

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredite (Vorprojekte/Mitwirkung/Bauprojekte)****1. Worum es geht**

Der Gemeinderat hat bereits mehrfach festgehalten, dass er das Veloabstellangebot im Bahnhofumfeld massiv ausbauen will; dies entspricht auch dem mehrfach geäusserten Wunsch des Stadtrats (vgl. etwa das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 oder verschiedene überwiesene Vorstösse). Aufgrund der gegebenen räumlichen Situation im Bahnhofumfeld, der gemäss STEK 2016 angestrebten Aufwertung des Stadtraums Bahnhof und der hohen Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum kann ein solcher Angebotsausbau nur mit neuen unterirdischen Velostationen erreicht werden.

Das Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) umfasst im ersten Ausbauschnitt bis 2025 den Bau eines neuen Bahnhofs durch den Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), den Ausbau der Publikumsanlagen mit neuen Zugängen beim Bubenbergzentrum und in der Länggasse durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie umfangreiche Anpassungen am Verkehrssystem im Bahnhofumfeld durch die Stadt Bern. Der Gemeinderat beabsichtigt, parallel zum Ausbau der Bahn- und Publikumsanlagen und mit Unterstützung durch den Bund und den Kanton Bern auch das Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld zu verbessern.

Am 28. April 2016 hat der Stadtrat mit SRB Nr. 2016-253 der Aufstockung eines für den Bahnhofzugang Bubenbergrasse bewilligten Kredits zur Projektierung der Verkehrsmassnahmen ZBB (Phase Vorprojekt) von Fr. 880 000.00 um Fr. 1 850 000.00 auf insgesamt Fr. 2 730 000.00 zugestimmt. Der Beschluss umfasst unter anderem folgenden Auftrag zum Ausbau des Veloabstellplatzangebots: *«Im Rahmen der weiteren Projektierung ist für die Personenunterführung eine Variante mit einer unterirdischen Veloparkieranlage, welche südseitig über eine befahrbare Zugangsrampe erreichbar ist, auszuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen. In der kombinierten Unterführung/Veloparkieranlage ist genügend Zirkulationsraum für den Fussverkehr freizuhalten».*

Zum Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB und zur Konkretisierung des erwähnten stadträtlichen Auftrags unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend vier Einzelkredite für die Projektierung von drei möglichen neuen Velostationen und des Anschlusses der bestehenden Velostation PostParc an die sogenannte Passage Mitte der SBB (Phasen Vorprojekt, Mitwirkung und Bauprojekt):

- Velostation Bubenbergrasse	Fr. 3 000 000.00
- Velostation Hirschengraben	Fr. 2 150 000.00
- Velostation Zugang Länggasse	Fr. 1 150 000.00
- Anschluss Velostation PostParc an die Passage Mitte	Fr. 200 000.00

Dabei handelt es sich um separate Projektierungskredite. Der Gemeinderat verweist diesbezüglich auf den Vortrag zum genannten SRB Nr. 2016-253, in dem der Ausbau der Veloparkierung unter den Drittprojekten aufgeführt ist (Ziffer 6.1) und auf das damals ebenfalls beschriebene «ZBB-Finanzierungsprinzip» (Ziffer 7.1), gemäss welchem für Drittprojekte ab Stufe Vorprojekt separate Kredite beantragt werden. Die Vorlage enthält die Ergebnisse der Abklärungen zum oben erwähnten

Prüfauftrag des Stadtrats, zur Erweiterung der Velostation beim neuen Zugang Länggasse um ein zweites Geschoss und zu einer besseren Erschliessung der Velostation PostParc.

Nach Vorliegen der Vorprojekte wird der Gemeinderat eine Lagebeurteilung vornehmen und entscheiden, welche Anlagen weiterbearbeitet und zur Umsetzung beantragt werden sollen.

Abgestimmt auf die vorliegende Vorlage unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat gleichzeitig das Geschäft «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit (Mitwirkung/Bauprojekt)».

