

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Neuer Breitenrainplatz: Phase Bauprojekt; Erhöhung des Projektierungskredits****1. Worum es geht**

Mit SRB 537 vom 23. Oktober 2008 hat der Stadtrat einen Kredit von Fr. 550 000.00 für die Erarbeitung eines Vorprojekts zur Umgestaltung des Breitenrainplatzes bewilligt. Seither ist das aus dem 2007 durchgeführten Wettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt „Amélie“ bis auf Stufe Vorprojekt weiterbearbeitet worden. Die nächste Phase umfasst die Erarbeitung des Bauprojekts und die Vorbereitung der Submission. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, dafür den mit SRB 537 bewilligten Projektierungskredit von Fr. 550 000.00 um Fr. 610 000.00 auf Fr. 1 160 000.00 zu erhöhen.

Gleichzeitig beantragt er dem Stadtrat, die Motion Fraktion SP (Andreas Zysset) vom 27. April 2000: Wohnstadt Bern - Piazza Breitenrain (Punkt 2) abzuschreiben. Punkt 1 dieser Motion wurde bereits früher, mit SRB 197 vom 2. April 2009, abgeschrieben.

2. Vorgeschichte

Mit SRB 040 vom 15. Februar 2001 erklärte der Stadtrat die Motion Fraktion SP (Andreas Zysset) vom 27. April 2000: Wohnstadt Bern - Piazza Breitenrain erheblich. Die Motion verlangt in Punkt 1 die Ausschreibung und Durchführung eines Planungswettbewerbs zur Umgestaltung des Breitenrainplatzes in eine „Piazza Breitenrain“. Punkt 2 der Motion verlangt, dem Stadtrat sei „aufgrund des Wettbewerbs eine Vorlage oder allenfalls Varianten zur Beschlussfassung zuhanden des entscheidungskompetenten Organs zu unterbreiten“.

Mit SRB 153 vom 26. April 2007 bewilligte der Stadtrat für die Durchführung des Wettbewerbs einen Projektierungskredit von Fr. 320 000.00. Für die Erarbeitung des Vorprojekts auf der Basis des Wettbewerbsresultats erhöhte der Stadtrat mit SRB 537 vom 23. Oktober 2008 den Kredit auf Fr. 550 000.00. Er beauftragte den Gemeinderat zudem, im Rahmen des Vorprojekts verschiedene Projektvarianten zu prüfen und ihm zu gegebener Zeit einen Kreditantrag für die Realisierung zu unterbreiten.

Mit SRB 197 vom 2. April 2009 schrieb der Stadtrat den die Durchführung eines Wettbewerbs betreffenden Punkt 1 der Motion Fraktion SP ab.

3. Das Vorprojekt, Projektvarianten

Das Siegerprojekt „Amélie“ ist im Vortrag an den Stadtrat für den Kreditbeschluss Vorprojekt (SRB 537) ausführlich beschrieben worden. Die Merkmale, welche das Projekt „Amélie“ kennzeichnen - wie die ovale Insel mit der Tramhaltestelle, die Konzentration der Bushaltestellen in der Stauffacherstrasse, die Vergrösserung der Vorplätze vor den Grossverteilern, die zusätzliche Pflanzung von Linden sowie die zurückhaltende Materialisierung und Möblierung -,

konnten im Vorprojekt bestätigt und präzisiert werden (vgl. Planbeilage). Das Platzprojekt und die künftige Lage der zu ersetzenden Werkleitungen wurden aufeinander abgestimmt.

Die Verkehrsfläche wird gegenüber der heutigen Platzaufteilung markant verkleinert. Im Gegenzug entstehen grössere Gemeinschaftsflächen, die der Quartierbevölkerung als Treffpunkt dienen sollen. Diese Flächen werden mit Gestaltungselementen wie Sitzbänken, beleuchteten Wasserbecken und Bäumen aufgewertet. Zusätzlich wird für die verkleinerte Verkehrsfläche Tempo 30 eingeführt. Die Möblierung im öffentlichen Raum wird der Platzgestaltung angepasst. Die Aussenbestuhlung soll identisch und einheitlich wirken. Dazu werden mit den ansässigen Restaurationsbetrieben in der nächsten Projektierungsphase Lösungsvarianten gesucht. Ergänzende Informationen zum aktuellen Projektstand können im Internet unter www.bern.ch/breitenrainplatz eingesehen werden.

