2014.PRD.000100

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen: Rahmenkredit (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Das Gebiet des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Ausserholligen ist heute für viele Menschen ein «Zwischenraum» auf dem Weg in die Stadt. Der Autobahnviadukt und die Bahngleise zerteilen das Gebiet in isolierte, teils brachliegende, insgesamt wenig begrünte Areale. Abgesehen von der Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus dominieren gewerblich-industrielle Nutzungen.

Im ESP Ausserholligen steckt grosses Potenzial. Der Kanton Bern stuft das Gebiet als sogenannten Premium-Entwicklungsschwerpunkt ein – wegen seiner zentralen Lage, der guten Verkehrsanbindung und der heute noch geringen Nutzungsdichte. Es soll sich in den kommenden Jahren zu einem urbanen Zentrum mit vielfältigen Arbeits-, Wohn-, Bildungs-, Kultur- und Freizeitangeboten entwickeln. Bis 2035 wird mit einem gesamthaften Investitionsvolumen von rund 3 Mrd. Franken gerechnet.

Schon heute stehen zahlreiche Vorhaben von verschiedenen Bauherrschaften in der Entwicklungs- und Planungsphase. Damit das neue Quartier entstehen kann und die verschiedenen Areale miteinander funktionieren, muss die öffentliche Infrastruktur – Verkehrswege, Werkleitungen, Grün- und Freiräume etc. – termingerecht erstellt werden. Damit sie koordiniert aufeinander abgestimmt werden können, hat der Gemeinderat der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün bereits im Sommer 2019 den Auftrag erteilt, für den ESP Ausserholligen eine Projektorganisation einzusetzen und die Projektpartner*innen in die Organisation einzubinden. Die Stadt Bern hat ein grosses Interesse daran, dass das Gebiet dereinst optimal erschlossen und vernetzt ist (insbesondere ÖV, Fuss- und Veloverkehr). Die Aufwertung des ESP Ausserholligen zu einem attraktiven neuen Zentrum im Westen Berns gelingt nur, wenn die Stadt Bern ein wesentliches finanzielles und personelles Engagement aufbringt: einerseits zur planerischen und terminlichen Koordination aller Bauprojekte im ESP Ausserholligen, andererseits zur Projektierung und Realisierung ihrer eigenen Infrastrukturvorhaben.

Mit SRB Nr. 2021-27 hat der Stadtrat am 4. Februar 2021 für die Gesamtkoordination der Projekte im ESP Ausserholligen sowie für die Planung der städtischen Teilprojekte einen Kredit von Fr. 4 975 000.00 bewilligt. Am 27. April 2023 hat er der Aufstockung des Planungskredits auf Fr. 6 800 000.00 zugestimmt (SRB Nr. 2023-171). In diesem Zusammenhang wurde der Stadtrat in Kenntnis gesetzt, dass die Ausführungskredite für die städtischen Teilprojekte zu einem Gesamtkredit zusammengefasst und anschliessend den Stimmberechtigten vorgelegt werden sollen.

Für die Ausführung der städtischen Teilprojekte beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten vorliegend einen Rahmenkredit in der Höhe von Fr. 176 000 000.00 (inkl. MwSt.). Davon entfallen Fr. 141 250 000.00 auf den allgemeinen Steuerhaushalt und Fr. 34 750 000.00 auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Mehrere Vorhaben wurden im Agglomerationsprogramm des Bundes (4. Generation) angemeldet; es darf mit Unterstützungsbeiträgen von mindestens rund 20 Mio. Franken gerechnet werden (vgl. Kap. 9). Zudem können aus der Spezialfinanzierung Abgeltung Planungsmehrwert Fr. 6 584 000.00 zu Gunsten der Investitionskredite Grünanlagen und der Tiefbauinfrastruktur im allgemeinen Steuerhaushalt entnommen werden. Bei den beiden vom Stadtrat bereits genehmigten Krediten handelt es sich um

reine Planungskredite, weshalb sie – wie in solchen Fällen üblich[1] – nicht zur Kreditsumme hinzugerechnet werden.

Beim vorliegenden Antrag geht es ausschliesslich um die Genehmigung des notwendigen Betrags für die Umsetzung der städtischen Infrastrukturprojekte – jener Projekte also, die von der Stadt selber realisiert werden oder an denen sie sich mit einem vereinbarten Betrag zu beteiligen hat. Die grosse Mehrzahl dieser Projekte betrifft den Perimeter des ESP Ausserholligen; im Zusammenhang mit dem SBB-Projekt Leistungssteigerung Bern West (Teil des SBB-Ausbauschritts 2025/AS25 im Auftrag des Bundes) sind aber auch einzelne Massnahmen zur Siedlungsentwässerung notwendig, die ausserhalb des eigentlichen ESP-Perimeters liegen.

Im vorliegend beantragten Rahmenkredit sind nicht alle Kosten berücksichtigt, die der Stadt im Zusammenhang mit dem ESP Ausserholligen anfallen: Der städtische Kostenanteil für die Arealentwicklung Stöckackerstrasse 33 - Ladenwandweg inkl. allfälliger Anpassungen an den Kanalisationsleitungen und die Arealentwicklung Weyermannshaus West können aufgrund des noch nicht weit genug entwickelten Planungsstands aktuell noch nicht beziffert werden. Für diese beiden Teilprojekte wird dem Stadtrat später ein separater Kreditantrag unterbreitet. Zudem werden dem Stadtrat zu gegebener Zeit separate Kreditvorlagen für den Neubau Beachcenter (inkl. Einstellhalle Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus), für die Gesamtsanierung und Erweiterung Volksschule Stöckacker und für die Erneuerung Kunsteisbahn und Hallenbad Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus unterbreitet. Ebenfalls nicht Teil des vorliegend beantragten Kredits sind folgende Projekte im ESP Ausserholligen: städtischer Kostenanteil Passerelle Steigerhubel (vom Gemeinderat genehmigt), Ersatz Kanalisation Weyerli-Steigerhubelstrasse (Teil des von den Stimmberechtigen genehmigten GEP-Rahmenkredits), Neubau Regenüberlaufbecken Weyermannshaus, inkl. Zu- und Ableitungen (dito), Erwerb Grundstück 248/VI an der Kreuzung Looslistrasse-Untermattweg («Galenica-Spielplatz», von den Stimmberechtigten genehmigt).

Die planungsrechtlichen Grundlagen für den ESP Ausserholligen sind ebenfalls nicht Teil des vorliegenden Antrags: Zum Teil wurden sie von den zuständigen politischen Gremien bereits beschlossen, zum Teil werden sie ihnen zu gegebener Zeit noch vorgelegt. Mit dem vorliegenden Geschäft haben diese Planungsgeschäfte keinen direkten Zusammenhang, weil die für die Entwicklung des ESP notwendigen Infrastrukturen unabhängig von den konkret ausgestalteten Planungsinstrumenten notwendig sind.

Der Stadt kommt bei der Entwicklung des ESP Ausserholligen eine Schlüsselrolle zu: Ohne die von ihr zur Verfügung gestellte öffentliche Infrastruktur können wesentliche Teile des ganzen Gebiets nicht entwickelt werden. Ohne die von der Stadt Bern geplante Personenunterführung Europaplatz Nord – das eigentliche Herzstück des ESP Ausserholligen (Teilprojekt 1; vgl. Kap. 6.2) – wäre der Campus der Berner Fachhochschule nur unzureichend an den öffentlichen Verkehr angebunden, und die Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle Stöckacker wäre sinnlos. Ohne die Nord-Süd-Verbindung unter dem Viadukt (Teilprojekt 5; vgl. Kap. 6.6) wären die Areale östlich und westlich der Autobahn für den Fuss- und Veloverkehr nur mangelhaft erschlossen. Ohne finanzielles Engagement der Stadt könnten, die in Abhängigkeit stehenden öffentlichen und privaten Arealentwicklungen und Infrastrukturbauten der zahlreichen Bauherrschaften, nicht sinnvoll verbunden werden. – Kurz: Ohne Zustimmung der Stadt zum vorliegend beantragten Rahmenkredit wäre das Gesamtvorhaben ESP Ausserholligen gefährdet.

[1] So etwa auch beim Gesamtprojekt Zukunft Bahnhof Bern ZBB

2. Ausgangslage

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat den ESP Ausserholligen 2012 in die «Premium»-Kategorie eingestuft und ihn damit zu einem ESP erklärt, der einen besonders hohen Koordinationsbedarf erfordert, langfristig von höchstem kantonalem Interesse ist und ein hohes Engagement der Standortgemeinde bedingt. Auch auf kommunaler Ebene wurde das Gebiet Ausserholligen als bedeutender Entwicklungsperimeter erkannt und bestätigt: Im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) wird Ausserholligen als einer von elf «Chantiers» in der Stadt Bern definiert. Chantiers sind strategisch wichtige Gebiete mit grossem Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial; hier sollen konzentriert Ressourcen und Energien für eine nachhaltige Innen- und Zentrumsentwicklung eingesetzt werden.

Mit dem revidierten Richtplan zum ESP Ausserholligen («Aus Zwischenraum wird Stadt») hat die Stadt Bern ein behördenverbindliches Koordinations- und Steuerungsinstrument erarbeitet, das die planerische Grundlage des vorliegenden Geschäfts bildet. Der aktualisierte Richtplan, dessen definitive Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) demnächst erwartet wird, ersetzt den Richtplan von 1994 und weist einen Planungshorizont bis ungefähr 2035 auf. Darin wird der Bedarf nach einer koordinierten Strategie zur Abstimmung der kantonalen und städtischen Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik ausgewiesen. Weiter werden darin die Planungsvorgaben für das Entwicklungsgebiet festgesetzt und übergeordnete Aussagen betreffend Erschliessung, Infrastruktur, Gestaltung, Nutzungsart und -mass definiert. Der Richtplan enthält zudem einen umfassenden behördenverbindlichen Massnahmenkatalog für die Bereiche Siedlung, Freiraum, Stadtökologie, Mobilität etc. Damit liegen sowohl die planungsrechtlichen Grundlagen und Voraussetzungen als auch die stadträumlichen Ziele und Absichten vor, den ESP Ausserholligen zu einem attraktiven Quartier in Berns Westen zu entwickeln (vgl. Kurzfilm zur Revision des Richtplans). Im vorliegenden Kreditgeschäft geht es aber nicht um den Richtplan; dieser wurde im Rahmen einer separaten Vorlage behandelt.

Ebenfalls nicht Gegenstand des vorliegenden Geschäfts sind die einzelnen planungsrechtlichen Vorlagen für die Entwicklung des ESP Ausserholligen. Sie wurden bzw. werden dem Stadtrat bzw. den Stimmberechtigten separat vorgelegt: Die ÜO Weyermannhaus-Ost III wird dem Stadtrat im ersten Quartal 2024 vorgelegt. Die ÜO Untermattweg 8 (Mieterin: Galenica AG: Totalsanierung und teilweise Umnutzung des Gebäudes) wurde von der Berner Stimmbevölkerung am 9. Februar 2020 bereits genehmigt. Die ÜO Weyermannshaus-West sowie die ÜO Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg (Areal ewb/BLS) befinden sich noch in Erarbeitung und sollten dem Stadtrat 2024/25 vorgelegt werden können. Dieses etappierte Vorgehen ist aus zeitlichen Gründen unabdingbar, weil ansonsten die notwendigen Grundinfrastrukturen nicht zeitgerecht erstellt werden können. Die Etappierung ist auch vertretbar, weil die mit dem vorliegenden Kreditantrag angepeilten Infrastrukturen so oder so – also losgelöst von den teilweise noch im Detail zu regelnden Planungsinhalten – nötig sind, damit sich der ESP wie gewünscht entwickeln kann.

Der ESP Ausserholligen (vgl. Abb. 1) umfasst eine Fläche von gut 500’000 m². Er soll zu einem neuen Dreh- und Angelpunkt für Dienstleistungen, Gewerbe, Wohnen, Bildung, Sport, Erholung und Kultur werden. Dazu gehört auch ein hochwertiger Umsteigeort für den öffentlichen Verkehr. Landeigentümer*innen im ESP Ausserholligen sind: SBB, BLS, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Energie Wasser Bern (ewb), die Post Immobilien AG, die Burgergemeinde Bern, der Kanton Bern, mehrere private Unternehmen und Investoren sowie die Stadt Bern.

Im gesamten ESP Ausserholligen werden in den nächsten zwanzig Jahren ca. 1 Milliarde Franken in die Infrastruktur und über 2 Milliarden Franken in Hochbau- und Stadtentwicklungsprojekte investiert. Diese Investitionen sollen einer wesentlichen Aufwertung und Neugestaltung des Quartiers dienen. Erwartet wird der Zuzug neuer Firmen sowie neuer Bewohner*innen. Dereinst dürften im Gebiet des ESP Ausserholligen rund 8 000 Arbeitsplätze (heute ca. 4 000) angeboten werden, über 7 000

Studierende und Mitarbeitende werden hier ihre Ausbildung absolvieren, ungefähr 3 500 Personen (heute 800) werden im Quartier wohnen.

Das Gesamtvorhaben zur Entwicklung des ESP Ausserholligen besteht aus über 40 Einzelprojekten. Diese Projekte verfügen über verschiedene Bauherrschaften und entsprechend über separate Finanzierungen. Sie werden die Siedlungsstruktur und damit auch die Bedürfnisse an den öffentlichen Raum verändern: Es sind neue öffentliche Infrastrukturanlagen und Wegverbindungen sowie attraktive Aussenräume mit hoher Aufenthaltsqualität erforderlich. Diese gilt es gemeinsam, d. h. mit den jeweiligen Einzelprojekten koordiniert, zu entwickeln und zu realisieren.



Abbildung 1: Perimeter und Lage des ESP Ausserholligen: Das Gebiet reicht vom Areal Weyermannshaus West im Westen bis zur Bahnlinie im Osten und von der Murtenstrasse im Norden bis zum Könizbergwald im Süden

Die Stadt Bern setzt im Perimeter und in der unmittelbaren Umgebung einerseits eigene Hochbauprojekte um (Erneuerung Kunsteisbahn und Hallenbad der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus, Gesamtsanierung und Erweiterung Volksschule Stöckacker). Anderseits ist sie mehrheitlich für die Erschliessung und die öffentliche Infrastruktur verantwortlich. Sie hat ein grosses Interesse daran, dass der ESP Ausserholligen als Gesamtraum gut funktioniert. Aus diesem Grund übernimmt sie – zusätzlich zur Planung und Realisierung ihrer eigenen Projekte – die Koordination der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Bauvorhaben. Der Umstand, dass das Gebiet mehreren Grundeigentümer*innen gehört und die Stadt darauf angewiesen ist, dass öffentliche Wegverbindungen auch auf privaten Arealen geführt werden, erhöht die Komplexität der Aufgabe und erfordert seitens Stadt einen grossen Aufwand. Die Investitionen der Stadt in die Infrastruktur ermöglichen allerdings nicht nur eine nachhaltige Entwicklung innerhalb des gesamten Perimeters, sie sollten sich mittel- und langfristig in Form zusätzlicher Steuereinnahmen auch finanziell auszahlen. Zudem setzt die Stadt Bern übergeordnete raumplanerische Vorgaben um (innere Verdichtung, haushälterischer Umgang mit dem Boden etc.).