2. Ausgangslage

2.1 Betrachtung nach Sektoren

Bei der Beschreibung des Veloabstellplatzangebots wird in den folgenden Abschnitten zwischen den Sektoren Nord (mit der bestehenden Velostation Schanzenbrücke), Ost (mit den bestehenden Velostationen Bollwerk und Milchgässli) und Süd-West (mit der bestehenden Velostation PostParc) unterschieden. Ziel ist es, in jedem der drei Sektoren ein ausreichendes Abstellplatzangebot bereitzustellen. Die Angebote im Sektor Nord liegen günstig für die Zufahrt über die Schanzenbrücke aus dem Länggassquartier, jene im Sektor Ost für die Zufahrt über das Bollwerk aus Richtung Lorrainebrücke, Neubrückstrasse und Obere Altstadt Nord und jene im Sektor Süd-West für die übrigen Zufahrtsrichtungen (inkl. Obere Altstadt Süd).

2.2 Heutiges Abstellplatzangebot und kurzfristige Ausbauten bis 2025

Das heutige Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld liegt deutlich unter der Nachfrage. Insbesondere an den Standorten Schanzenstrasse, Hirschengraben und Bollwerk wird eine Überbelegung von bis zu 200 % verzeichnet. Die – unübliche – Parkzeitbeschränkung für Velos im Bereich Bahnhofplatz Ost und der Ordnungsdienst durch die Mitarbeitenden der Velostationen tragen zwar dazu bei, dass Behinderungen des Fussverkehrs durch parkierte Velos reduziert und die Blockierung der knappen Abstellplätze durch tage- oder gar wochenlang abgestellte Velos vermieden werden können. Die Angebotssituation ist aber trotz grosser Anstrengungen weiterhin so unbefriedigend, dass der Gemeinderat entschieden hat, auf eine Aufhebung der 130 seinerzeit als Provisorium während der Bauzeit des PostParc gedachten Abstellplätze im Hirschengraben bis auf weiteres zu verzichten.

2018 können voraussichtlich zwei Angebotserweiterungen umgesetzt werden:

- Velostation Bollwerk: + max. 200 Abstellplätze (Miete/Ausbau von Flächen der SBB).
- Grosse Schanze: + 100 Abstellplätze (zwei- statt einstöckige Aussen-Abstellanlage).

Insgesamt stehen damit 2018 maximal folgende Abstellplätze zur Verfügung:

	<i>Sektor Nord</i>	<i>Sektor Ost</i>	<i>Sektor Süd-west</i>	<i>Total</i>
öffentlicher Raum	630	840	750	2 220
Velostationen	300	820	1 000	2 120
<i>Total</i>	<i>930</i>	<i>1 660</i>	<i>1 750</i>	<i>4 340</i>

Abstellplätze im öffentlichen Raum können gratis benutzt werden, die Nutzung der – wettergeschützten und überwachten – Abstellplätze in den Velostationen ist gebührenpflichtig.

2.3 Ausbauziele gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016

Im STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität, ist als Ziel festgelegt, im Bahnhofumfeld ein Angebot von 10 000 Veloabstellplätzen bereitzustellen. Ein Angebotsausbau in dieser Grössenordnung ist nur mit neuen unterirdischen Velostationen erreichbar. Weil zugleich auch eine politische Forderung nach mehr Gratis-Abstellplätzen besteht (z.B. gem. SRB Nr. 2016-253 zum Postulat Seraina Patzen (JA!): Mehr kostenlose Veloparkplätze für den Bahnhof Bern - auch in Zukunft), wird auch geprüft werden müssen, ob künftig weiterhin alle Abstellplätze in Velostationen gebührenpflichtig sein sollen.

