligrube I als erste Rückfallebene offengehalten werden. Als weitere Rückfallebenen sollen zwei Waldareale (Untermatt Nord und Messerligrube II) sowie das Stadterweiterungsgebiet West in Reserve behalten werden, bis die Machbarkeit der Bestvariante eindeutig erwiesen ist.

Ausschluss der übrigen Areale

Die übrigen Areale können als Standorte für ein Tramdepot ausgeschlossen werden.

Weiteres Vorgehen

Nächste Planungsschritte Bodenweid

Für den Standort Bodenweid empfehlen sich folgende weiteren Planungsschritte:

- Festlegung der geeigneten Zusatznutzungen, insbesondere Bestimmung der weiteren Bedürfnisse von BERNMOBIL an diesem Standort.
- Vertiefung von Erschliessungsfragen, in Abhängigkeit vom Nutzungskonzept.
- Durchführung einer detaillierteren Machbarkeitsstudie.

Rasche Auslösung der weiteren Vertiefungsarbeiten

Obwohl die Realisierung des Tramdepots erst im langfristigen Horizont geplant ist, sind diese Arbeiten rasch an die Hand zu nehmen. Dies empfiehlt sich, weil die Rückfallebene auf dem Areal Messerligrube I nicht lange offengehalten werden kann. Zudem ist es von Vorteil, zeitliche Reserven für den Fall einzuplanen, dass das Tramdepot am Standort Bodenweid wider Erwarten nicht machbar ist.

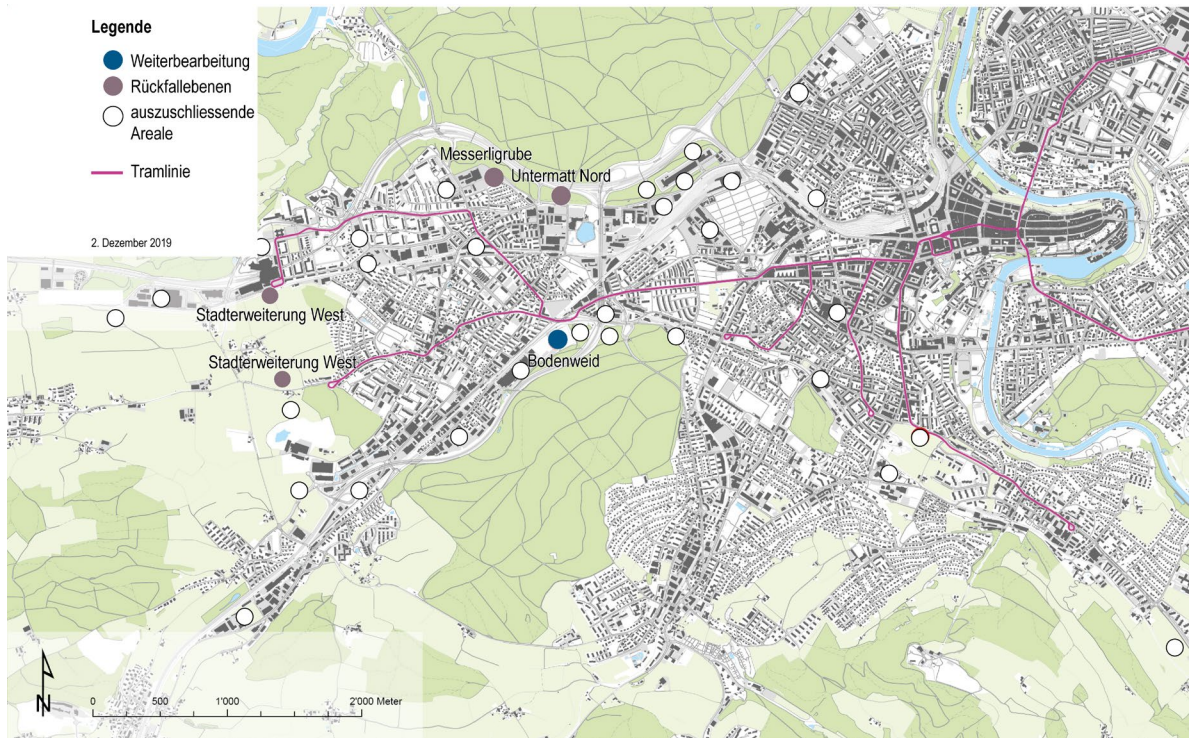


Abb. 2: Empfehlungen