3. Erschliessung

Der ESP Ausserholligen weist aktuell eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) auf und ist auch für den motorisierten Verkehr (MIV) bestens erreichbar. Das Fuss- und Velonetz hingegen weist zahlreiche Defizite auf, die nun mit der Entwicklung des Gebiets behoben werden sollen. Um den künftigen Nutzungsbedürfnissen gerecht zu werden, ist die vorausschauende Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung von zentraler Bedeutung. In den nächsten 20 Jahren wird der ESP stark verdichtet, es werden mehr Menschen dort leben, arbeiten und sich begegnen. Die Erschliessung muss zwingend auf diese Entwicklungen abgestimmt sein.

Die Verschiebung der bestehenden S-Bahnhaltestelle Stöckacker nach Osten und der damit verbundene Neubau der Haltestelle «Europaplatz Nord» sind zentrale Massnahmen zur Verbesserung der künftigen Umsteigebeziehungen rund um den Europaplatz. Die S-Bahn-Stationen werden optimal mit dem Bus- und Tramnetz verknüpft, Fuss- und Veloverbindungen werden neu geschaffen oder verkürzt; insgesamt soll der Raum Europaplatz zu einem effizienten und attraktiven Mobilitätshub weiterentwickelt werden.

Damit die aktuell gute Erschliessung des Untermattquartiers weiterhin sichergestellt ist, soll die Buslinie 27 (Weyermannshaus Bad-Niederwangen Bahnhof) neu via Stöckackerstrasse als Ringlinie über die Dammstrasse und den Untermattweg geführt werden: Das hat der Gemeinderat im Rahmen seiner Stellungnahme an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im März 2023 gefordert. Wie das ÖV-Angebot im Quartier dereinst definitiv aussieht, liegt jedoch in der Verantwortung von Kanton und Region und ist Gegenstand der unter ihrer Federführung laufenden Abklärungen.

Im Vordergrund steht die Erschliessung des Quartiers für den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr. Das Quartier soll aber auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und insbesondere den Wirtschaftsverkehr gut erreichbar bleiben. Jedem Teilgebiet wird der seinen Nutzungen entsprechende Wirtschafts- und Werkverkehr zugestanden. Der MIV hat sich jedoch den vielerorts engen Raumverhältnissen anzupassen – das Verkehrsregime richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten. Zudem wird der MIV möglichst direkt vom Quartier auf das bestehende, übergeordnete Netz gelenkt. Die Erschliessung der Teilgebiete nördlich der Bahnlinie erfolgt über die Murtenstrasse, jene südlich der Gleise über die Freiburgstrasse.

4. Städtische Koordinationsaufgaben im ESP Ausserholligen

4.1 Interesse der Stadt Bern an funktionierendem Gesamtraum

Die Stadt Bern hat grosses Interesse daran, dass der ESP Ausserholligen als Gesamtraum gut funktioniert. Aus diesem Grund übernimmt sie die Abstimmung der zahlreichen Bauvorhaben im Perimeter. Dazu gehören die Gesamtkoordination der rund 40 Projekte, die übergeordnete Baustellenlogistik sowie die übergeordnete Kommunikation (vgl. Kap. 4.2 bis 4.4). Die Aufwendungen für diese Koordinationsaufgaben werden über die beiden vom Stadtrat genehmigten Planungskredite finanziert und sind nicht Teil des vorliegend beantragten Rahmenkredits: Mit dem Rahmenkredit werden die Projektierung und Umsetzung der 17 städtischen Teilprojekte im ESP Ausserholligen finanziert (vgl. Kap. 6.)

4.2 Gesamtkoordination

Die Planung der meisten Projekte im ESP Ausserholligen wird in separaten Projektorganisationen geführt. Damit jedoch die Entwicklungs- und Planungsaufgaben koordiniert erfolgen und das Gebiet ESP Ausserholligen rechtzeitig mit der notwendigen öffentlichen Infrastruktur erschlossen wird, wurde im Auftrag des Gemeinderats eine übergeordnete Projektorganisation eingerichtet, in der sämtliche Projektpartner*innen eingebunden sind. Dieses als «Gesamtkoordination» funktionierende Gremium ist seit Herbst 2019 tätig und koordiniert unter der Leitung des städtischen Tiefbauamts die Projekte im ESP Ausserholligen. Neben SBB, BLS, Bundesamt für Verkehr (BAV), Bundesamt für

Strassen (ASTRA), Energie Wasser Bern (ewb), Post Immobilien AG, Burgergemeinde Bern, Kanton Bern, Bernmobil und mehreren privaten Unternehmen/Investoren sind neben dem Tiefbauamt auch weitere städtische Fachstellen (Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung, Stadtgrün Bern, Immobilien Stadt Bern, Hochbau Stadt Bern, Bauinspektorat, Amt für Umweltschutz) in die Organisation der Gesamtkoordination eingebunden.

4.3 Übergeordnete Baustellenlogistik

Mehrere der geplanten Infrastrukturprojekte werden bereits während der Bauphase Auswirkungen auf das umliegende städtische Strassennetz, die lokalen Verkehrsbeziehungen sowie Flächenbelegungen auf Drittarealen zur Folge haben. Es wird deshalb notwendig sein, die gesamten Verkehrsströme während des Baubetriebs gezielt zu leiten. Die Themen «Baustellenlogistik» und «Verkehrsführung» werden deshalb übergeordnet behandelt. Ziel ist auch hier die gesamtheitliche Koordination, damit die mit den Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auf die Quartiere möglichst gering sind. Aufgrund der langen Bauzeit und der komplexen Abhängigkeiten wird es jedoch nicht möglich sein, sämtliche Massnahmen im Voraus zu definieren. Es braucht daher eine rollende Planung und ein Monitoring als Prüf- und Steuerorgan.

4.4 Übergeordnete Kommunikation

Eine aktive, umfassende und kontinuierliche Information der betroffenen Quartiere, der Interessengruppen, der politischen Entscheidungsträger*innen, der Medien und der gesamten Öffentlichkeit über die zu realisierenden Bau- und Verkehrsmassnahmen ist für das Gesamtvorhaben Entwicklung ESP Ausserholligen zentral. Die Kommunikation ist deshalb ebenfalls in die Gesamtkoordination Ausserholligen integriert. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass die Kommunikationsmassnahmen der Stadt und der weiteren beteiligten Projektpartner*innen abgestimmt sind und koordiniert erfolgen.

Zu den Basiskommunikationsmassnahmen zählen eine Website, die als zentrale Plattform für alle projektbezogenen Informationsbedürfnisse dient, sowie eine dauerhafte Projektausstellung. Diese wird voraussichtlich in Containern beim Europaplatz untergebracht und bietet der Öffentlichkeit eine visuelle und greifbare Darstellung des Gesamtprojekts. Zudem wurde eine Begleitgruppe ins Leben gerufen. Sie besteht aus Vertreter*innen aus dem Quartier, der Politik und verschiedenen Verbänden. Diese Gruppe tauscht sich halbjährlich mit den Projektverantwortlichen aus und wird laufend über die Projektfortschritte informiert.

5. Projekte im ESP Ausserholligen

Aktuell gibt es im Gebiet des ESP Ausserholligen über 40 Infrastruktur- und Arealentwicklungsprojekte, wobei die Stadt bei knapp der Hälfte der Projekte direkt beteiligt ist. Ein gemeinsames, mit den Projektpartner*innen koordiniertes Vorgehen ist daher zwingend. Nachfolgend eine Zusammenstellung aller im Gebiet des ESP Ausserholligen tätigen Bauherrschaften und deren Projekte:

Bahninfrastruktur/Angebotskonzept

- SBB Infrastruktur: Leistungssteigerung Bern West / Entflechtung Holligen (Ausbauschritt 2025)
- BLS: «Mobilitätshub Bern West» (inkl. Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle Stöckacker nach Europaplatz Nord und Rückbau der bisherigen Haltestelle)

Verkehrsinfrastruktur/Verkehrssystem

- Stadt Bern: Prüfung und Festlegung der Verkehrskapazitäten Ausserholligen (Verkehrskonzept)
- Stadt Bern/SBB/BLS/Bernmobil/PostAuto: Umsetzung des «ÖV-Mobilitätshubs» (inklusive Verschiebung von Bushaltestellen)

- Stadt Bern: Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen dem neuen Campus Bern der Berner Fachhochschule (BFH) und dem Europaplatz (verläuft unter dem Autobahnviadukt, inkl. neuer Unterführung unter den Bahngleisen der BLS-Linie Bern – Neuenburg)
- Stadt Bern: Sanierung Personenunterführung Untermattweg
- Stadt Bern: Fuss- und Veloverkehrsverbindung Untermattweg-Stöckackerstrasse (Dammstrasse)
- SBB Infrastruktur: Passerelle Steigerhubel (für Fussgänger*innen und Velofahrende – als Ersatz für die wegen der Entflechtung Holligen aufgehobene Unterführung)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA): Sanierung Anschluss Bern-Bümpliz
- Bundesamt für Strassen (ASTRA); Sanierung Weyermannshaus-Viadukt
- Bundesamt für Strassen (ASTRA): Sanierung Knoten Weissenstein- und Turnierstrasse (inkl. Ersatz der Lichtsignalanlage)
- Stadt Bern: neue Infrastruktur für den städtischen und regionalen öffentlichen Verkehr
- Stadt Bern: Ausbau der Infrastruktur für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen (Schaffung von Veloabstellplätzen, insbesondere im Umfeld der ÖV-Haltestellen, neue und breitere Velo- und Fusswegverbindungen)

Ver- und Entsorgung

- Energie Wasser Bern (ewb): Umsetzung Erschliessung Fernwärme Bern West
- Stadt Bern: Siedlungsentwässerung Campus Bern der BFH

Arealentwicklungen und weitere Projekte

- Post Immobilien AG / Burgergemeinde Bern: Umnutzung und Verdichtung Areal Weyermannshaus West zu einem durchmischten Quartier, auf Basis einer neuen, durch den Stadtrat zu erlassenden ÜO
- Kanton Bern: Neubau Campus Bern der BFH und Aussenraum, auf der Basis des angepassten Zonenplans (geringfügige Änderung in Kompetenz des Gemeinderats) sowie einer neuen, durch die Stadt Bern zu erlassenden ÜO
- ewb/BLS: Arealentwicklung Stöckackerstrasse 33-Ladenwandweg: Umnutzung und Verdichtung des Areals auf Basis einer neuen, durch die Stadt Bern zu erlassenden ÜO
- Marti AG: Arealentwicklung an der Freiburgstrasse 129-131 auf Basis einer neuen, durch die Stadt Bern zu erlassenden ÜO
- ewb: Entwicklung der Parzelle «alte Öltanks»
- Stadt Bern: Sanierung Freibad Weyermannshaus, inkl. Erstellung Wasseraufbereitung (bereits realisiert)
- Stadt Bern: Erneuerung Kunsteisbahn und Hallenbad Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus
- Stadt Bern: Weiterentwicklung Familiengartenanlage «Ladenwandgut»
- Stadt Bern: Gesamtsanierung und Erweiterung Volksschule Stöckacker (ausserhalb des Perimeters des ESP Ausserholligen, aber direkt daran angrenzend)
- Stadt Bern: Machbarkeit Fuss- und Veloverbindung Ost-West (abgeschlossen)
- Galenica AG: Totalsanierung und Umnutzung des Gebäudes (neue ÜO Untermattweg 8 wurde durch die Stimmberechtigten der Stadt Bern bereits erlassen)
- Stadt und Galenica: Offenlegung Stadtbach Untermattweg 8
- Stadt und Galenica: Neuer Spielplatz Untermattweg
- Gangloff Immobilien AG: Umnutzung und Verdichtung des Gangloff-Areals (neue ÜO wurde durch den Gemeinderat der Stadt Bern bereits erlassen)
- ARK 147 AG/Bernische Pensionskasse: Bau-, Wohn- und Bürogebäude (bereits realisiert)
- Beachcenter Bern: Neubau Beachcenter («HOME OF BEACH») inkl. Einstellhalle Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus
- Stadt Bern: Offenlegung und Aufwertung von Teilbereichen des Stadtbachs
- Stadt Bern: Neubau Regenüberlaufbecken Weyermannshaus
- Shell: Neuer Anschluss Abladestation

6. Projekte mit Beteiligung oder unter Federführung der Stadt Bern

6.1 Unterschiedliche Rollen und Projektstände

In den nachfolgend aufgeführten Teilprojekten tritt die Stadt Bern – zusätzlich zu ihrer Rolle als Koordinatorin – entweder eigenständig als Bauherrin auf (auf der untenstehenden Karte grün gekennzeichnet) oder hat aufgrund ihrer direkten Beteiligung einen Anteil an die Realisierungskosten zu leisten (blau markiert). Für beide Kategorien hat sie die Finanzierung mit dem vorliegenden Kredit sicherzustellen.

In den nachfolgenden Unterkapiteln werden die insgesamt 17 Teilprojekte mit Stadtbeteiligung, die mit dem vorliegenden Kredit finanziert werden sollen, kurz beschrieben, zudem wird der jeweilige Mittelbedarf ausgewiesen (inkl. Kostengenauigkeit). Die Projekte befinden sich in unterschiedlichen Planungsständen, entsprechend variiert auch die Genauigkeit der einzelnen Kostenangaben: Einzelne Kosten können mit einer Genauigkeit von +/- 10 Prozent angegeben werden, weil bereits ein Bauprojekt besteht, bei anderen beläuft sich die Kostenschätzung auf +/- 30 bis +/- 40 Prozent (Basis: Vorstudie) oder aber die Kosten können noch gar nicht abgeschätzt werden. Weil sich die Bauzeit dieser Projekte über mehrere Jahre erstreckt und mit Unwägbarkeiten gerechnet werden muss, wurden die Beträge der in den Teilprojekten hinterlegten Kostenvoranschläge für den vorliegend beantragten Rahmenkredit gerundet.