Aufgrund der Resultate von Verkehrs- und Potenzialerhebungen sollten die 10 000 Abstellplätze – grob und im Idealfall - wie folgt auf die Sektoren aufgeteilt sein:

	<i>Sektor Nord</i>	<i>Sektor Ost</i>	<i>Sektor Süd-west</i>	<i>Total</i>
Angebotsziele	2 250	4 250	3 500	10 000
Stand 2018	930	1 660	1 750	4 340
<i>Ausbaubedarf</i>	<i>1 320</i>	<i>2 590</i>	<i>1 750</i>	<i>5 660</i>

Es werden in den kommenden Jahren aber nicht nur neue Abstellplätze realisiert, sondern auch bestehende aufgehoben. Es ist aus heutiger Sicht von folgenden Angebotsreduktionen auszugehen:

- *Sektor Ost:*
 - Velostation Bollwerk: minus 400 Abstellplätze aufgrund des Wegfalls der Velostation infolge Abbruch und Neubau Bollwerk 2 – 8 (ab ca. 2026).
 - Strasse Bollwerk: minus 130 Abstellplätze infolge Abbruch und Neubau Bollwerk 2 bis 8).
- *Sektor Süd-West*
 - Hirschengraben: minus 350 Abstellplätze aufgrund der Aufhebung des Provisoriums im Park und der Abstellanlage auf der Ostseite des Parks infolge Optimierung der Bushaltestellen Hirschengraben Ost (ab ca. 2025).
- *Sektor Nord:*
 - Schanzenbrücke: minus 140 Abstellplätze. Bei entsprechendem Angebotsausbau beim Zugang Länggasse und beim Hirschengraben wird die Veloparkierung auf der Schanzenstrasse Seite Welle aufgrund der massiven Behinderungen für den Fussverkehr reduziert (ab ca. 2026)

Wird dieser Abbau berücksichtigt, erhöht sich der Ausbaubedarf entsprechend:

	<i>Sektor Nord</i>	<i>Sektor Ost</i>	<i>Sektor Süd-west</i>	<i>Total</i>
Ziel	2 250	4 250	3 500	10 000
öffentlicher Raum*	490	710	400	1 600
Velostationen bestehend	300	420	1 000	1 720
<i>Ausbaubedarf bereinigt</i>	<i>1 460</i>	<i>3 120</i>	<i>2 100</i>	<i>6 680</i>

* voraussichtlicher Bestand 2026 ohne zusätzliche Angebotsverweiterung und mit Berücksichtigung der Angebotsreduktion

2.4 Strategische Planung zu den Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld

Der Gemeinderat hat die zuständigen Fachämter beauftragt, eine strategische Planung zum Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld zu erarbeiten. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Die Planung soll eine offene Auslegeordnung zu Ausbaumöglichkeiten, eine Bewertung und Priorisierung der Optionen und eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen enthalten. Die Bewertung der Optionen erfolgt nach Kriterien zur Erschliessung (Zugänglichkeit der Anlage, Zugang/Verbindung zur Bahn), zum Stadtraum (Umfang der baulichen Eingriffe, Sensibilität des betroffenen Raums) zu den Kosten (Investitions- und Betriebskosten) sowie zu allfälligen Nutzungskonflikten und technischen Abhängigkeiten.

Parallel zu den Arbeiten an der strategischen Planung wurde im Zusammenhang mit dem ersten Ausbauschnitt ZBB die technische Machbarkeit der folgenden Velostationen überprüft:

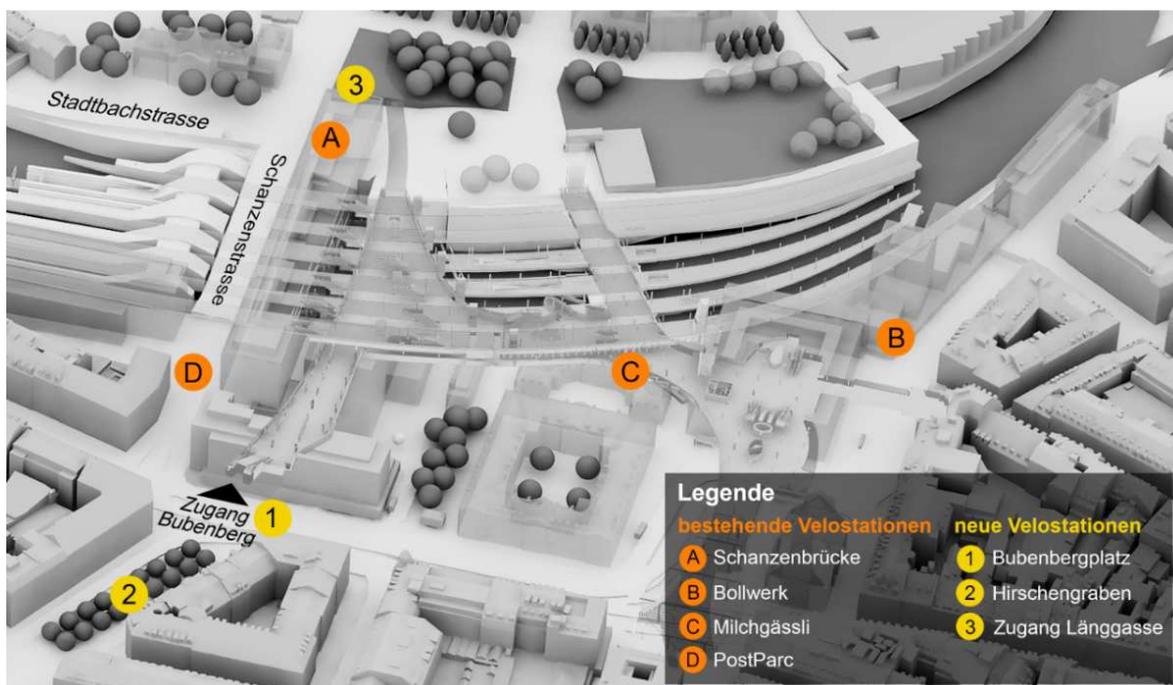
- Velostation in Verbindung mit der Passage Hirschengraben¹ (im Zusammenhang mit dem bereits in Ziffer 1 erwähnten Auftrag des Stadtrats);
- Erweiterung der durch die SBB zu erstellenden Velostation beim neuen Zugang Länggasse um ein zweites Geschoss.

Nachfolgend sind unter Ziffer 3 die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien detailliert ausgeführt. Die Arbeiten an der strategischen Planung zu den Veloabstellplatzanlagen werden erst abgeschlossen, wenn der Stadtrat über den vorliegenden Antrag entschieden hat.

3. Ausbau des Abstellplatzangebots im ersten Ausbauschnitt ZBB

3.1 Ausgangslage

Im Bahnhofumfeld sind heute bereits vier Velostationen in Betrieb. Im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB stehen drei weitere Velostationen zur Diskussion.



¹ bisher als «ergänzenden Personenunterführung Hirschengraben» bezeichnet; die SBB verwendet den Begriff Passage; die Verlängerung einer Passage kann richtigerweise nicht als Unterführung bezeichnet werden.

Darüber hinaus wird insbesondere im Sektor Ost nach weiteren Möglichkeiten für den Ausbau des Velostationen-Angebots gesucht (z.B. Erweiterung der Velostation Milchgässli im Zusammenhang mit einem Ersatzneubau des Schwesternhauses der Burgergemeinde).

3.2 Velostation Bubenbergplatz

Im Rahmen der Projektierung der Verkehrsmassnahmen ZBB (Phase Vorprojekt) wurden verschiedene Varianten zu einer Velostation unter dem Bubenbergplatz mit direktem Anschluss an die Passage Hirschengraben geprüft und bewertet. Eine solche Velostation könnte den gesamten Raum unter dem Bubenbergplatz Nord zwischen der neuen Passage im Westen und der bestehenden, heute nur noch für logistische Zwecke genutzten Unterführung von der Bogenschützenstrasse zur Schwanengasse nutzen.

In einer eingeschossigen Anlage könnten rund 450, in einer zweigeschossigen rund 1 000 Abstellplätze angeboten werden. Denkbar wäre auch der Betrieb einer automatisierten Anlage im zweiten Geschoss (Vorteile: u.a. geringerer Flächenverlust durch Rampen und Notausgänge).