Gemäss SRB 537 vom 23. Oktober 2008 hatte der Gemeinderat drei Projektvarianten zu prüfen. Er kann dem Stadtrat diesbezüglich wie folgt Bericht erstatten:

3.1. Unterbrechung der Verbindung Breitenrainplatz – Breitenrainstrasse für den motorisierten Individualverkehr in beiden Richtungen

Das Vorprojekt, wie es heute vorliegt, sieht keine Unterbrechung vor. Die Prüfung dieses Vorschlags hat gezeigt, dass der zu erwartende Zusatznutzen für die im Projekt enthaltene Begegnungszone eingangs Breitenrainstrasse klein ausfällt im Vergleich zu den Nachteilen, welche die Unterbrechung mit sich brächte. Zwar würden Fussgängerinnen und Fussgänger von einer nahezu verkehrsfreien Fläche zwischen der nördlichen Platzseite und der Migros profitieren. Je nach Lage der Unterbrechung müsste aber die strassenseitige Erschliessung der oberen Breitenrainstrasse - inklusive Anlieferung der Migros - wie auch die Erschliessung der Elisabethenstrasse neu über die Allmendstrasse erfolgen, was dort zu einer Mehrbelastung führen würde. Eine Mehrbelastung würde auch die Spitalackerstrasse im Abschnitt zwischen Moser- und Breitenrainstrasse erfahren: Über diese beiden Quartierstrassen könnte die vorgeschlagene Sperre am Breitenrainplatz einfach umfahren werden.

Während den Bauarbeiten am Wankdorfplatz können zum Durchgangsverkehr auf der Breitenrainstrasse keine verlässlichen Verkehrsmessungen durchgeführt werden. Somit kann zurzeit nicht abgeschätzt werden, ob der Handlungsbedarf gegeben ist, um eine Unterbrechung zu rechtfertigen. Zudem sprengen umfangreiche Untersuchungen zur künftigen Erschliessung des Quartierteils Breitenrain West den Rahmen des Projekts Breitenrainplatz. Das Anliegen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Breitenrainstrasse ist deshalb in den Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil 5 eingeflossen. Zum dort aufgezeigten Vorgehen kann im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, welche im Sommer 2011 stattfindet, Stellung genommen werden.

Mit der geplanten Dosierung der Rechtsabbiege-Beziehung ab Papiermühlestrasse in die Rodtmattstrasse (Projekt Wankdorfplatz) und der Umsetzung des vorliegenden Projekts Breitenrainplatz wird die Route durch das Quartierzentrum für quartierfremden Verkehr ohnehin, auch ohne Unterbrechung, weiter an Attraktivität verlieren.

3.2. Ausgestaltung des Breitenrainplatzes als Begegnungszone (Tempo 20)

Das Vorprojekt basiert auf Tempo 30. Es weist wesentlich grössere geschützte und zusammenhängende Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger auf, als dies heute der Fall ist. Auf diesen ausgedehnten Flächen ist keine Begegnungszone nötig, um die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu gewährleisten. Eine Begegnungszone ist aber nach wie vor im

Einfahrtsbereich der Breitenrainstrasse vorgesehen. Deren Ausdehnung über alle Fahrbahnen auf dem Platz ist aus folgenden Überlegungen nicht vorgesehen:

- In der Würdigung des Wettbewerbsprojekts durch das Preisgericht werden die direkten Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger zwischen Migros/Coop und der Tramhaltestelle positiv hervorgehoben. Beide Querungen liegen jedoch in Kurvenbereichen, wo die Fahrbahn aus Rücksicht auf die Schleppkurven grosser Fahrzeuge (Lastwagen, Busse) jeweils breiter ist als sonst auf dem Platz. Deshalb sind dort Zebrastrifen vorgesehen. Ohne diese wäre das Überqueren der Fahrbahn für viele Fussgängerinnen und Fussgänger trotz Vortrittsrecht nicht mehr ohne weiteres möglich. In Tempo-30-Zonen sind Zebrastrifen erlaubt, wenn verkehrssicherheitstechnische Gründe dafür sprechen. In Begegnungszonen sind Zebrastrifen jedoch nicht zulässig. Mit einer Begegnungszone bestünde somit vorliegend die Gefahr, dass die beiden neuen Querungsstellen - ohne Zebrastrifen - weder vom Fahr- noch vom Fussverkehr akzeptiert würden. Damit ginge ein wesentlicher Vorteil des Gestaltungsprojekts verloren.
- Auf den Längsseiten des Breitenrainplatzes mit schmaler, gradliniger Fahrbahn und flächigen Querungsbedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger (Tramhaltestelle) wäre der Zusatznutzen einer Begegnungszone hauptsächlich rechtlicher Natur. Der Fussverkehr hätte das Vortrittsrecht, baulich bestünde jedoch kein Unterschied zu Tempo 30. Aufgrund der Anforderungen an eine visuelle und taktile Abgrenzung des Fahrbereichs zugunsten von Seh- und Gehbehinderten sowie von Kindern sind Randsteine nötig, unabhängig vom Vortrittsrecht. Dies entspricht auch den Empfehlungen der Fachfrauengruppe Lares, die das Projekt begleitet hat. Somit unterscheidet sich in diesen Fahrbahnabschnitten das Anhalte- und Querungsverhalten mit Tempo 30 zu jenem mit einer Begegnungszone voraussichtlich nur marginal.
- Abklärungen haben ergeben, dass Tramverkehr und Begegnungszone (wie auch Fussgängerzone) zwar nicht grundsätzlich im Widerspruch zueinander stehen. Gemäss Interpretation der Gesetzgebung hat das Tram auch in Begegnungszonen Vortritt gegenüber dem übrigen Verkehr. Erfahrungen mit Tramverkehr in Begegnungszonen mit zeitweise dichtem Individualverkehr gibt es nicht. Bekannt ist jedoch, dass der Tramvortritt beispielsweise bei Zebrastrifen immer wieder zu Missverständnissen und Fussgängerunfällen führt; mit solchen Situationen müsste wohl umso mehr gerechnet werden, wenn der gesamte Breitenrainplatz als Begegnungszone ausgeschieden würde.
- Entscheidend ist letztlich, dass die Gestaltung des Breitenrainplatzes ein schrittweises Vorgehen erlaubt, so dass eine allfällige nachträgliche Einführung einer Begegnungszone nicht erschwert oder gar verunmöglicht wird. Falls sich nach der Umsetzung und Angewöhnung an den neuen Breitenrainplatz mit Tempo 30 das Querungs- und das Fahrverhalten sehr gut aufeinander abstimmen, kann geprüft werden, ob auf die beiden Zebrastrifen verzichtet und eine grossflächige Begegnungszone eingeführt werden soll. Erste Grundlagen dazu wird eine Wirkungskontrolle ca. ein Jahr nach der Umsetzung des Projekts liefern.

3.3. *Unterbringung eines Cafés im Trampavillon*

Aufgrund der im August 2009 bei den Stadtbauten Bern in Auftrag gegebenen Nutzungsstudie hat der Gemeinderat entschieden, auf eine Umnutzung des Trampavillons zu verzichten. Hingegen sollen der Pavillon saniert und die öffentliche Toilettenanlage erneuert werden. Der

Gemeinderat erachtet die Kosten, welche mit einer Erweiterung des Pavillons verbunden wären, im Vergleich zum erzielbaren Nutzen als unverhältnismässig. Da eine massgebliche Verringerung der Baukosten nach Einschätzung von Stadtbauten Bern nicht möglich ist, ohne das Projekt im Kern zu verändern, kann auch der Mietzins kaum auf ein wirtschaftlich verträgliches Mass reduziert werden. Konsequenz wäre, dass die Stadt die Vermietung der Kiosk- oder Caféfläche an einen privaten Betreiber subventionieren müsste.

Bereits in seinem Prüfungsbericht vom 10. Dezember 2007 zum Postulat Fraktion SP/JUSO (Annette Lehmann): Piazza e caffè vom 15. Juni 2006 hat sich der Gemeinderat aus wirtschaftlichen Überlegungen gegen die Unterbringung eines Cafés im bestehenden Trampavillon ausgesprochen. Die nun vorliegende Nutzungsstudie bestätigt die damalige Beurteilung auch für einen verlängerten Trampavillon.

4. Weiteres Vorgehen, Termine

Das weitere Vorgehen ist abhängig vom noch zu wählenden Bewilligungsverfahren (ordentliches Baubewilligungsverfahren oder eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren). Die Wahl des Verfahrens wird in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL abgeklärt. Da die verschiedenen Verfahren unterschiedlich viel Zeit beanspruchen, lässt sich ein detaillierter Terminplan zurzeit nicht angeben. Grundsätzlich ist vorgesehen, dass der Baustart - nach erfolgter Volksabstimmung und absolviertem Bewilligungsverfahren - im Jahr 2014 erfolgen soll.