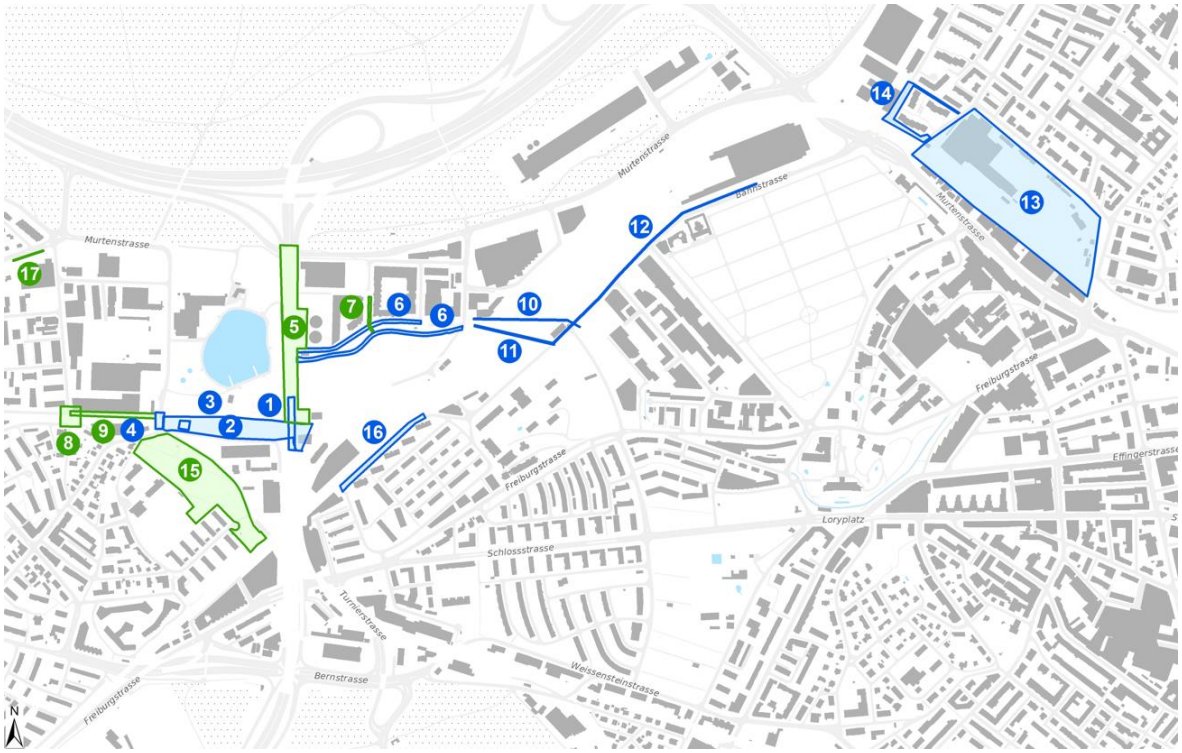


Abbildung 2: Darstellung aller städtischen Projekte im Raum Ausserholligen (ebenfalls in der Beilage). Bei den grün markierten Projekten liegt die Projektleitung bei der Stadt Bern. Bei den blau markierten handelt es sich um Projekte, die unter der Federführung von anderen Bauherrschaften umgesetzt werden – die Stadt hat im Rahmen des vorliegend beantragten Kredits einen Teil der Realisierungskosten zu übernehmen, weil sie sich am Mehrwert der entstandenen Infrastruktur beteiligen muss.

Legende (grün = Stadt Bern als Bauherrin, blau = Drittprojekt mit Beteiligung der Stadt Bern):

1. Neubau Personenunterführung Europaplatz Nord
2. Haltestellenneubau Europaplatz Nord
3. Veloabstellanlagen Haltestelle Europaplatz Nord
4. Verlegung Mischabwasserleitung Strassenunterführung Stöckacker
5. Freiraumgestaltung unter dem Viadukt Nord
6. Aussenraum Campus Bern der BFH inkl. Offenlegung Stadtbach

7. Fuss- und Veloverbindungsweg Z4 ab Brücke
8. Sanierung Personenunterführung Untermattweg
9. Neubau Dammstrasse
10. Gleisquerung Stadtbach inkl. Verlängerung Bahnstrasse
11. Gleisquerung Mischabwasserleitung Steigerhubel
12. Neubau Mischabwasserleitung Bahnstrasse Planzer
13. Neubau Mischabwasserleitung Aebimatte
14. Umlegung Mischabwasserleitung Waldheimstrasse, inkl. Neubau Strassenanlage
15. Sanierung und Weiterentwicklung Familiengartenanlage inkl. Ladenwandweg
16. Stützmauer Bahnstrasse
17. Offenlegung Stadtbach Untermattweg 8

Eine Liste mit den städtischen Projekten findet sich zudem in der Beilage.

6.2 Teilprojekt 1: Neubau Personenunterführung Europaplatz Nord (Drittprojekt)

Damit der Campus Bern der Berner Fachhochschule (BFH) für ÖV-Nutzer*innen erschlossen und die Umsteigebeziehungen im Mobilitäts-Hub «Europaplatz» insgesamt verbessert werden können, will die BLS die bestehende S-Bahnhaltestelle Stöckacker nach Osten verschieben und zu «Europaplatz Nord» umbenennen. Der Gemeinderat hat dieses Ansinnen bereits 2018 ausdrücklich begrüsst, weil sich dadurch Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsangebots und zur Weiterentwicklung des Stadtraums ergeben. Voraussetzung für die Haltestellenverschiebung ist eine neue Personenunterführung, welche einen grosszügigen, zeitgemässen, gut einsehbaren und sicheren Zugang zur neuen Haltestelle «Europaplatz Nord» gewährleistet und die Areale nördlich und südlich der Bahngleise verbindet. Für die Realisierung der Personenunterführung ist eine Absenkung des bestehenden Geländeniveaus um vier bis fünf Meter erforderlich; zudem müssen die Fundamente der Pfeiler des Autobahnviadukts in diesem Bereich abgesenkt werden. Dies erfordert entlang des Freibads Weyermannshaus und der Bahngleise neue Stützmauern, von deren Bau die Bäume entlang des Weyerlis betroffen sein werden. Nach Abschluss der Arbeiten – welche voraussichtlich unter Federführung der SBB realisiert werden – werden Ersatzpflanzungen vorgenommen. Insgesamt werden nach der Realisierung der Projekte im ESP Ausserholligen deutlich mehr Bäume, deutlich mehr Grünflächen und deutlich mehr offene Fliessgewässer zu finden sein als heute (vgl. Kap. 7).

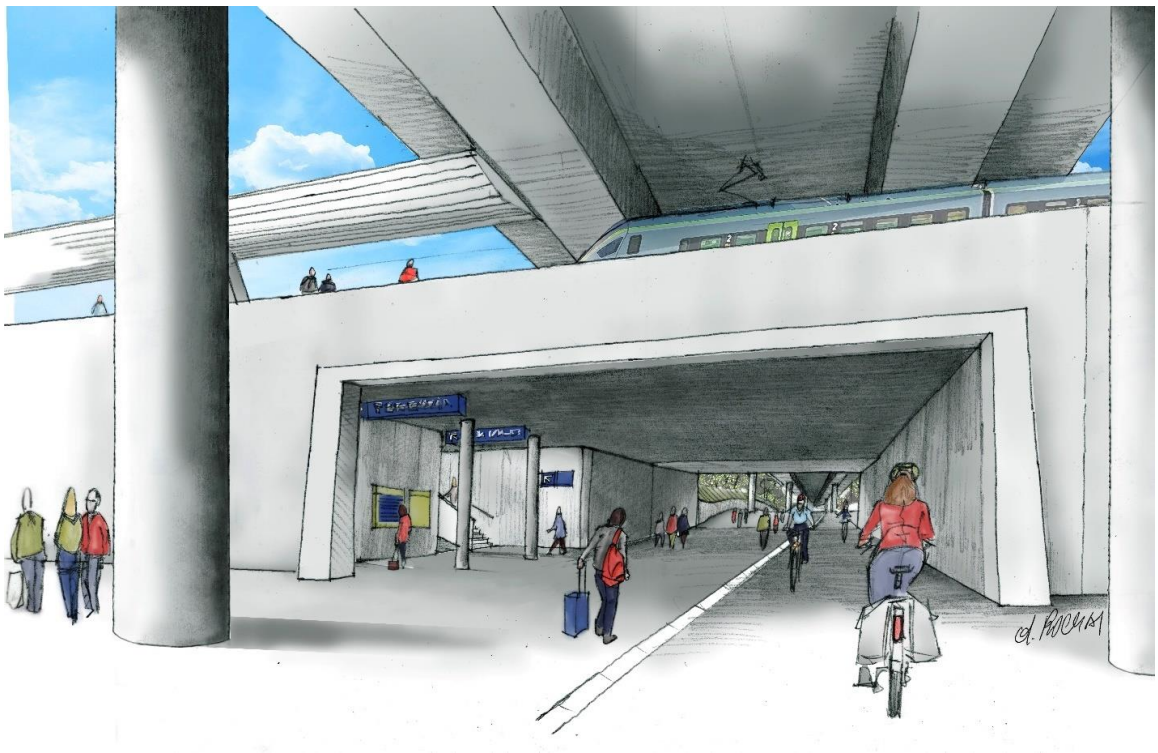


Abbildung 3: Personenunterführung Europaplatz Nord: Blick vom ewb/BLS Areal (südlich des Bahndamms) Richtung Norden (Quelle: Emch + Berger, Vorprojekt 2023)

Für die Finanzierung der neuen Personenunterführung, der notwendigen Stützmauern, der Unterfangung des Viadukts und der neugebauten Stützen ist die Stadt verantwortlich. Die enge Koordination mit dem Bahnprojekt Leistungssteigerung Bern West (inkl. Neubau der Haltestelle Europaplatz Nord von SBB/BLS) ist zwingend. Die Kosten für die Stadt Bern belaufen sich auf insgesamt Fr. 58 850 000.00 (Basis: Vorprojekt; Kostengenauigkeit: +/- 20%); sie werden dem allgemeinen Steuerhaushalt (Investitionskredit Tiefbau) belastet. Es sind Beiträge Dritter in der Höhe von Fr. 10 160 000.00 (Agglomerationsprogramm des Bundes, 4. Generation, A-Horizont) zu erwarten (vgl. Kap. 9.1). Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen rund Fr. 80 000.00.

6.3 Teilprojekt 2: Haltestellenneubau Europaplatz Nord (Drittprojekt)

Die Kosten für die Verschiebung und den Neubau der Haltestelle Europaplatz Nord belaufen sich auf ca. 30 Mio. Franken. An diesen Kosten hat sich die Stadt Bern zu beteiligen. Die Höhe des Betrags bemisst sich an der Nutzungsfläche der Strassenunterführung Stöckacker, die unter der Federführung der SBB verbreitert und neugestaltet wird. Beim westlichen Bahnhofzugang entsteht ein angemessener, gut einsehbarer Ankunftsraum mit Zugang zu einer neuen Velostation (s. Teilprojekt 3); die Erschliessung der Perrons erfolgt über Rampen. Auf der östlichen Seite wird die Haltestelle «Europaplatz Nord» über die neue Personenunterführung erschlossen (Teilprojekt 1).

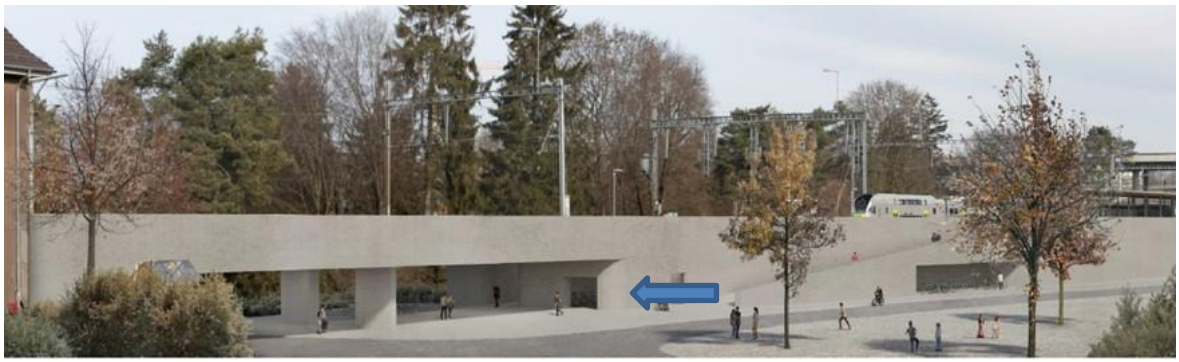


Abbildung 4: Westliche Erschliessung der neuen Haltestelle Europaplatz Nord – mit Aufweitung der Strassenunterführung Stöckacker und neuem Ankunftsbereich. Mit dem blauen Pfeil ist der Eingang zur neuen Velostation markiert (vgl. Teilprojekt 3) (Quelle: SBB, Vorprojekt 2023)

Der gemäss Kostenteiler vereinbarte Kostenbeitrag der Stadt Bern für den Haltestellenneubau Europaplatz Nord beträgt Fr. 8 455 000.00 (Basis: Bauprojekt; Kostengenauigkeit: +/- 10%), die Kosten werden dem allgemeinen Steuerhaushalt (Investitionskredit Tiefbau) belastet. Es sind Beiträge Dritter in der Höhe von Fr. 2 040 000.00 (Agglomerationsprogramm des Bundes, 4. Generation, A-Horizont) zu erwarten (vgl. Kap. 9.1). Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 45 000.00.

6.4 Teilprojekt 3: Veloabstellanlagen Haltestelle Europaplatz Nord (Drittprojekt)

Beim westlichen Zugang zur Haltestelle Europaplatz Nord (vgl. Abb. 4, blauer Pfeil) entsteht unter Federführung der SBB eine neue Velostation mit 200 Plätzen. Zudem sind in die Rampe zur neuen Haltestelle entlang der Stöckackerstrasse 100 Veloabstellplätze geplant. Die Velostation und die Abstellplätze unter der Rampe sind in das Bauwerk der Haltestelle integriert und von der Strassenunterführung Stöckacker bzw. von den Rampen der Perronanlagen der Haltestelle direkt zugänglich. Ferner ist eine Veloabstellanlage nördlich der Personenunterführung Europaplatz Nord geplant mit 350 Plätzen. Die Kosten für den Bau der neuen Veloabstellanlagen belaufen sich auf insgesamt Fr. 6 150 000.00, welche auf den allgemeinen Steuerhaushalt entfallen (Investitionskredit Tiefbau: Fr. 4 350 000.00; Investitionskredit Immobilien Stadt Bern: Fr. 1 800 000.00). Die Kosten basieren auf einem Vorprojekt; die Kostengenauigkeit beträgt +/- 20 %. Das Teilprojekt wurde im Agglomera-

tionsprogramm des Bundes (4. Generation, B-Horizont) angemeldet; es ist mit massgeblichen Beiträgen Dritter zu rechnen. Deren Höhe ist aber noch nicht bekannt, da aktuell die Überprüfung der Beiträge für die Anmeldung im Programm der 5. Generation erfolgt. Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 45 000.00.

6.5 Teilprojekt 4: Verlegung Mischabwasserleitung Strassenunterführung Stöckacker (Drittprojekt)

Aufgrund der Neugestaltung und Verbreiterung der Strassenunterführung Stöckacker (Teilprojekt 2) muss die Eisenbahnbrücke der SBB konstruktiv verstärkt werden. Dies führt zu einer geringeren Durchfahrtshöhe auf der Strasse. Damit die Durchfahrt – und damit die Erschliessung der Quartiere – weiterhin gewährleistet werden kann, muss die Strasse abgesenkt werden. Dies hat auch Auswirkungen auf die unter der Strassenoberfläche liegenden Leitungen: So muss die öffentliche Mischabwasserleitung, die unter der Strasse verläuft, auf einer Länge von rund 64 m verlegt werden; zudem müssen die Anschlüsse angepasst werden. Da die Fernwärmeleitungen vorgezogen realisiert werden müssen, liegt die Federführung bei diesem Teilprojekt bei ewb. Die von der Stadt zu tragenden Kosten für die Absenkung der Strasse und die Verlegung der darunterliegenden Mischabwasserleitung der Stadt belaufen sich auf insgesamt Fr. 1 470 000.00. Davon entfallen Fr. 730 000.00 auf den allgemeinen Steuerhaushalt (Investitionskredit Tiefbau) und Fr. 740 000.00 auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Die Kostenschätzung basiert auf dem erarbeiteten Bauprojekt, die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10%. Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten. Es ist mit keinen zusätzlichen Unterhaltskosten zu rechnen.