Für die Erschliessung einer solchen Anlage ist die Verlängerung der Passage aus dem Bahnhof bis zum Hirschengraben als unterirdische Anbindung Richtung Bahnhof eine zwingende Voraussetzung. Die Velostation erfordert aber – wird sie als isolierte Anlage gebaut (siehe unten) – ausgerechnet dort Rampen und Treppen, wo sie wegen Konflikten mit dem Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr kaum möglich wären und zudem aus stadträumlicher und denkmalpflegerischer Sicht kritisch beurteilt werden. Eine befahrbare Rampe aus Richtung Hirschengraben/Süden wäre baulich zwar machbar, würde aber für die grossen Passantenströme im Bereich der Tram- und Bushaltestellen als unüberwindbare Barriere wirken und ist daher abzulehnen. Eine Richtung Bubenbergplatz/Osten gerichtete Rampe wäre baulich machbar, auch sie hätte aber Behinderungen der Passantinnen und Passanten zur Folge.

Fazit: Eine Velostation Bubenbergplatz könnte als isolierte Anlage nur unter Inkaufnahme grosser funktionaler und stadträumlich-denkmalpflegerischer Nachteile ausreichend erschlossen werden. Zu einem anderen Fazit gelangt man, wenn eine Velostation an dieser Lage in Kombination mit einer Velostation Hirschengraben umgesetzt wird (siehe folgende Ziffer 3.3).

Die Kosten einer Velostation Bubenbergplatz betragen bei einer eingeschossigen Anlage 15,20 Mio. Franken und bei einer zweigeschossigen Anlage total 19,25 Mio. Franken (+/- 30 %, inkl. MWSt).

3.3 Velostation Hirschengraben

Aufgrund der oben dargelegten Probleme bei der Erschliessung einer isolierten Velostation unter dem Bubenbergplatz wurde als Alternative bzw. Ergänzung eine Velostation unter der Parkanlage des Hirschengrabens mit direkter Anbindung an die Passage Hirschengraben geprüft.

Auch bei dieser Anlage ist die Verlängerung der Passage als unterirdische Anbindung Richtung Bahnhof eine zwingende Voraussetzung. Die erforderlichen Treppenanlagen wären bei dieser Lage der Velostation baulich und funktional machbar, selbst eine Rampe aus Richtung Süden dürfte umsetzbar sein. Aus stadträumlicher und denkmalpflegerischer Sicht werden die Treppen und Rampen allerdings ebenfalls negativ beurteilt. Hinzu kommt, dass für den Bau einer solchen Velostation die Kastanienbäume im Hirschengraben entfernt werden müssten. Zurzeit wird geprüft, ob es möglich wäre, die mehrheitlich gesunden und teilweise sehr alten Bäume zu verpflanzen (mit einer Zwischenlagerung während der Bauzeit). Sollte dies nicht möglich sein und müssten neue Bäume gepflanzt werden, wäre dies mit einer temporären Wertverminderung der Anlage verbunden.

In einer eingeschossigen Anlage könnten rund 1 050, in einer zweigeschossigen rund 2 550 Abstellplätze angeboten werden. Auch hier wäre der Betrieb einer automatisierten Anlage im zweiten Geschoss denkbar.

Rampen- und Treppenanlagen der Velostation Hirschengraben könnten auch der Erschliessung einer Velostation Bubenbergrplatz dienen, so dass die unter Ziffer 3.2 dargelegten Interessenkonflikte deutlich reduziert würden. Die Erstellung beider Velostationen Hirschengraben und Bubenbergrplatz kann - zusammen mit einem velogängigen Teil der Passage Hirschengraben - eine unterirdische Verbindung zwischen dem unteren/südlichen Hirschengraben und dem Zugang Bubenbergr schaffen, die zugleich den oberen/nördlichen Hirschengraben und den Bubenbergrplatz spürbar entlastet.