5. Koordination mit Projekten im Umfeld des Breitenrainplatzes

Im 100-jährigen Stadtquartier Breitenrain stehen Reparaturen an bestehenden Infrastrukturen (Sanierung Tramgleise und Werkleitungen), der Bau neuer Infrastrukturen (z.B. neues Tramdepot, neue Haltestellen) und die Neubebauung einzelner Areale an (z. B. Neubau Migros, Umnutzung Zeughaus-Areal). Nach der Länggasse wird in den nächsten Jahren deshalb das Nordquartier grössere Veränderungen erfahren, die aufeinander abgestimmt werden müssen:

5.1. Neubau Migros Breitenrain

Die Migros hat ein Baugesuch für den Neubau ihres Einkaufszentrums am Breitenrainplatz eingereicht. Inhaltlich ist das Vorhaben mit dem Projekt Breitenrainplatz koordiniert. Dem Migros-Neubau wurde indessen durch die kantonale Baudirektion am 9. Februar 2011 der Bauabschlag erteilt. Die Migros kann diesen Entscheid nun vor Verwaltungsgericht anfechten. Indessen hat der weitere Verlauf des Baubewilligungsverfahrens Migros-Neubau nur bedingt Einfluss auf das Projekt Umgestaltung Breitenrainplatz: Während den Bauarbeiten auf dem Breitenrainplatz muss dieser für den motorisierten Individualverkehr und den Tramverkehr gesperrt werden. Die Anlieferung für Geschäfte und Restaurants sowie der Fuss- und Veloverkehr werden nur eingeschränkt möglich sein. Ein Umfahrungs- und Verkehrskonzept für die Bauphase wird zurzeit ausgearbeitet. Angesichts dieser Sachlage muss die Realisierung des Migros-Neubaus so oder so zeitlich auf das Projekt Breitenrainplatz abgestimmt werden.

5.2. Neugestaltung Breitenrainstrasse im Abschnitt Migros-Neubau

Der rund 100 Meter lange, in einer Tempo-30-Zone liegende Abschnitt der Breitenrainstrasse zwischen der Allmendstrasse und der Elisabethenstrasse soll neu gestaltet werden. Das Vorhaben wurde ausgelöst einerseits durch die Notwendigkeit, einen Ersatzstandort für die oberirdische Wertstoffsammelstelle auf dem heutigen Parkplatz der Migros Breitenrain zu finden, und andererseits durch Werkleitungsarbeiten im Strassenkörper, welche im Zusammenhang

mit der geplanten Gesamtüberbauung des Migros-Areals nötig werden. Die Neugestaltung dieses Strassenabschnitts wird aber erst nach dem Neubau des geplanten Migros-Areals ausgeführt und hat somit keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem Breitenrainplatz-Projekt. Der dazu benötigte Projektierungs- und Ausführungskredit wird daher erst beantragt, wenn die definitive Baubewilligung für den Migros-Neubau vorliegt.

5.3. *Neubau Mischwasserkanal Kasernenareal - Breitenrainplatz*

Die bestehende Mischwasserleitung führt vom Kasernenareal zum Breitenrainplatz; sie wurde im Jahre 1877 erstellt. Die Leitung verläuft diagonal unter den Liegenschaften im Geviert, das durch Herzogstrasse, Militärstrasse, Beundenfeldstrasse und Breitenrainplatz begrenzt wird. Die Leitung ist in einem sehr schlechten Zustand und muss aus Gründen des Gewässerschutzes dringend ersetzt werden. Zudem ist ihre Zugänglichkeit nicht gewährleistet, da sie unter bestehenden Bauten liegt. Der geplante Kanalneubau dient somit dem Werterhalt und der Strukturbereinigung. Die Projektierung und die Realisierung des Kanalneubaus erfolgen vorgängig zur Umgestaltung des Breitenrainplatzes. Für die Projektierung des Kanalneubaus hat der Gemeinderat am 15. Juni 2011 einen Kredit von Fr. 150 000.00 bewilligt.

5.4. *Sanierung Rodtmattstrasse*

Die Mitte der 1980er-Jahre eingebauten Gleisanlagen in der Rodtmattstrasse erreichen das Ende ihrer Lebensdauer. Da auf dieser Strecke aber keine kritischen Verschleissteile wie Weichenanlagen vorhanden sind, ist ein sofortiger Ersatz nicht nötig. Anlässlich der Koordinationsumfrage für die Gleiserneuerung Rodtmattstrasse im Juni 2010 wurden Bedürfnisse wie Strassenraumgestaltung, Kanalneubau und Werkleitungsanpassungen angemeldet. Diese Arbeiten haben eine komplette Umgestaltung und den Neubau der Rodtmattstrasse zur Folge. Zurzeit ist das Projektteam Breitenrainplatz unter der Federführung des Tiefbauamts dabei, einen Zeitplan für die Sanierung der Rodtmattstrasse zu erstellen. Voraussichtlicher Realisierungszeitpunkt ist nach heutigem Kenntnisstand das Jahr 2018.