6.6 Teilprojekt 5: Freiraumgestaltung unter dem Viadukt Nord (Stadtprojekt)

Der bestehende Autobahnviadukt A12 ist ein Infrastrukturelement, das Ausserholligen prägt, aber auch räumlich trennt: in einen westlichen und einen östlichen Teil. Die beiden Teile sind heute nicht miteinander verbunden. Der Raum unter dem Viadukt wird aktuell hauptsächlich als Abstell- und Parkplatz genutzt – hier befinden sich unter anderem rund 150 öffentliche Parkplätze für das Freibad Weyermannshaus. Das Ziel des Teilprojekts 5, welches unter Federführung der Stadt realisiert wird, besteht darin, unter dem Viadukt eine neue Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen und einen öffentlichen Freiraum mit Aufenthaltsmöglichkeiten, Freizeit-, Sport-, Kleingewerbe- und Kulturangeboten einzurichten. Der Projektperimeter umfasst den Bereich zwischen dem Knoten Murtenstrasse (im Norden) und der neuen Personenunterführung Europaplatz Nord (Teilprojekt 1) im Süden.[2]

Mit dem Freiraum unter dem Viadukt wird die für den ESP Ausserholligen zentrale und im Richtplan definierte neue Erschliessungsachse geschaffen. Diese funktioniert aber nur in Verbindung mit der Personenunterführung Europaplatz Nord (Teilprojekt 1). Dank dieser beiden Elemente können verschiedene Schlüsselareale in Ausserholligen miteinander verbunden und eine wichtige Fuss- und Veloverbindung mit hoher öffentlicher Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Die Freiraumgestaltung unter dem Viadukt Nord ist ein zentrales Projekt im ESP Ausserholligen; entsprechend wurde frühzeitig ein Partizipationsprozess mit zahlreichen Stakeholdern aus dem Quartier gestartet. Die Anliegen des Quartiers wurden in die Planung einbezogen. Aktuell ist Folgendes geplant: Im nördlichen Bereich sollen Nutzungen angesiedelt werden, die mit Strassenlärm koexistieren können (Ballsport, Skate etc.). Südlich davon sind Zonen für Quartierbewohner*innen vorgesehen. Über den gesamten Freiraum können mobile Gebäude in Form von containerartigen

[2] Der weiter südlich gelegene Abschnitt (zwischen der Personenunterführung Europaplatz Nord und der heutigen Haltestelle Europaplatz) wird von ewb im Rahmen ihrer gemeinsamen Arealentwicklung mit der BLS beplant (Arealentwicklung Stöckackerstrasse 33 - Ladenwandweg/Areal ewb/BLS) – die Stadt ist im Projekt eng eingebunden. Dazu wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit ein separater Kreditantrag unterbreitet.

Bauwerken verteilt werden, die für verschiedene Nutzungen – Materiallager für Sport, Gewerbeflächen, Ateliers, Gastronomie, Sozialeinrichtungen, Werkstätten etc. – zur Verfügung stehen. Ferner wird ein zusätzlicher Zugang zur Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus (Weyerli) geprüft.

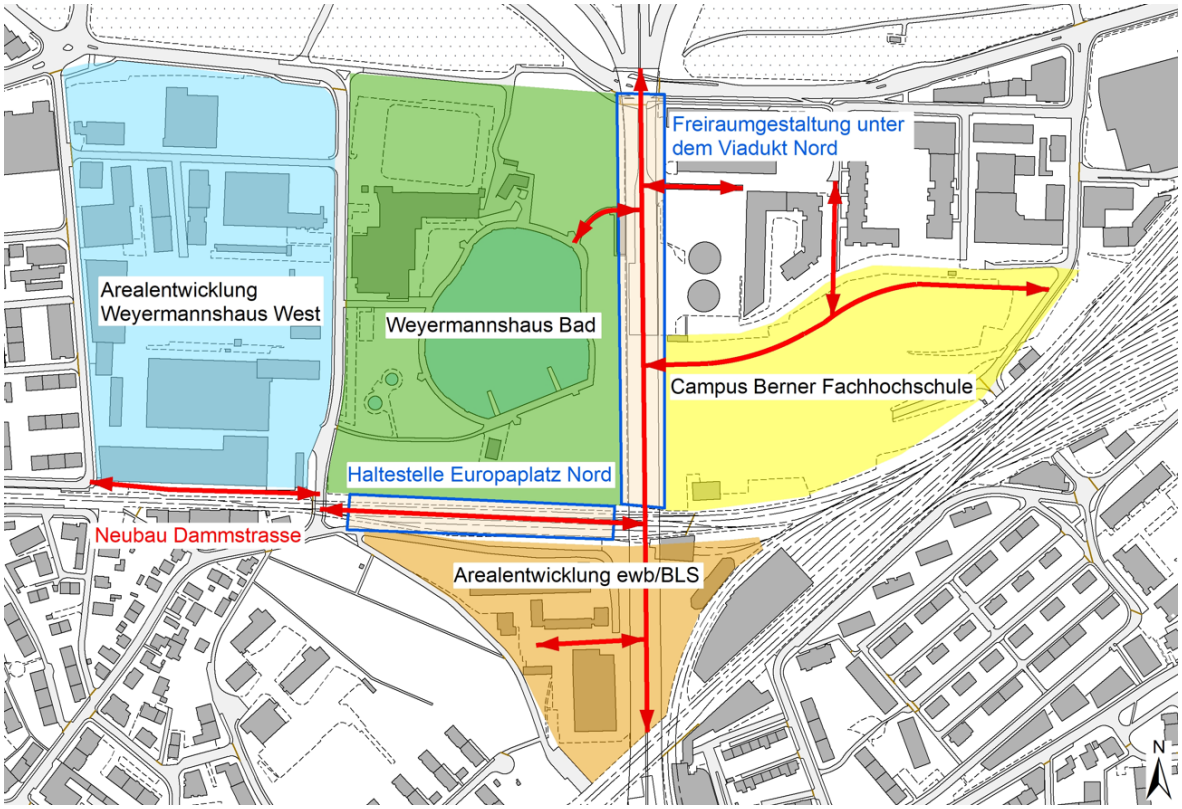


Abbildung 5: Dank der Entwicklung des Freiraums unter dem Viadukt werden künftig die angrenzenden Areale erschlossen. Rot gekennzeichnet sind Wegbeziehungen, die ausgebaut oder neu erstellt werden.

Die neue Nord-Süd-Fussverbindung verläuft zwischen den Viaduktpfeilern. Die Velospur wird getrennt vom Fussverkehr im östlichen Bereich unter dem Viadukt angeordnet. Im Abschnitt zwischen dem Knoten Murtenstrasse – der teilweise umgestaltet werden muss – und dem geplanten Beachcenter wird der Veloverkehr gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr (Individual- und Werkverkehr) geführt, weil die Anbindung an das Beachcenter und die südlich davon gelegene ewb-Parzelle gewährleistet sein muss. Die insgesamt rund 150 Parkplätze des Weyerlis, die sich heute unter dem Viadukt befinden, aber aufgrund von regelmässig dort gelagertem Baumaterial nur teilweise benutzt werden können, werden aufgehoben. Als Ersatz sollen gemäss Mobilitätskonzept in der Einstellhalle des neuen Beachcenters 90 Parkplätze zugunsten des Weyerlis entstehen – der entsprechende Kredit wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit im Zusammenhang mit der Beachcenter-Vorlage unterbreitet (Hochbauprojekt «HOME OF BEACH»). Für Velofahrer*innen werden im Rahmen des Teilprojekts 3 seitlich der Personenunterführung rund 350 Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt (ausbaufähig auf 550 Plätze). Eine weitere Anlage mit 180 Veloabstellplätzen (davon 30 Plätze für Spezialvelos) ist beim Eingang zum Weyerli geplant; sie ist Teil des vorliegenden Teilprojekts 5.

Mit der Umgestaltung des Viaduktraums müssen Bereiche des Terrains abgetragen und Stützmauern errichtet werden. Für deren Bau müssen mehrere Bäume gefällt werden – sie werden nach Abschluss der Bauarbeiten ersetzt. Zudem sind auf den angrenzenden Flächen diverse Neupflanzungen vorgesehen. Insgesamt werden nach der Realisierung der Projekte in Ausserholligen mehr Bäume, mehr Grünflächen und mehr offene Fliessgewässer zu finden sein als heute (vgl. Kap. 7).



Abbildung 6: Visualisierung Freiraum unter dem Viadukt: Blick von Norden Richtung Süden auf Höhe des Beachcenters (Quelle: Tend AG, Schlieren)

Die Kosten für die Realisierung der Freiraumgestaltung unter dem Viadukt belaufen sich auf insgesamt Fr. 39 935 000.00. Davon entfallen Fr. 39 365 000.00 auf den allgemeinen Steuerhaushalt (Investitionskredit Tiefbau) und Fr. 570 000.00 auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Die Kostenschätzung basiert auf dem erarbeiteten Vorprojekt, die Kostengenauigkeit beträgt +/- 20%. Es sind Beiträge Dritter in der Höhe von Fr. 6 000 000.00 (Agglomerationsprogramm des Bundes, 4. Generation, A-Horizont) zu erwarten (vgl. Kap. 9.1). Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 110 000.00.

6.7 Teilprojekt 6: Aussenraum Campus Bern der BFH inkl. Offenlegung Stadtbach (Drittprojekt)

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Campus' Bern der Berner Fachhochschule (BFH) durch den Kanton Bern wird auch der Aussenraum der Schulanlage neugestaltet: Dieser soll zu einem grünen und einladenden Naherholungsraum mit standortgerechter Vegetation und einem abwechslungsreichen Angebot an Nutzungsmöglichkeiten werden. Zudem wird das Areal mit einem durchgängigen Fuss- und Velowegnetz ausgestattet – darunter eine Brücke über den Stadtbach sowie ein breiter Boulevard, der Teil des übergeordneten Fuss- und Velonetzes ist.



Abbildung 7: Visualisierung Aussenraum Campus (Ansicht von Norden). Auch die bei Teilprojekt 7 erwähnte Brücke ist zu sehen (© wulf architekten, STUDIOPEZ, Aron Lorincz Atelier)

Geplant ist, den Stadtbach im Abschnitt zwischen dem Freiraum unter dem Viadukt (Teilprojekt 5) und dem östlich des Campus' gelegenen Shell-Areal leicht umzulegen und auf einer Länge von gut 250 Metern vollständig offenzulegen. Die Stadt Bern, die Teil der Bauherrengemeinschaft Aussenraum Campus Bern BFH ist und die Bedürfnisse an die Aussenraumgestaltung und an die Erschliessung mitbestimmt, übernimmt gemäss Vereinbarung die Kosten für die Offenlegung des Stadtbachs. Zudem wird sie für Betrieb und Unterhalt des Stadtbachs, des Boulevards sowie für die Fuss- und Radwege zuständig sein.

Die Kosten für die Offenlegung des Stadtbachs belaufen sich auf Fr. 8 355 000.00 (Basis: Bauprojekt; Kostengenauigkeit: +/- 10%), sie werden der gebührenfinanzierten Sonderrechnung Siedlungsentwässerung belastet. Es sind Beiträge Dritter in der Höhe von Fr. 800 000.00 (Agglomerationsprogramm des Bundes, 4. Generation, A-Horizont) zu erwarten (vgl. Kap. 9.1). Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 110 000.00.

6.8 Teilprojekt 7: Fuss- und Veloverbindungsweg Z4 ab Brücke (Stadtprojekt)

Mit diesem Teilprojekt wird ein bereits existierender Fussweg neu zu einer Fuss- und Veloverbindung ausgestaltet. Mit dieser Verbindung kann eine untergeordnete, aber lokal wichtige Netzlücke geschlossen werden. Im Süden schliesst der Weg an die Brücke über den Stadtbach an (vgl. Abb. 5 in Kap. 6.6), welche im Rahmen der Aussenraumgestaltung des Campus' (Teilprojekt 6) erstellt wird; im Norden erfolgt der Anschluss an die bestehende Erschliessungsstrasse, die zur Murtenstrasse führt.

Die Kosten für die Realisierung des Fuss- und Veloverbindungswegs belaufen sich auf Fr. 330 000.00 (Basis: Vorstudie; Kostengenauigkeit: +/-30%), sie werden dem allgemeinen Steuerhaushalt (Investitionskredit Tiefbau) belastet. Die vom Bund zu erwartenden Beiträge für das Teilprojekt 6 (Aussenraum Campus Bern der BFH) beinhalten auch einen Anteil für den Fuss- und Veloverbindungsweg Z4. Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 10 000.00.

6.9 Teilprojekt 8: Sanierung Personenunterführung Untermattweg (Stadtprojekt)

Wie in Kapitel 6.2 beschrieben, wird die S-Bahn-Haltestelle Bern Stöckacker aufgehoben und nach Osten verschoben (neu: «Europaplatz Nord»). Die bestehende Personenunterführung Untermattweg beim heutigen Bahnhof Stöckacker bleibt trotzdem eine wichtige Quartier- und Schulwegverbindung zwischen den Quartieren Untermatt, Weyermannshaus West, Stöckacker, Meienegg und Schwabgut. Mit der Entwicklung des Areals Weyermannshaus West wird ihre Bedeutung sogar noch wachsen. Die Personenunterführung soll deshalb saniert und aufgewertet werden: Sämtliche Zugänge (Rampen, Treppen) werden neu erstellt und hindernisfrei ausgestaltet. Auch die Beleuchtung wird erneuert. Auf der Südseite wird ein Lift installiert, auf der Nordseite entsteht ein neuer Zugang zum Areal Weyermannshaus West. Der Stadt Bern bietet sich die Chance, auch den südlich an die Personenunterführung anknüpfenden Bereich der Keltenstrasse und Kehrgasse aufzuwerten. Entgegen früheren Plänen soll die Unterführung jedoch aus Kostenüberlegungen nicht verbreitert und velotauglich gestaltet werden: Velofahrer*innen stehen in unmittelbarer Nähe gute Alternativen (Strassenunterführung Stöckackerstrasse und Bethlehemstrasse) zur Verfügung.

Die Kosten für die Sanierung der Personenunterführung Untermattweg belaufen sich auf Fr. 12 100 000.00. Davon entfallen Fr. 10 940 000.00 auf den allgemeinen Steuerhaushalt (Investitions-kredit Tiefbau) und Fr. 1 160 000.00 auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Die Kostenschätzung basiert auf einer Vorstudie, die Kostengenauigkeit beträgt +/-30%. Es sind Beiträge Dritter zu erwarten (Anmeldung Agglomerationsprogramm des Bundes, 5. Generation). Deren Höhe ist aber noch nicht bekannt, da die aktuelle Eingabe momentan läuft. Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 85 000.00.