Fazit: Wie die heutige starke Nutzung des Hirschengrabens als Veloabstellfläche zeigt, entspricht eine Abstellanlage an dieser Lage einem grossen Bedürfnis der Velofahrenden. Eine Velostation Hirschengraben kann verkehrstechnisch gut erschlossen werden, führt jedoch zu städtebaulichdenkmalpflegerischen Nachteilen. Der Ausgestaltung einer städtebaulichdenkmalpflegerisch verträglichen Lösung muss deshalb in der Projektierung hohes Gewicht beigemessen werden.

Die Kosten einer Velostation Hirschengraben betragen bei einer eingeschossigen Anlage 20,80 Mio. Franken und bei einer zweigeschossigen Anlage total 30,60 Mio. Franken (+/- 30 %, inkl. MWSt).

3.4 Velostation Zugang Länggasse

Das Bauvorhaben der SBB zum Ausbau der Personenanlagen umfasst einen neuen Bahnhofzugang Länggasse und eine eingeschossige Velostation mit 700 Abstellplätzen unter der Grossen Schanze.

Die Velostation dient:

- als Ersatz für die im Umfeld des Zugangs wegfallenden gedeckten Veloabstellplätze (330 Abstellplätze);
- als Ersatz für Veloabstellplätze der Post, die wegen des Baus des Zugangs Bubenbergr wegfallen (rund 170 Abstellplätze);
- als Angebotsausbau für die Nutzung als Velostation (200 Abstellplätze).

Der Angebotsausbau von 200 Abstellplätzen ist durch die Stadt zu finanzieren. Das mit der SBB vereinbarte Kostendach beträgt knapp 2,4 Mio. Franken, die übrigen Kosten gehen zu Lasten des Projekts der SBB.

Im Auftrag der Stadt hat die SBB die Machbarkeit eines zusätzlichen zweiten Geschosses für den weiteren Ausbau des Veloabstellplatzangebots geprüft. Die Abklärungen haben ergeben, dass ein zweites Geschoss als Ergänzung des Vorhabens der SBB ohne Vorinvestitionen baulich machbar und verkehrstechnisch erschliessbar ist.

In einer eingeschossigen Anlage könnte der Angebotsausbau 200 Abstellplätze umfassen, mit einer zweigeschossigen könnten insgesamt rund 830 zusätzliche Abstellplätze erstellt werden. Auch hier wäre der Betrieb einer automatisierten Anlage im zweiten Geschoss denkbar. Die Zufahrt zum ersten Geschoss der Velostation erfolgt direkt von der Schanzenstrasse, das zweite Geschoss ist durch eine innen liegende Rampe erschlossen. Von beiden Geschossen ist der Bahnhof über Treppen und Lifte direkt erreichbar.

Fazit: Die Erschliessung der Velostation beim Zugang Länggasse ist in die Gestaltung des neuen Bahnhofzugangs integriert und Bestandteil des bewilligten Projekts der SBB. Ein zweites Geschoss kann ohne wesentliche Anpassungen bei der Zufahrt verkehrstechnisch erschlossen werden.

Die Kosten des Angebotsausbaus bei der Velostation Zugang Länggasse bewegen sich bei einer eingeschossigen Anlage bei max. 2,40 Mio. Franken und bei einer zweigeschossigen Anlage bei total 9,00 Mio. Franken (+/- 30 %, inkl. MWSt).

3.5 Übersicht und Antrag

Aus den bisherigen Ausführungen ergeben sich folgende Eckwerte für die drei Velostationen Bubenbergrplatz, Hirschengraben und Zugang Länggasse (nur Angebotsausbau):

Velostation	eingeschossige Anlage			zweigeschossige Anlage		
	Plätze	Kosten in Fr.	Fr./Platz	Plätze	Kosten in Fr.	Fr./Platz
Bubenbergrplatz	450	15 200 000	33 780.00	1 000	19 250 000	19 250.00
Hirschengraben	1 050	20 800 000	19 810.00	2 550	30 600 000	12 000.00
Länggasse	200	2 400 000	12 000.00	830	9 000 000	10 845.00
Total	1 700	38 400 000		4 380	58 850 000	