6. Projektorganisation

Die Bauherrschaft für die Umgestaltung des Breitenrainplatzes bilden die Stadt Bern (Federführung Tiefbauamt), BERNMOBIL und Energie Wasser Bern. Zur Sicherstellung der Koordination zwischen den städtischen Fachstellen und externen Betroffenen wurde ein Projektteam gebildet. Darin vertreten sind - neben dem Tiefbauamt, BERNMOBIL und Energie Wasser Bern - das Stadtplanungsamt, die Verkehrsplanung, das Amt für Umweltschutz, die Stadtgärtnerei, die Denkmalpflege, Entsorgung + Recycling Bern, die Veranstaltungskoordination DESK sowie die Kantonspolizei, die Swisscom und der Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS.

7. Kostenteiler

Die Aufteilung der Kosten unter den Bauherrschaften BERNMOBIL, Energie Wasser Bern und Stadt Bern wird im Rahmen der nächsten Planungsphase (Erarbeitung des Bauprojekts) geregelt. Als Vorlage dienen Kostenteiler wie jene für die Projekte Tram Region Bern, Tram Bern West und Neuer Bahnhofplatz Bern.

8. Kostenzusammenstellung Anteil Stadt Bern

Die gesamten Kosten für die Umgestaltung des Breitenrainplatzes - inkl. Gleisbau (BERNMOBIL) und projektbedingte Werkleitungsumlegungen (ewb) - werden sich voraussichtlich auf 10,7 Mio. Franken belaufen (Kostenschätzung +/- 20 %). Preisbasis bildet das Vorprojekt vom April 2010. Der Anteil der Stadt Bern an den Honorarkosten für die weitere Projektierung setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Bisher bewilligter Kredit gemäss SRB 537</i>	Fr.	550 000.00
Honorare Ingenieurarbeiten Projektierung	Fr.	420 000.00
Honorare Ingenieurarbeiten Ausschreibung	Fr.	100 000.00
<i>Total Honorare Bauprojekt</i>	Fr.	520 000.00
<i>Diverses/Unvorhergesehenes</i>	Fr.	90 000.00

Total Projektierungskredit Bauprojekt (inkl. 8,0% MwSt.)	Fr.	1 160 000.00
---	------------	---------------------

9. Folgekosten

9.1. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	1 160 000.00	1 044 000.00	939 600.00	449 410.00
Abschreibung 10 %	116 000.00	104 400.00	93 960.00	44 940.00
Zins 2.91 %	33 755.00	30 380.00	27 340.00	13 080.00
Kapitalfolgekosten	149 755.00	134 780.00	121 300.00	58 020.00

9.2. Betriebsfolgekosten

Da keine wesentlichen Änderungen an der öffentlichen Fläche vorgenommen werden, ergibt sich für den Betrieb und Unterhalt voraussichtlich keine Mehrbelastung im Vergleich zu heute.

10. Abschreibung Motion Fraktion SP (Andreas Zysset): Wohnstadt Bern - Piazza Breitenrain

Die Motion Fraktion SP (Andreas Zysset) vom 27. April 2000: Wohnstadt Bern - Piazza Breitenrain wurde vom Stadtrat mit SRB 040 vom 15. Februar 2001 erheblich erklärt. In der Folge wurde die Frist zur Erfüllung der Motion mehrmals verlängert. Mit SRB 197 vom 2. April 2009 wurde Punkt 1 der Motion, der die Durchführung eines Wettbewerbs verlangte, abgeschrieben.

Punkt 2 der Motion beauftragte den Gemeinderat, „dem Stadtrat aufgrund des Wettbewerbs eine Vorlage oder allenfalls Varianten zur Beschlussfassung zuhanden des entscheidungskompetenten Organs zu unterbreiten“. Mit dem vorliegenden Geschäft ist Punkt 2 der Motion ebenfalls erfüllt. Dem Stadtrat wird deshalb beantragt, die Motion Fraktion SP (Andreas Zysset): Wohnstadt Bern - Piazza Breitenrain abzuschreiben.

Antrag

1. Das Geschäft „Neuer Breitenrainplatz: Phase Bauprojekt; Erhöhung des Projektierungskredits“ wird genehmigt.
2. Für die Erarbeitung des Bauprojekts wird der zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5800018 (KST 580520), bewilligte Projektierungskredit von Fr. 550 000.00 um Fr. 610 000.00 auf Fr. 1 160 000.00 erhöht.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
4. Die mit SRB 040 vom 15. Februar 2001 erheblich erklärte Motion Fraktion SP (Andreas Zysset) vom 27. April 2000: Wohnstadt Bern - Piazza Breitenrain wird abgeschrieben.

Bern, 22. Juni 2011

Der Gemeinderat

Beilage: Übersichtsplan