6.10 Teilprojekt 9: Neubau Dammstrasse (Stadtprojekt)

Hierbei handelt es sich um ein klassisches Schnittstellenprojekt: Als direkte Folge von mehreren angrenzenden Vorhaben kann der heute namenlose Fussweg, der zwischen der Stöckackerstrasse und dem Untermattweg direkt an der Nordseite des Bahndamms der Linie Bern-Neuenburg liegt (vgl. Abb. 5), zu einer attraktiven ÖV-, Fuss- und Veloverbindung ausgebaut werden. Die Aufwertung entspricht einer Massnahme des Richtplans ESP Ausserholligen und ist Teil einer Ost-West-Fuss- und Veloverbindung von übergeordneter Bedeutung.

Aufgrund der Verschiebung der Bahnhaltestelle Bern-Stöckacker nach Osten sowie Trasseeanpassungen im Zusammenhang mit dem SBB-Projekt Leistungssteigerung Bern West muss die gesamte Bahnanlage südlich der neuen Dammstrasse (Arbeitstitel) neu erstellt werden; nördlich davon wird das Areal Weyermannshaus West auf Basis der ÜO verdichtet. Die neue Dammstrasse soll der teilweisen Erschliessung der südlichsten Gebäude von Weyermannhaus West dienen und Teil der Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen werden. Der Ausbau der Dammstrasse steht in enger Abhängigkeit zur Entwicklung des Areals Weyermannshaus West – ohne Rückbau der bestehenden Post-Gebäude kann die Strasse nicht ausgebaut werden.

Die Kosten für den Bau der Dammstrasse (inkl. Entwässerung, Beleuchtung, Anpassung der Hochspannungsleitung) belaufen sich auf Fr. 2 380 000.00. Davon entfallen Fr. 2 200 000.00 auf den allgemeinen Steuerhaushalt (Investitionskredit Tiefbau) und Fr. 180 000.00 auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Die Kostenschätzung basiert auf einer Vorstudie, die Kostengenauigkeit beträgt +/-30%. Die vom Bund zu erwartenden Beiträge für das Teilprojekt 2 (Haltestellenneubau Europaplatz Nord) beinhalten auch einen Anteil für den Neubau der Dammstrasse. Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 20 000.00.

6.11 Teilprojekt 10: Gleisquerung Stadtbach inkl. Verlängerung Bahnstrasse (Drittprojekt)

Der Stadtbach quert das Gleisfeld zwischen dem Campusareal im Norden und der Bahnstrasse im Süden auf der Höhe der Warmbächli-Überbauung in einem Kanal. In diesem Bereich entsteht das Entflechtungsbauwerk der SBB: der Holligentunnel, das Herzstück des Projekts Leistungssteigerung Bern West. Der Tunnel muss künftig vom Stadtbachkanal unterquert werden. Dazu ist ein Spezialbauwerk erforderlich: Dieses besteht aus zwei Schachtbauwerken beidseitig des Tunnels sowie aus Leitungen, die unterhalb des Tunnels verlaufen. Um Sperrungen des Bahnbetriebs zu vermeiden, erfolgen sämtliche Arbeiten im Gleisfeld mittels grabenlosen Vortriebs.

Die Kosten für die Gleisquerung Stadtbach inkl. Verlängerung Bahnstrasse werden von der SBB finanziert. Der durch die Anpassungen entstehende Infrastrukturmehrwert der städtischen Siedlungsentwässerung wird jedoch der Stadt verrechnet. Der städtische Anteil beläuft sich auf Fr. 1 645 000.00, welche auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung entfallen. Die Kosten basieren teilweise auf Basis des Bauprojekts und teilweise auf Basis einer Studie (städtische Leitungsverlängerung Bahnstrasse). Im Schnitt kann mit einer Kostengenauigkeit von +/- 15 % gerechnet werden. Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten. Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 20 000.00.

6.12 Teilprojekt 11: Gleisquerung Mischabwasserleitung Steigerhubel (Drittprojekt)

Das Gleisfeld der SBB wird zwischen der heutigen Steigerhubelunterführung und der Abstellanlage Aebimatte nicht nur vom Stadtbach (Teilprojekt 10), sondern auch von mehreren Mischabwasserleitungen unterquert. Aufgrund der Bautätigkeit der SBB im Zusammenhang mit dem Projekt Leistungssteigerung Bern West müssen mehrere Mischabwasserleitungen im Umfeld der Gleisanlagen verlegt, umgebaut oder ersetzt werden (Teilprojekte 11-14).

Im Bereich Steigerhubel sind zwei Mischabwasserleitungen vom Entflechtungsbauwerk der SBB betroffen. Beide Leitungen müssen aufgrund des neuen Tunnels ausser Betrieb genommen und ersetzt

werden. In der Folge sind Anpassungen der Anschlüsse an das bestehende Leitungsnetz notwendig. Die Kosten für die Gleisquerung Mischabwasserleitung Steigerhubel werden von der SBB finanziert. Der durch die Anpassungen entstehende Infrastrukturmehrwert der städtischen Siedlungsentwässerung wird der Stadt verrechnet. Der städtische Anteil dafür beläuft sich auf Fr. 6 235 000.00 (ca. 69% der Gesamtkosten); die Kosten werden der gebührenfinanzierten Sonderrechnung Siedlungsentwässerung belastet. Die Kosten basieren auf dem Bauprojekt, die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 %. Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten. Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 20 000.00.

6.13 Teilprojekt 12: Neubau Mischabwasserleitung Bahnstrasse Planzer (Drittprojekt)

Aufgrund des Neubaus des Holligentunnels und eines für dessen Betrieb notwendigen neuen Technikraums muss unter Federführung der SBB die bestehende Mischabwasserleitung im Bereich der Bahnstrasse, auf Höhe der dort ansässigen Firma Planzer, neu verlegt und ersetzt werden. Hierfür sind zusätzliche Anpassungen im bestehenden Leitungsnetz notwendig, die mit Massnahmen aus dem generellen Entwässerungsplan (GEP) abgestimmt und eng koordiniert werden. Um Sperrungen des Bahnbetriebs zu vermeiden, erfolgen sämtliche Arbeiten im Gleisfeld mittels grabenlosen Vortriebs.

Der städtische Anteil für den Neubau Mischabwasserleitung Bahnstrasse Planzer (ca. 66% der Gesamtkosten) beläuft sich auf Fr. 2 220 000.00 (Basis: Bauprojekt; Kostengenauigkeit +/- 10 %) und wird der gebührenfinanzierten Sonderrechnung Siedlungsentwässerung belastet. Die Kosten für die Anpassungen werden von der SBB finanziert, der daraus entstehende Infrastrukturmehrwert der städtischen Siedlungsentwässerung wird der Stadt verrechnet. Es sind keine Beiträge Dritter und auch keine zusätzlichen Unterhaltskosten zu erwarten.

6.14 Teilprojekt 13: Neubau Mischabwasserleitung Aebimatte (Drittprojekt)

Im Bereich der Abstellanlage Aebimatte wie auch im Hauptgleisfeld zwischen der Brücke Fabrikstrasse und der Brücke Bühlstrasse verlaufen diverse städtische Mischabwasserleitungen. Die Mischabwasserleitung im Bereich der Rampe West des Donnerbühltunnels soll im Rahmen des SBB-Projekts stillgelegt und durch eine umfassende Kanalisationsumlegung ersetzt werden.

Der städtische Anteil für den Neubau Mischabwasserleitung Aebimatte beläuft sich auf Fr. 8 590 000.00 (Basis: Bauprojekt; Kostengenauigkeit +/- 10 %) und wird der gebührenfinanzierten Sonderrechnung Siedlungsentwässerung belastet. Die Kosten für die Anpassungen werden von der SBB finanziert, der daraus entstehende Infrastrukturmehrwert der städtischen Siedlungsentwässerung wird der Stadt verrechnet. Es sind keine Beiträge Dritter und auch keine zusätzlichen Unterhaltskosten zu erwarten.

6.15 Teilprojekt 14: Umlegung Mischabwasserleitung Waldheimstrasse inkl. Neubau Strassenanlage (Drittprojekt)

Aufgrund von SBB-Bauarbeiten im Bereich des Gleisfelds und insbesondere wegen des Rück- und Neubaus der Stützmauer Waldheimstrasse wird die bestehende Mischabwasserleitung ausser Betrieb genommen. Die beiden Mischabwasserleitungen bei der Fabrikstrasse werden zusammengeführt und über eine neu projektierte Leitung bis zur Bühl- und Depotstrasse unterhalb des Gleisfelds geführt.

Der städtische Anteil für die Umlegung Mischabwasseranlage Waldheimstrasse, inkl. Neubau Strassenanlage (Teil Mischabwasseranlage: ca. 79% der Kosten; Teil Waldheimstrasse: ca. 1% der Kosten) beläuft sich auf Fr. 4 275 000.00. Davon fallen Fr. 100 000.00 auf den allgemeinen Steuerhaushalt (Tiefbau) und Fr. 4 175 000.00 auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung. Die Kosten basieren auf dem Bauprojekt, die Kostengenauigkeit beträgt +/-10 %. Die Kosten für die Anpassungen werden von der SBB finanziert, der daraus entstehende Infrastrukturmehrwert

der städtischen Siedlungsentwässerung wird der Stadt verrechnet. Es sind keine Beiträge Dritter und keine zusätzlichen Unterhaltskosten zu erwarten.

6.16 Teilprojekt 15: Sanierung und Weiterentwicklung Familiengartenanlage inkl. Ladenwandweg (Stadtprojekt)

Das Familiengartenareal «Ladenwandgut» ist ein beliebter und wichtiger Grünraum im ESP Ausserholligen. Durch die in den nächsten Jahren realisierten Projekte sowohl seitens Dritter als auch seitens Stadt kommt das Ladenwandgut unter Druck. Rund 30 der nördlich gelegenen Familiengartenparzellen werden ab 2025 aufgrund des Neubaus der S-Bahnhaltestelle Europaplatz Nord, des Ausbaus der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen (inkl. Unterführung Europaplatz Nord) und später auch der Entwicklung des ewb-Areals als Installationsfläche beansprucht. Nach dem geplanten Bauabschluss 2029 ist in diesem Bereich der Anlage ein grüner Spiel- und Erholungsraum für das ganze Quartier vorgesehen (s. unten). Ein kleiner Teil der heutigen Familiengärten wird wiederum für den Ausbau der Volksschule Stöckacker beansprucht, der ab Herbst 2024 geplant ist. Neu soll das Schulhaus Platz für 19 statt 8 Klassen bieten. Bei der Planung des neuen Schulgebäudes wurde berücksichtigt, dass der öffentlich zugängliche Aussenraum grösstmöglich erhalten bleibt. Dennoch ist es unumgänglich, dass zugunsten eines attraktiveren Schulangebots für das Quartier rund elf Familiengärten im südwestlichen Ladenwandgut weichen müssen.

Der grössere Teil des Areals soll gemäss heutigem Stand der Planung auch nach Abschluss der Bauarbeiten – in deren Rahmen der Ladenwandweg leicht versetzt wird – aus Familiengärten bestehen. Im Rahmen einer partizipativen Studie mit Quartiervertreter*innen und Pächter*innen wird ein Konzept erarbeitet, wie das Areal künftig genutzt und gestaltet werden soll. Mit der Weiterentwicklung wird die Durchquerung des Areals für Fussgänger*innen verbessert. Die Öffnung des Areals entspricht auch den Bedürfnissen der Quartierbevölkerung, wie eine 2022 von der Stadt durchgeführte Umfrage ergeben hat.

Die Kosten für die Sanierung und Weiterentwicklung des Familiengartenareals Ladenwandgut belaufen sich auf Fr. 13 350 000.00, welche auf den allgemeinen Steuerhaushalt entfallen (Investitionskredit Tiefbau: Fr. 1 970 000.00; Investitionskredit Grünanlagen: Fr. 11 380 000.00). Die Kosten basieren auf einer Vorstudie; die Kostengenauigkeit beträgt +/- 40%. Es sind keine Beiträge Dritter und keine zusätzlichen Unterhaltskosten zu erwarten.

6.17 Teilprojekt 16: Stützmauer Bahnstrasse (Drittprojekt)

An der Bahnstrasse im Abschnitt Nr. 59-89 wird aufgrund des SBB-Projekts Leistungssteigerung Bern West Ausbauschritt AS25 eine Stützmauer zwischen Bahnstrasse und Gleistrassee erstellt. Dazu sind Anpassungen an der Bahnstrasse (inkl. Trottoir) notwendig. Aufgrund der Vorteilsanrechnung hat die Neugestaltung der Bahnstrasse für die Stadt Bern Kosten zur Folge.

Der städtische Anteil für die Stützmauer Bahnstrasse (ca. 9% der Gesamtkosten) beläuft sich auf Fr. 175 000.00 (Basis: Bauprojekt; Kostengenauigkeit: +/- 10%) und entfällt auf den allgemeinen Steuerhaushalt (Investitionskredit Tiefbau). Es sind keine Beiträge Dritter und keine zusätzlichen Unterhaltskosten zu erwarten.

6.18 Teilprojekt 17: Offenlegung Stadtbach Untermattweg 8 (Stadtprojekt)

Die ÜO Untermattweg 8, welche die Stimmberechtigten der Stadt Bern im Februar 2020 genehmigt haben, sieht neben der Totalsanierung und Umnutzung des Galenica-Gebäudes auch Massnahmen am Stadtbach vor: Er soll unter Federführung der Stadt auf einer Länge von ca. 60 Metern entlang der Murtenstrasse offengelegt und ökologisch aufgewertet werden. Zudem soll an der Murtenstrasse die Bushaltestelle «Untermattweg» aufgrund des zu erwartenden steigenden Passagieraufkommens mit einer Wartehalle ergänzt werden – auch dies ist in der ÜO Untermattweg 8 so vorgesehen.

Die Kosten für die Offenlegung des Stadtbachs beim Untermattweg 8 und die Installation einer Wartehalle bei der Busstation belaufen sich auf Fr. 1 320 000.00. Davon entfallen Fr. 450 000.00 auf den allgemeinen Steuerhaushalt (Buswartehalle; Investitionskredit Tiefbau) und Fr. 870 000.00 auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung (Offenlegung Stadtbach). Die Kosten basieren auf dem Bauprojekt von 2018, die Kostengenauigkeit beträgt aufgrund des Alters der Projektunterlagen +/- 30%. Für die Aufwendungen zur Offenlegung des Stadtbachs Beiträge Dritter in der Höhe von 50% zu erwarten (vgl. Kap. 9.1). Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltskosten betragen ca. Fr. 20 000.00.