Die Kosten pro Platz sind bei der Velostation Bubenbergrplatz am höchsten, weil umfangreiche Provisorien erforderlich sind (Werkleitungen; erschwelter Ersatzbetrieb ÖV durch den massiv grösseren baulichen Eingriff in den Strassenraum). Vom Bau der Velostation Hirschengraben sind weniger Werkleitungen betroffen, die Anlage kann einfacher und zudem mit weniger provisorischen Verkehrsmassnahmen realisiert werden, weil die Baustelle nicht im Strassenraum liegt. Die Velostation Länggasse ist aufgrund der Synergien mit den Bauarbeiten SBB Zugang Länggasse am günstigsten. Bei allen Anlagen sinken mit dem Bau eines zweiten Geschosses die Kosten pro Abstellplatz, weil gewisse Kosten nicht entsprechend der Gesamtbausumme ansteigen (z.B. Baustelleneinrichtung, Verkehrsprovisorien, Oberflächengestaltung).

Mit den drei Velostationen liessen sich bis 2025/2026 insgesamt bis zu 4 380 der gemäss den Ausführungen unter der Ziffer 2.3 erforderlichen zusätzlichen 6 680 Veloabstellplätze realisieren. Es ist zurzeit nicht ersichtlich, dass an anderen Standorten ein vergleichbar grosser Beitrag zum Angebotsausbau geleistet werden kann. Aufgrund der vorliegenden Kenntnisse ist auch nicht davon auszugehen, dass ein Angebotsausbau an anderen Standorten zu tieferen Kosten und mit einer wesentlich besseren Verträglichkeit der Erschliessungsanlagen möglich wäre.

Aus diesem Grund beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat drei Kredite für die Projektierung (Vor- und Bauprojekt und Mitwirkung) der drei Velostationen Bubenbergrplatz, Hirschengraben und Zugang Länggasse als zweistöckige Anlagen. Stimmt der Stadtrat diesem Antrag zu, wird es möglich sein, später auf der Grundlage vertiefter Erkenntnisse zu entscheiden, welche Angebotsausbauten letztlich realisiert werden sollen.

Die definitiven Realisierungsentscheide werden mit der Vorlage zu den Ausführungskrediten erfolgen. Diese werden teilweise in die Kompetenz der Stimmbevölkerung fallen und können zeitgleich mit dem Ausführungskredit für die Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbaus schritt ZBB vorgelegt werden. Bis dann wird auch bekannt sein, ob aus dem Agglomerationsprogrammen mit weiteren Bundesmitteln gerechnet werden kann (siehe Ausführungen unter Ziffer 8).

Bei einer vollständigen Umsetzung der geprüften Angebotsausbauten könnten 2025/2026 rund 7 700 der als Grössenordnung angestrebten 10 000 Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld verfügbar sein. Der weitere Ausbaubedarf ist in den drei Sektoren sehr unterschiedlich. Im Sektor Ost wäre der Handlungsbedarf am grössten. Die Verwaltung ist deshalb heute schon mit den SBB in Verhandlung, um mit dem Ersatzneubauvorhaben für die Gebäude Bollwerk 2 – 8 einen substanziellen Angebotsausbau zu sichern (nutzbar voraussichtlich ab 2030). Potenzial besteht auch beim Ersatzneubau des

Schwesternhauses der Burgergemeinde beim Burgerspital (nutzbar voraussichtlich ab 2030) und durch einen Ausbau der Velostation Milchgässli.