7. Bäume, Grünraum, Fliessgewässer

Die Realisierung der Projekte im ESP Ausserholligen hat markante Auswirkungen auf den Aussenraum. Nach Abschluss des Gesamtvorhabens wird der Raum Ausserholligen wesentlich grüner sein als heute: Es wird fast doppelt so viele Bäume, mehr Grünflächen und auch deutlich mehr offene Fliessgewässer geben als heute. Allerdings haben die vorgesehenen Bauarbeiten auch zur Folge, dass Eingriffe in den Bestand vorgenommen werden müssen. Es müssen 170 Bäume gefällt werden – insbesondere aufgrund der notwendigen Absenkung des Terrains unter dem Viadukt, des Neubaus der Haltestelle Europaplatz Nord und der Realisierung der Personenunterführung. Die Arbeiten wurden so optimiert, dass der Eingriff in den Baumbestand möglichst gering ausfällt. Die gefällten Bäume werden zudem durch klimaresiliente Grossbäume ersetzt. Im gesamten Perimeter werden 620 Neupflanzungen vorgenommen. Insgesamt sieht die Bilanz nach aktuellem Planungsstand folgendermassen aus:

	Bäume (Stk.)		**Grünflächen (m$^{2)}$**	**Offene Fliessgewässer (m)**
Heute	540	Davon 170 Fällungen	72'700	55
Zukünftig	990	Davon 620 Neupflanzungen	89'700	515
Veränderung	+84%		+23%	+840%



Abbildung 8: Vegetationsflächen und Erschliessung im Raum Ausserholligen heute



Abbildung 9: Vegetationsflächen und Erschliessung im Raum Ausserholligen nach Abschluss des Projekts

8. Kosten

8.1 Einheit der Materie

Der Grundsatz der Einheit der Materie bildet einen Teilaspekt des Anspruchs auf freie Willensbildung und unverfälschte Stimmabgabe (Art. 34 Abs. 2 der Bundesverfassung) und verlangt, dass eine Vorlage grundsätzlich nur einen Sachbereich zum Gegenstand haben darf bzw. dass mehrere Sachfragen und Materien nicht in einer Art und Weise miteinander zu einer einzigen Abstimmungsvorlage verbunden werden dürfen, die die Stimmberechtigten in eine Zwangslage versetzt und ihnen keine freie Wahl zwischen den einzelnen Teilen belässt. Umfasst eine Abstimmungsvorlage mehrere Sachfragen und Materien, ist gemäss der bundesgerichtlichen Praxis erforderlich, dass die einzelnen Teile einen sachlichen inneren Zusammenhang aufweisen und in einer sachlichen Beziehung zueinanderstehen und dasselbe Ziel verfolgen. Dieser sachliche Zusammenhang darf nicht bloss künstlich, subjektiv oder rein politisch bestehen. Vielmehr ist erforderlich, dass sich die einzelnen Ausgaben sich gegenseitig bedingen oder aber einem gemeinsamen Zweck dienen, der zwischen ihnen eine enge sachliche Verbindung schafft. Dabei bleibt den Behörden ein Ermessensspielraum erhalten.

Vorliegend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten einen Gesamtkredit für 17 Teilprojekte, die einen gemeinsamen Zweck haben: die Sicherstellung der für die Entwicklung des ESP Ausserholligen bzw. der dort geplanten (privaten und öffentlichen) Projekte erforderlichen öffentlichen Infrastruktur. Die einzelnen Vorhaben sind ineinander verschachtelt und teilweise direkt, teilweise indirekt miteinander verbunden. Als solche bedingen sie sich teilweise gegenseitig – oder sie stehen zumindest in einem sachlichen Zusammenhang und dienen alle dem gemeinsamen Ziel, die für die Entwicklung erforderliche öffentliche Infrastruktur bereitzustellen. Vor diesem Hintergrund steht für den Gemeinderat fest, dass der vorliegend beantragte Rahmenkredit mit den Vorgaben der Bundesverfassung betreffend Einheit der Materie im Einklang steht.

8.2 Rahmenkredit

Die Bauzeit für die einzelnen Projekte erstreckt sich über mehrere Jahre und erfahrungsgemäss muss dabei mit gewissen Unwägbarkeiten gerechnet werden. Um bei der weiteren Projektierung und Realisierung der über die Jahre verteilten Vorhaben eine gewisse Flexibilität zu bewahren, beantragt

der Gemeinderat den für die Umsetzung erforderlichen Gesamtkredit in der Form eines Rahmenkredits. Das Instrument des Rahmenkredits ist in der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101) nicht explizit vorgesehen. Artikel 134 GO verweist jedoch auf die subsidiäre Geltung des kantonalen Rechts im Bereich des Finanzhaushaltsrechts. Die kantonale Gemeindeverordnung (GV; BSG 170.111) regelt das Instrument des Rahmenkredits in Artikel 108 wie folgt:

[1] Der Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für mehrere Einzelvorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen.

[2] Bei Beschlussfassung über den Rahmenkredit ist festzulegen, welches Organ die Einzelvorhaben beschliessen kann.

Mit einem Rahmenkredit können finanzielle Mittel für mehrere Einzelvorhaben, die in einem sachlichen Zusammenhang stehen (vgl. oben Kap. 8.1), oder für ein Programm von Massnahmen bewilligt werden. Die vom Rahmenkredit abgedeckten Einzelvorhaben müssen nicht von jenem Organ beschlossen werden, das den Rahmenkredit bewilligt hat. Jedoch muss im Rahmen der Bewilligung des Rahmenkredits dasjenige Gemeindeorgan bezeichnet werden, welches später die Einzelvorhaben beschliesst. Vorliegend wird beantragt, dass diese Beschlüsse durch den Gemeinderat erfolgen.

Das Vorgehen mit einem Rahmenkredit dient angesichts des grossen Umfangs der geplanten Massnahmen auch der Effizienz: Eine jeweilige Genehmigung der einzelnen Vorhaben durch den Stadtrat oder die Stimmberechtigten (je nach Höhe der Ausgabe) würde das Genehmigungsprozedere erheblich verkomplizieren und verlängern; zudem würde insbesondere der bereits heute stark belastete Stadtratsbetrieb zusätzlich belastet. Damit das Parlament trotzdem über das Projekt informiert ist, soll die vorberatende Stadtratskommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) alle zwei Jahre über den Stand des Rahmenkredits und die realisierten Teilprojekte orientiert werden (erstmals im Herbst 2025). Jedes einzelne Vorhaben wird vom Gemeinderat genehmigt und nach Abschluss der Arbeiten separat abgerechnet; die jeweilige Kreditabrechnung wird dem Gemeinderat durch das Finanzinspektorat zur Bewilligung vorgelegt.

8.3 Beantragter Kredit

Die Kosten für die insgesamt 17 Teilprojekte, die nun von der Stadt realisiert werden oder an denen sie sich mit einem vereinbarten Betrag zu beteiligen hat, belaufen sich auf Fr. 176 000 000.00 (inkl. MwSt.). Davon entfallen Fr. 141 250 000.00 auf den allgemeinen Steuerhaushalt und Fr. 34 750 000.00 auf die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Siedlungsentwässerung.

Bei den beiden vom Stadtrat 2021 und 2023 bereits genehmigten Krediten von insgesamt 6,8 Mio. Franken handelt es sich um reine Planungskredite, weshalb sie – wie in solchen Fällen üblich - im vorliegend beantragten Rahmenkredit nicht eingerechnet sind. Mit den Planungskrediten werden weiterhin übergeordnete Koordinationsaufgaben finanziert (vgl. Kap. 4).

Der beantragte Rahmenkredit setzt sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

Anteil Tiefbau (steuerfinanziert)	Beantragter Kredit in CHF (inkl. MwSt.)
Teilprojekt 1: Neubau Personenunterführung Europaplatz Nord	58 850 000.00
Teilprojekt 2: Beteiligung Haltestellenneubau Europaplatz Nord	8 455 000.00
Teilprojekt 3: Veloabstellanlagen Haltestelle Europaplatz Nord	4 350 000.00
Teilprojekt 4: Verlegung Mischabwasserleitung Strassenunterführung Stöckacker	730 000.00
Teilprojekt 5: Freiraumgestaltung unter dem Viadukt Nord	39 365 000.00
Teilprojekt 7: Fuss- und Veloverbindungsweg Z4 ab Brücke	330 000.00
Teilprojekt 8: Sanierung Personenunterführung Untermattweg	10 940 000.00
Teilprojekt 9: Neubau Dammstrasse	2 200 000.00

Teilprojekt 14: Umlegung Mischabwasserleitung Waldheimstrasse inkl. Neubau Strassenanlage	100 000.00
Teilprojekt 15: Sanierung und Weiterentwicklung Familiengartenanlage inkl. Ladenwandweg	1 970 000.00
Teilprojekt 16: Stützmauer Bahnstrasse	175 000.00
Teilprojekt 17: Offenlegung Stadtbach Untermattweg 8	450 000.00
Rundung	135 000.00
Total Anteil Tiefbau (inkl. MWST) (gerundet)*	**128 050 000.00**

* Eingerechnet sind hier auch Fr. 500 000.00 für Kunst im öffentlichen Raum: Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements vom 2. März 2017 über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion TVS 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.

Anteil Grünanlagen (steuerfinanziert)	Beantragter Kredit in CHF (inkl. MwSt.)
Teilprojekt 15: Sanierung und Weiterentwicklung Familiengartenanlage inkl. Ladenwandweg	11 380 000.00
Rundung	20 000.00
Total Anteil Grünanlagen (inkl. MWST) (gerundet)*	**11 400 000.00**

* Eingerechnet sind hier auch Fr. 120 000.00 für Kunst im öffentlichen Raum: Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements vom 2. März 2017 über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion TVS 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.

Anteil Immobilien (Velostation, steuerfinanziert)	Beantragter Kredit in CHF (inkl. MwSt.)
Teilprojekt 3: Veloabstellanlagen Haltestelle Europaplatz Nord	1 800 000.00
Total Anteil Immobilien (inkl. MWST) (gerundet)*	**1 800 000.00**

* Eingerechnet sind hier auch Fr. 20 000.00 für Kunst im öffentlichen Raum: Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements vom 2. März 2017 über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion TVS 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.

Anteil Siedlungsentwässerung (gebührenfinanziert)	Beantragter Kredit in CHF (inkl. MwSt.)
Teilprojekt 4: Verlegung Mischabwasserleitung Strassenunterführung Stöckacker	740 000.00
Teilprojekt 5: Freiraumgestaltung unter dem Viadukt Nord	570 000.00
Teilprojekt 6: Aussenraum Campus Bern der BFH inkl. Offenlegung Stadtbach	8 355 000.00
Teilprojekt 8: Sanierung Personenunterführung Untermattweg	1 160 000.00
Teilprojekt 9: Neubau Dammstrasse	180 000.00
Teilprojekt 10: Gleisquerung Stadtbach inkl. Verlängerung Bahnstrasse	1 645 000.00
Teilprojekt 11: Gleisquerung Mischabwasserleitung Steigerhubel	6 235 000.00
Teilprojekt 12: Neubau Mischabwasserleitung Bahnstrasse Planzer	2 220 000.00
Teilprojekt 13: Neubau Mischabwasserleitung Aebimatte	8 590 000.00
Teilprojekt 14: Umlegung Mischabwasserleitung Waldheimstrasse, inkl. Neubau Strassenanlage	4 175 000.00
Teilprojekt 17: Offenlegung Stadtbach Untermattweg 8	870 000.00
Rundung	10 000.00
Total Anteil Siedlungsentwässerung (inkl. MWST) (gerundet)	**34 750 000.00**

Zusammenfassung Rahmenkredit	Beantragter Kredit in CHF (inkl. MwSt.)
Anteil Tiefbau (steuerfinanziert)	128 050 000.00
Anteil Grünanlagen (steuerfinanziert)	11 400 000.00
Anteil Immobilien (steuerfinanziert)	1 800 000.00
Zwischentotal (steuerfinanziert)	141 250 000.00
Anteil Siedlungsentwässerung (gebührenfinanziert)	34 750 000.00
Gesamttotal Rahmenkredit	**176 000 000.00**

8.4 Kapitalfolgekosten

Kapitalfolgekosten Tiefbau
Investitionsrechnung Stadt / Kosten inkl. MwSt., da hier Stadt nicht vorsteuerabzugsberechtigt

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**40. Jahr**
Anschaffungs-/ Restbuchwert	128 050 000.00	124 848 750.00	121 647 500.00	3 201 250.00
Abschreibung 2.5%	3 201 250.00	3 201 250.00	3 201 250.00	3 201 250.00
Zins 1.3%	1 664 650.00	1 623 035.00	1 581 420.00	41 615.00
Kapitalfolgekosten	4 865 900.00	4 824 285.00	4 782 670.00	3 242 865.00

Kapitalfolgekosten Grünanlagen
Investitionsrechnung Stadt / Kosten inkl. MwSt., da hier Stadt nicht vorsteuerabzugsberechtigt

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**40. Jahr**
Anschaffungs-/ Restbuchwert	11 400 000.00	11 115 000.00	10 830 000.00	285 000.00
Abschreibung 2.5%	285 000.00	285 000.00	285 000.00	285 000.00
Zins 1.3%	148 200.00	144 495.00	140 790.00	3 705.00
Kapitalfolgekosten	*433 200.00*	*429 495.00*	*425 790.00*	*288 705.00*

Kapitalfolgekosten Immobilien
Investitionsrechnung Stadt / Kosten inkl. MwSt., da hier Stadt nicht vorsteuerabzugsberechtigt

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**25. Jahr**
Anschaffungs-/ Restbuchwert	1 800 000.00	1 728 000.00	1 656 000.00	72 000.00
Abschreibung 4%	72 000.00	72 000.00	72 000.00	72 000.00
Zins 1.3%	23 400.00	22 465.00	21 530.00	935.00
Kapitalfolgekosten	95 400.00	94 465.00	93 530.00	72 935.00

Kapitalfolgekosten Siedlungsentwässerung
Sonderrechnung Stadtentwässerung /Kosten exkl. MWST., da die Sonderrechnung Stadtentwässerung vorsteuerabzugsberechtigt ist

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**80. Jahr**
Anschaffungs-/ Restbuchwert	32 146 161.00	31 744 335.00	31 342 505.00	401 825.00
Abschreibung 1.25%	401 825.00	401 825.00	401 825.00	401 825.00
Zins 1.3%	417 900.00	412 675.00	407 455.00	5 225.00
Kapitalfolgekosten	*819 725.00*	*814 500.00*	*809 280.00*	*407 050.00*

Da es sich bei der Sonderrechnung Stadtentwässerung um eine Spezialfinanzierung mit Vorsteuerabzug handelt, werden Abschreibung und Verzinsung der darüber finanzierten Projektteile auf der Kreditsumme ohne Mehrwertsteuer berechnet.

Gemäss HRM2 müssen Anlagen zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme aktiviert werden; gleichzeitig ist auch mit der Abschreibung zu beginnen. Weil die 17 Teilprojekte nicht gleichzeitig in Betrieb genommen werden, werden auch deren Kredite zu unterschiedlichen Zeitpunkten aktiviert. Dies führt dazu, dass die Abschreibungen übers Ganze gesehen zuerst deutlich tiefer sein werden als in den obenstehenden Tabellen angegeben, und erst mit der Zeit bis zu den erwähnten Beträgen anwachsen – bevor sie nach einiger Zeit wieder abflachen. Durch die gestaffelte Inbetriebnahme verlängern sich auch die Zins- und die Abschreibungsdauer.

8.5 Gründe für die höheren Projektkosten

Im Zusammenhang mit der Erhöhung des Planungskredits (SRB Nr. 2023-171 vom 27. April 2023) waren die Projektverantwortlichen noch von geschätzten Gesamtkosten von ca. 85 Mio. Franken (+/- 50%) ausgegangen. Allerdings war schon damals explizit darauf hingewiesen worden, dass genaue Kostenangaben erst nach Vorliegen der Vorprojekte und nach Abschluss der Verhandlungen mit den Projektpartner*innen möglich seien. Der vorliegend beantragte Rahmenkredit liegt nun bei 176 Mio. Franken – also deutlich höher, als seinerzeit veranschlagt (plus 91 Mio. Franken). Die Gründe hierfür liegen zum einen darin, dass die Planung der von der Stadt verantworteten Teilprojekte inzwischen verfeinert wurde und die Kosten der einzelnen Vorhaben wesentlich genauer abgeschätzt werden können (plus 57 Mio. Franken). Zum anderen haben sich auch die Kosten der von Dritten verantworteten Projekte erhöht, was sich auch auf die städtischen Kostenanteile auswirkt (plus 19 Mio. Franken). Und schliesslich wurden im Lauf der Projektierung weitere Teilprojekte integriert und deren Kosten zusätzlich in den Rahmenkredit aufgenommen (plus rund 15 Mio. Franken). Konkret handelt es sich dabei um Teilprojekt 7: Fuss- und Veloverbindungsweg Z4 ab Brücke (Fr. 330 000.00), Teilprojekt 15: Sanierung und Weiterentwicklung Familiengartenanlage inkl. Ladenwandweg (Fr. 13 350 000.00), Teilprojekt 16: Stützmauer Bahnstrasse (Fr. 175 000.00) sowie Teilprojekt 17: Offenlegung Stadtbach Untermattweg 8 (Fr. 1 320 000.00).

8.6 Betriebsfolgekosten

Ab 2028 wird mit zusätzlichen jährlichen Betriebsfolgekosten in der Grössenordnung von rund Fr. 565 000.00 gerechnet. Der Gemeinderat wird die entsprechenden Mittel zu gegebener Zeit in die Finanzplanung aufnehmen.

8.7 Auswirkungen auf die Investitionsrechnung Tiefbau / Stadtplanung / Verkehr

In den kommenden Jahren realisiert die Stadt zahlreiche Tiefbau-Projekte mit grossem Investitionsvolumen. So haben die Stimmberechtigten in jüngster Vergangenheit etwa die Kredite für das Hochwasserschutzprojekt, für die Strassenaufwertungsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Fernwärme sowie für die Sanierung der Nydegg- und der Kornhausbrücke gutgeheissen.[3] Gleichzeitig verlangt die Finanzkommission des Stadtrats (FIKO) aktuell eine substanzielle Überprüfung bzw. Priorisierung der Investitionen,[4] um die Eigenfinanzierung zu erhöhen und die Neuverschuldung auf ein tragbares Mass zu reduzieren. Da vorliegend ein hoher Investitionskredit beantragt wird, ist dem Gemeinderat eine Einordnung wichtig.

Hinsichtlich des vorliegend hauptsächlich betroffenen Investitionsbereichs Tiefbau / Stadtplanung / Verkehr (Investitionsanteil von rund 128 Mio. Franken) ist vorab wichtig zu wissen, dass der theoretische jährliche Wertverlust der Infrastrukturen in diesem Investitionsbereich 28,6 Mio. Franken beträgt. Wenn die Stadt Bern pro Jahr weniger in die bestehende Infrastruktur investiert, entsteht ein Wertverlust und der Zustand wird schleichend schlechter. Der grösste Teil der Finanzierung dieser Mittel er-

[3] Der von den Stimmberechtigten genehmigte Rahmenkredit für die Umsetzung der Massnahmen aus dem generellen Entwässerungsplan wird hier nicht erwähnt, weil er nicht über den Steuerhaushalt finanziert wird, sondern über die gebührenfinanzierte Sonderrechnung Stadtentwässerung. Die dort notwendigen Investitionen können nach heutiger Einschätzung mit den in der Spezialfinanzierung vorhandenen Mitteln abgedeckt werden.

[4] Vgl. die Medienmitteilung vom 1. September 2023 (https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_stadtrat/fiko-verlangt-eine-priorisierung-der-investitionen)

folgt über die Investitionsrechnung, ein kleiner Anteil kann über die Erfolgsrechnung abgedeckt werden. Vor diesem Hintergrund strebt die Investitionsplanung der Stadt eine durchschnittliche jährliche Tiefbau-Investitionsquote von 28,6 Mio. Franken an. Wird weniger investiert, staut sich ein entsprechender Investitionsbedarf auf.

Eine rückblickende Analyse der Investitionsrechnung des Bereichs Tiefbau / Stadtplanung / Verkehr in den Jahren 2005 bis 2022 (vgl. Abb. 10 unten) zeigt einerseits, dass die von der Stadt letztlich getragenen Ausgaben[5] – mit Ausnahme der Jahre 2007 und 2008[6] – regelmässig und teilweise sehr deutlich unter den im Investitionsbudget eingestellten Kosten lagen – das Budget also nicht ausgeschöpft wurde. Andererseits wurde daher in diesen Jahren auch die zwecks Werterhalt angestrebte Investitionsquote[7] deutlich nicht erreicht, was mit einem entsprechenden schleichenden Wertzerfall verbunden ist. Dadurch werden unter dem Strich mittel- und langfristig höhere Kosten anfallen.

Für diesen Umstand sind grob gesagt zwei Aspekte verantwortlich: Erstens dauern die Planungs- und Bewilligungsphasen von Tiefbauprojekten immer länger – Einsprachen führen zu Verzögerungen, neue Bedürfnisse (z. B. Velooffensive, Schwammstadt) führen zu Projektanpassungen, und Vorhaben werden – selten – abgelehnt (Tram Region Bern). Zweitens stellen die personellen Kapazitäten der Verwaltung insofern einen limitierenden Faktor dar, als abgesehen von einzelnen Ausnahmejahren gar nicht so viele Projekte wie in der Investitionsplanung vorgesehen, geplant und umgesetzt werden können. Daran wird sich auch in Zukunft nichts Wesentliches ändern.

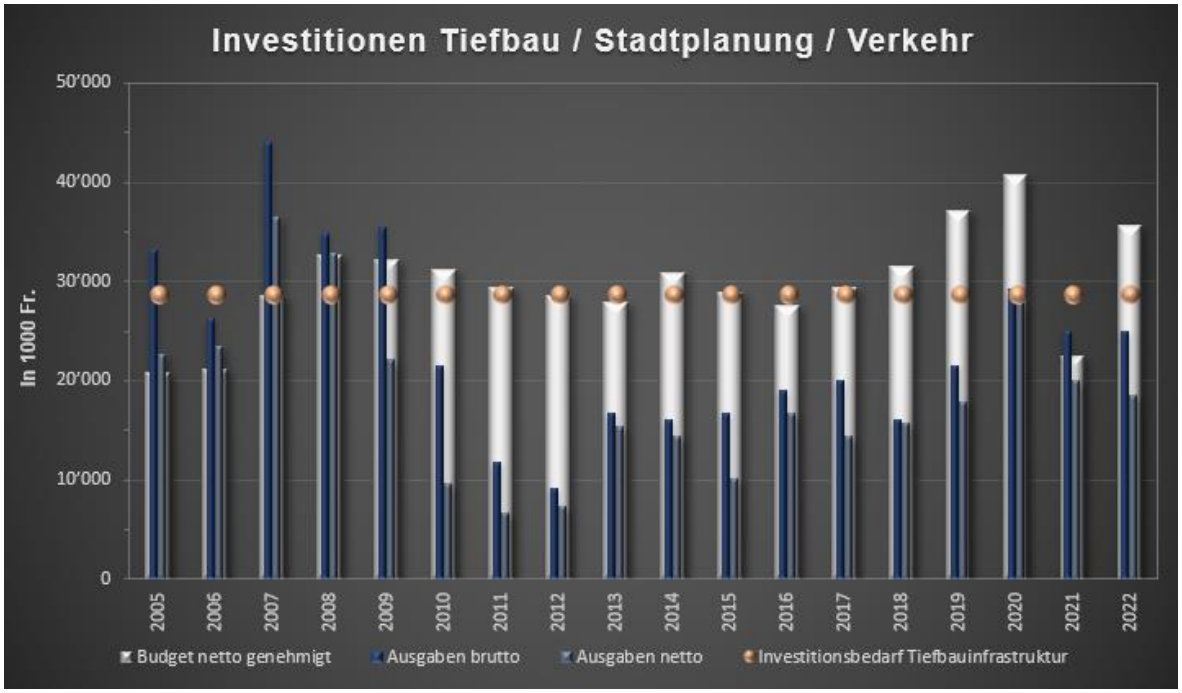


Abbildung 10: Darstellung der budgetieren Netto- und Brutto-Investitionen im Bereich Tiefbau / Stadtplanung / Verkehr für die Jahre 2005 bis 2022) und des Investitionsbedarfs in die Tiefbauinfrastruktur von jährlich 28,6 Mio. Franken.
Lesebeispiel: Für das Jahr 2010 gab es für den Investitionsbereich Tiefbau / Stadtplanung / Verkehr ein genehmigtes Investitionsbudget mit geplanten Investitionen in der Höhe von rund 31 Mio. Franken. Tatsächlich investiert wurden gut 21 Mio. Franken (brutto) bzw. knapp 10 Mio. Franken (netto).

Der Gemeinderat zieht aus diesen Erkenntnissen folgende Schlüsse: Erstens kann und muss mit den Grossprojekten, die in den nächsten Jahren geplant sind, dem schleichenden Wertzerfall der Tiefbau-

[5] Massgebend für die Frage der Belastung des städtischen Finanzhaushalts sind die Netto-Ausgaben, also die Brutto-Ausgaben abzgl. Beiträge Dritter

[6] In diesen Jahren schlugen insbesondere die Intensivbauphase «Neuer Bahnhofplatz» und die Vorarbeiten für den Baustart «Tram Bern West» zu Buche

[7] Für die Frage, ob aus Optik des Werterhalts genügend investiert wird, sind die Brutto-Ausgaben massgeblich, da unerheblich ist, wer die jeweilige Investition finanziert – Hauptsache, es wird investiert.

infrastruktur entgegengewirkt werden (Nachholbedarf). Das ist zentral und ein Verzicht auf Investitionen in die Tiefbauinfrastruktur wäre fatal. Zweitens werden sich – so die Erfahrung – voraussichtlich auch diese Grossprojekte teilweise verzögern und wird es wieder Jahre geben, in denen die Investitionsquote verfehlt wird. Gleichzeitig ist jedoch damit zu rechnen, dass das Investitionsbudget in einzelnen Jahren erneut punktuell überschritten wird – die «Gefahr», dass plötzlich über Jahre hinweg weit überschiessende Investitionen getätigt werden, ist jedoch nicht real. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Investitionsausgaben auf die Länge im Schnitt kaum wesentlich von den budgetierten Kosten abweichen werden.

9. Beiträge Dritter

9.1 Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm und von weiteren Organen

Im Agglomerationsprogramm des Bundes (4. Generation, A- und B-Horizont) wurden folgende Teilprojekte angemeldet:

- Teilprojekt 1 (Neubau Personenunterführung Europaplatz Nord)
- Teilprojekt 2 (Beteiligung Haltestellenneubau Europaplatz Nord)
- Teilprojekt 3 (Veloabstellanlagen Haltestelle Europaplatz Nord)
- Teilprojekt 5 (Freiraumgestaltung unter dem Viadukt Nord)
- Teilprojekt 6 (Aussenraum Campus Bern der BFH inkl. Offenlegung Stadtbach)

Für diese Teilprojekte ist mit Beiträgen von rund 20 Mio. Franken aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes zu rechnen. Aktuell werden zudem die Eingaben für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation vorbereitet. Die definitive Höhe der schlussendlich ausgeschütteten Beiträge von Bund und Kanton kann deshalb im Moment noch nicht quantifiziert werden.

Ferner sind für die Offenlegung des Stadtbachs Untermattweg 8 (Teilprojekt 21) Beiträge des Kantons in der Höhe von ca. 50 % der anrechenbaren Kosten zu erwarten; zudem werden hierfür auch mögliche Beteiligungen durch den Renaturierungsfonds und den ewb-Ökofonds «naturemade star» abgeklärt. Die letztlich bei der Stadt anfallenden Investitionskosten werden sich daher in der Grössenordnung von rund 150 Mio. Franken bewegen.

9.2 Mehrwertabschöpfung, Infrastrukturbeiträge

Aus der Spezialfinanzierung Abgeltung Planungsmehrwert (altrechtlich[8]) stehen für Investitionskredite Grünanlagen und Tiefbau Mittel in der Höhe von Fr. 6 584 000.00 zur Verfügung. Diese werden dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten zur Genehmigung beantragt.

10. Bewilligungsverfahren

Die Bewilligungen der städtischen Teilprojekte werden im Rahmen unterschiedlicher Verfahren beantragt: Einzelne sind Teil des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) des Bahnprojekts Leistungssteigerung Bern West, andere werden in separaten Verfahren beantragt. Die Koordination aller Bewilligungen ist gewährleistet.

[8] Spezialfinanzierung Abgeltung Planungsmehrwert (altrechtlich): Diese Spezialfinanzierung beinhaltet sämtliche eingenommenen Mittel aus vertraglichen Vereinbarungen, die gestützt auf die damalige Fassung des Artikels 142a des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) abgeschlossen wurden. Näher geregelt wird das im Reglement vom 1. Juni 1998 über die Spezialfinanzierung «Abgeltung der Planungsmehrwerte» (Planungsabgeltungsreglement; PMWR; SSSB 720.21) sowie in den Richtlinien vom 16. Dezember 2009 betreffend den Ausgleich von Planungs- und Ausnahmemehrwerten (Planungsmehrwertrichtlinie; PMRL; SSSB 720.22). Die Verwendung der Mittel wurde, zumindest bei älteren Vereinbarungen, meist für konkrete Vorhaben gebunden oder konnte höchstens innerhalb eines Stadtteils für öffentliche Infrastruktur verwendet werden. Seit Inkrafttreten des revidierten BauG per 1. April 2017 wird die Planungsmehrwertabgabe per Verfügung des Gemeinderats festgelegt. Die eingenommenen Mittel sind nicht mehr zweckgebunden und können für öffentliche Infrastruktur auf dem ganzen Stadtgebiet eingesetzt werden.

11. Aufträge aus dem Stadtrat

Im Zusammenhang mit der Genehmigung der Aufstockung des Kredits für generelle Planung für das Gesamtprojekt «Öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen»[9] beauftragte der Stadtrat den Gemeinderat mit verschiedenen Abklärungen bzw. Vorgaben für die Umsetzung. Zu diesen Aufträgen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Auftrag 1 (Ziff. 3 SRB):
Das Neuangebot an MIV-Parkplätzen ist auf dem ganzen ESP auf folgende Richtwerte gemäss Bandbreite in den Überbauungsordnungen zu beschränken:

- *Weyermannhaus-West: Pro Wohnung maximal 0.2 PP; pro Arbeitsplatz 0.1 Abstellplätze für Motorfahrzeuge*
- *EWB-/BLS-Areal: 0.5 pro 100 m2 Geschossfläche (GFo) für Arbeitsnutzung sowie 0.1 pro Wohnung*
- *Campus: maximal 120 PP für Campus sowie generell 0.1 pro Wohnung in Weyermannshaus Ost.*

Auftrag 2 (Ziff. 4 SRB):
Auf den folgenden Arealen ist eine autofreie Siedlung zu prüfen:

- *Weyermannshaus West*
- *EWB/BLS-Areal*

Stellungnahme Gemeinderat zu den Aufträgen 1 und 2:
Um die beabsichtigte Entwicklung auf den Arealen Weyermannshaus West sowie Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg (ewb/BLS-Areal) umsetzen zu können, wird die baurechtliche Grundordnung der Stadt Bern angepasst werden müssen. Dazu erlässt die Stadt für die beiden Areale je eine separate ÜO, die dem Stadtrat und den Stimmberechtigten noch vorgelegt werden. Bereits rein formal sind sie damit nicht Gegenstand des vorliegenden Kreditgeschäfts. Hinzu kommt, dass die für die Entwicklung des ESP notwendigen Infrastrukturen, für welche der vorliegende Rahmenkredit beantragt wird, unabhängig von den detaillierten Vorgaben in den Planungsinstrumenten notwendig sind. Auf die einzelnen Infrastrukturprojekte und die beantrage Kreditsumme haben sie keinen Einfluss.

Dem Gemeinderat sind trotzdem die folgenden Hinweise wichtig: Die Planungsinstrumente definieren unter anderem die zulässige Art und das zulässige Mass der Nutzung, zudem geben sie detaillierte Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze für die bauliche Entwicklung vor. Dazu gehört auch die zulässige Anzahl der Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Sowohl für die Wohn- als auch für die Arbeitsnutzung wird die Anzahl der Parkplätze unter der Bandbreite gemäss kantonaler Bauverordnung (BauV, BSG 721.1) liegen, wofür die Machbarkeit durch ein Mobilitätskonzept nachgewiesen werden muss.

Sowohl im Weyermannshaus West als auch auf dem ewb/BLS-Areal wird eine gemischte Nutzung inkl. unterschiedlichen Wohnformen und verschiedenen Arbeitsnutzungen (u.a. Gewerbe, Büro/Dienstleistungen) angestrebt. Inwiefern autofreie Siedlungen vor diesem Hintergrund machbar sind, wird zurzeit durch die Stadt mit den betroffenen Grundeigentümer*innen und Bauherrschaften geprüft und verhandelt. Die ÜO Weyermannshaus Ost wurde bereits öffentlich aufgelegt (Sommer 2023), und das Baugesuch für den Campus der BFH wurde eingereicht. Bei einer erneuten Anpassung der ÜO müsste die Änderung nochmals aufgelegt werden, was verschiedene Projektrisiken

[9] SRB Nr. 2023-171 vom 27. April 2023

signifikant verschärfen würde (Einsprachen, Verzögerungen, Genehmigungsvorbehalt von Seiten Kanton etc.).

Auftrag 3 (Ziff. 4 SRB):
Die Stadt setzt sich beim Kanton und beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) dafür ein, dass die Verkehrsimmissionen der A12 (Autobahn) und des Autobahnknotens reduziert werden. Für das neue Quartier sind flankierende Massnahmen anzustreben.

Stellungnahme Gemeinderat zu Auftrag 3:
Der Gemeinderat setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten und Kompetenzen regelmässig auf übergeordneter Ebene für eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Bern ein. Auch in Ausserholligen strebt er ein Verkehrsregime an, mit dem die Belastung des Quartiers möglichst reduziert werden kann. Der motorisierte Verkehr wird sich den vielerorts engen Raumverhältnissen anpassen müssen (Geschwindigkeitsregime, Fahrspuranpassung bei engen Verhältnissen) und möglichst direkt vom Quartier auf das bestehende, übergeordnete Netz gelenkt. Dabei werden im Rahmen von laufenden Abklärungen jeweils Massnahmen für die Dosierung des Verkehrs geprüft und nach Möglichkeit realisiert.

Der Richtplan «ESP Ausserholligen» sieht verschiedene Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsimmissionen vor. So wird zur Entlastung des Stöckackerquartiers die Stöckackerstrasse ab der Strassenunterführung Stöckacker in Richtung Westen für den MIV-Durchgangsverkehr (Ausnahme: Gewerbe) gesperrt. Ebenfalls wird die Steigerhubelstrasse für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, zudem sind Geschwindigkeitsreduktionen, Fahrspuranpassungen und flankierende Massnahmen vorgesehen. Mit diesen Massnahmen wird eine wichtige Vorgabe aus der Richtplan ESP Ausserholligen umgesetzt.

Neuerliche Abklärungen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) haben zudem gezeigt, dass die Nationalstrasse bei einer notwendigen Instandstellung des Viadukts nicht lärmschutzpflichtig gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) wird. Das hat zur Folge, dass das ASTRA am Viadukt weder heute noch in Zukunft Lärmschutzmassnahmen ergreifen muss. Es sieht dementsprechend davon ab. Erst bei einem allfälligen Ausbau des Viadukts ergibt sich allenfalls eine Lärmschutzpflicht.

Somit müssen die zur Einhaltung der Lärmschutzvorgaben erforderlichen Massnahmen grundsätzlich durch die Bauherrschaften der geplanten Überbauungen realisiert werden (lärmoptimierte Nutzungs- und Grundrissanordnung, erhöhte Schalldämmung der Gebäudehülle in den Gebäuden).). Das ist auch in den entsprechenden Überbauungsordnungen so festgehalten.

Auftrag 4 (Ziff. 5 SRB):
Für den Winterbetrieb im Weyermannshaus werden Massnahmen geprüft, damit die Modalsplitvorgaben im ESP Ausserholligen erreicht werden.

Stellungnahme Gemeinderat zu Auftrag 4:
Der vorliegende Kreditantrag betrifft nur die Umsetzung der städtischen Infrastrukturprojekte im ESP Ausserholligen und nicht weitere Bauvorhaben wie Freizeitanlagen. Für die hier konkret angesprochene Erneuerung der Sport- und Freizeitanlagen Weyermannshaus werden aktuell ein Bauprojekt und ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Sie werden dem Stadtrat und den Stimmberechtigten zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt. Die aktuelle Planung verfolgt ambitionierte Ziele bezüglich dem Modalsplit und dem Verkehrsaufkommen; dazu wird sich der Stadtrat im Zusammenhang mit der entsprechenden Vorlage äussern können.

12. Zeitplan

Die Termine zur Umsetzung der städtischen Teilprojekte sind stark von den Bauvorhaben anderer Bauherrschaften abhängig, insbesondere von den Arbeiten im Zusammenhang mit dem SBB-Projekt Leistungssteigerung Bern West. Insgesamt ziehen sich die Arbeiten über mehrere Jahre. Nachfolgend ein grober Überblick über die Meilensteine der einzelnen Teilprojekte:

Teil-projekt	Bezeichnung	Bewilligung	Baubeginn	Voraussichtlicher Bauabschluss
1	Neubau Personenunterführung Europaplatz Nord	2024	2025	2028
2	Beteiligung Haltestellenneubau Europaplatz Nord	2024	2025	2028
3	Veloabstellanlagen Haltestelle Europaplatz Nord	2024	2025	2028
4	Verlegung Mischabwasserleitung Strassenunterführung Stöckacker	2023	2023	2024
5	Freiraumgestaltung unter dem Viadukt Nord	2024	2025	2029
6	Aussenraum Campus Bern der BFH inkl. Offenlegung Stadtbach	2024	2024	2028
7	Fuss- und Veloverbindungsweg Z4 ab Brücke	2024	Die Planung wird mit den Nachbarprojekten koordiniert. Baubeginn und Bauabschluss können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden.	
8	Sanierung Personenunterführung Untermattweg	2025	Die Planung wird mit den Nachbarprojekten koordiniert. Baubeginn und Bauabschluss können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden.	
9	Neubau Dammstrasse	2025	Die Planung wird mit den Nachbarprojekten koordiniert. Baubeginn und Bauabschluss können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden	
10	Gleisquerung Stadtbach inkl. Verlängerung Bahnstrasse	2024	2025	2030
11	Gleisquerung Mischabwasserleitung Steigerhubel	2024	2025	2030
12	Neubau Mischabwasserleitung Bahnstrasse Planzer	2024	2025	2030
13	Neubau Mischabwasserleitung Aebimatte	2024	2025	2030
14	Umlegung Mischabwasserleitung Waldheimstrasse, inkl. Neubau Strassenanlage	2024	2025	2030
15	Sanierung und Weiterentwicklung Familiengartenanlage inkl. Ladenwandweg	2025	Die Planung wird mit den Nachbarprojekten koordiniert. Baubeginn und Bauabschluss können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht definiert werden	
16	Stützmauer Bahnstrasse	2024	2025	2028
17	Offenlegung Stadtbach Untermattweg 8	2024	2025	2028

13. Klimaverträglichkeit

Mit der Umsetzung des Entwicklungsvorhabens werden sich die lokale Siedlungs- und Freiraumstruktur sowie das Verkehrs- und Erschliessungssystem im Raum Ausserholligen signifikant verändern. In der Bilanz wird der ESP Ausserholligen nach der Realisierung deutlich grüner und dank neu gepflanzter Bäume und der Offenlegung des Stadtbachs auch ökologisch stark aufgewertet sein. Zudem wird mit der Verdichtung des Quartiers ein wichtiger Beitrag gegen die Zersiedelung geleistet. Trotzdem ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass die Umsetzung des Bauvorhabens zu einer Erhöhung des CO2-Ausstosses und der grauen Emissionen führt. Sie hat also eine zusätzliche Belastung von Umwelt und Klima zur Folge.

Die konkrete Klimaverträglichkeit der Teilprojekte wird bei der Beantragung der Einzelkredite aufgezeigt werden können – es steht aber schon heute ausser Frage, dass im Rahmen der Umsetzung der Einzelprojekte konsequent Massnahmen zur Reduktion der Emissionen bzw. zur Klimaanpassung geprüft werden. So wird zum Beispiel im Teilprojekt 5 (Freiraum unter dem Viadukt) ein besonderer Wert auf ressourcenorientiertes Bauen gelegt: Der Grossteil der hier verwendeten Baumaterialien soll aus Abbrüchen und Rückbau stammen (sog. Re-Use Materialien). Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Bern auch über die einzelnen Sondernutzungsplanungen (Weyermannshaus West, Weyermannshaus Ost, Stöckackerstrasse Ladenwandweg) Inhalte betreffend Klimaschutz und Klimaanpassung grundeigentümerverbindlich festlegt bzw. festlegen wird.

14. Konsequenzen bei Nichtumsetzung oder verspäteter Umsetzung des Projekts

Die Abhängigkeiten zwischen den zahlreichen Bau- und Entwicklungsvorhaben im Gebiet des ESP Ausserholligen sind vielfältig und komplex. Die Gebietsentwicklung muss deshalb gemeinsam und eng koordiniert, projektiert und realisiert werden. Der Stadt kommt dabei eine Schlüsselrolle zu: Damit die Infrastrukturvorhaben und Arealentwicklungen der verschiedenen Bauherrschaften umgesetzt und insbesondere auch die terminlichen Abhängigkeiten eingehalten werden können, ist die Genehmigung des vorliegend beantragten Rahmenkredits elementar. Nur so kann die Stadt die finanziellen Verpflichtungen eingehen, um die notwendigen öffentlichen Infrastrukturen termingerecht zu schaffen und die vertraglichen Vereinbarungen mit den im Perimeter agierenden Bauherrschaften einzugehen. Dazu nur ein Beispiel unter vielen: Die Haltestellenverschiebung der BLS vom Stöckacker zum Europaplatz Nord ist nur zweckmässig, wenn die städtische Personenunterführung gebaut werden kann. Ohne diese Unterführung und ohne die im Rahmen des Teilprojekts «Freiraum unter dem Viadukt» geplanten Fuss- und Veloverbindungen wäre auch der neue Campus Bern der BFH weder ausreichend ans Quartier noch an den ÖV angeschlossen. Die geplante Entwicklung des ESP Ausserholligen wäre daher bei einer Ablehnung des Kredits nicht oder nur teilweise umsetzbar.

Auch eine Verzögerung hätte fatale Konsequenzen: Die Stadt ist eingebunden in die komplexe Ablaufplanung der verschiedenen Betriebs- und Bauphasen der zahlreichen Projekte. Verzögerungen seitens Stadt hätten insbesondere schwerwiegende Auswirkungen auf das SBB-Projekt Leistungssteigerung Bern West – und damit auf den Bahnbetrieb in der ganzen Schweiz.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen; Rahmenkredit (Abstimmungsbotschaft).

2. Der Stadtrat genehmigt die Abstimmungsvorlage und beantragt den Stimmberechtigten folgende Beschlüsse:

   2.1 Für die Kosten der Stadt Bern zur Realisierung der 17 städtischen Teilprojekte im Raum ESP Ausserholligen wird ein Rahmenkredit in der Höhe von Fr. 176 000 000.00 bewilligt. Davon entfallen

   2.2 Fr. 128 050 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100900 (Kostenstelle 510110), für den Projektbestandteil Tiefbau (TAB);

   2.3 Fr. 11 400 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5200349 (Kostenstelle 5200100), für den Projektbestandteil Grünanlagen (SGB);

   2.4 Fr. 1 800 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto RB620-23104 (Kostenstelle PG620100), für den Projektbestandteil Immobilien (ISB);

   2.5 Fr. 34 750 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500359 (Kostenstelle 850200), für den Projektbestandteil Abwasseranlagen.

   2.6 Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.

   2.7 Die Stimmberechtigten bewilligen eine Entnahme aus der Spezialfinanzierung Abgeltung Planungsmehrwert (altrechtlich) von Fr. 6 584 000.00 zu Gunsten der Investitionskredite Grünanlagen und der Tiefbauinfrastruktur im allgemeinen Steuerhaushalt.

   2.8 Der Gemeinderat wird ermächtigt, die einzelnen Teilprojekte im Zusammenhang mit der Öffentlichen Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen zulasten des Rahmenkredits zu bewilligen.

   2.9 Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

3. Er genehmigt die Botschaft an die Stimmberechtigten.

4. Der Gemeinderat wird beauftragt, die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün alle zwei Jahre, erstmals 2025, über den Stand des Rahmenkredits und die umgesetzten Einzelvorhaben zu informieren.

Bern, 1. Februar 2024

Der Gemeinderat

Beilagen:
- Zusammenstellung der Teilprojekte mit Federführung oder Beteiligung der Stadt Bern
- Entwurf Abstimmungsbotschaft