	<i>Sektor Nord</i>	<i>Sektor Ost</i>	<i>Sektor Süd-west</i>	<i>Total</i>
Ziel	2 250	4 500	3 250	10 000
öffentlicher Raum	490	710	400	1 600
Velostationen bestehend	300	420	1 000	1 720
Bubenbergplatz			1 000	1 000
Hirschengraben			2 550	2 550
Länggasse	830			830
<i>weiterer Ausbaubedarf</i>	630	3 370	-1 700	2 300

Aus dieser Darstellung ergibt sich, dass im Sektor Süd-West bei einer vollständigen Umsetzung der geprüften Angebotsausbauten rein rechnerisch ein «Überangebot» entstehen würde. Dies ist jedoch in erster Linie eine Folge der Sektorendefinition und nicht als Hinweis auf ein reelles Überangebot zu interpretieren, da die Abstellplätze auch von Velofahrenden aus den anderen beiden Sektoren mitbenutzt würden (vor allem aus dem Sektor Nord).

3.6 Strassenplanverfahren und Gesamtzeitplan

Aufgrund der engen inhaltlichen Abhängigkeiten zur Passage Hirschengraben müssen die Velostationen Bubenbergplatz und Hirschengraben ebenfalls im Strassenplanverfahren bewilligt werden. Damit später allfällige Ausführungskredite für die Velostationen der Stimmbevölkerung zusammen mit dem Ausführungskredit für die Verkehrsmassnahmen unterbreitet werden können, müssen die Arbeiten an den Bauprojekten unmittelbar nach Abschluss der Vorprojekte begonnen werden können. Der Stadtrat soll deshalb vorliegend auch bereits die Projektierungsmittel für die Ausarbeitung der Bauprojekte genehmigen. Würde der Stadtrat nur die Mittel für die Erarbeitung der Vorprojekte und die Durchführung der Mitwirkung beschliessen, wäre bereits gegen Ende 2018/Anfang 2019 eine weitere Vorlage zur Aufstockung des Kredits für die Phase Bauprojekt erforderlich. Dies hätte zur Folge, dass die Abstimmungsvorlagen zu den Ausführungskrediten der Stimmbevölkerung erst rund 9 bis 12 Monate später vorgelegt werden könnten. Bei dieser Verzögerung wäre aus heutiger Sicht die zeitlich auf die Vorhaben von SBB und RBS abgestimmte Umsetzung der Massnahmen auf Ende 2025 nicht mehr möglich.

4. Anschluss der Velostation PostParc an die Passage Mitte der SBB

Die Velostation PostParc verfügt über eine Zufahrt von der Bogenschützenstrasse her. Zu Fuss ist sie ebenfalls von der Bogenschützenstrasse und von der Welle aus erreichbar (mit Lift, Velotransport möglich). Im Auftrag der Stadt hat die SBB geprüft, ob eine direkte Verbindung von der Velostation PostParc zu den neuen Personenanlagen des umgebauten Bahnhofs machbar ist.

Die Abklärungen haben ergeben, dass die Verbindung machbar ist. Die SBB schätzt die Kosten auf rund Fr. 250 000.00 (+/- 30 %), dazu kommen Aufwendungen für Anpassungen in der Velostation, insbesondere für die Verschiebung der bestehenden Werkstatt. Insgesamt ist von Realisierungskosten von rund Fr. 530 000.00 (+/-30 %) auszugehen. Die Zustimmung der Post steht noch aus.

Aus Kundensicht ist eine direkte Verbindung zwischen der Velostation und den Personenanlagen sehr attraktiv. Das Umsteigen vom Velo zur Bahn wird mit sehr kurzen Wegen möglich, auch zu den Linien des RBS. Über die vorgesehenen Lifte zur Bahnhofplattform ist die Velostation zudem auch gut mit den Postautolinien verbunden.

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass diese qualitative Aufwertung der Velostation PostParc weiterverfolgt werden soll und dass auch eine Verdichtung der Anlage geprüft und wenn möglich umgesetzt werden soll. Damit könnten unter Umständen noch mehr Abstellplätze realisiert werden. Er beantragt deshalb auch für diese Projektierung (Phase Vor- und Bauprojekt) einen Kredit.

5. Abhängigkeiten zu ZBB-Vorhaben des ersten Ausbauschnitts

5.1 Anschluss Velostation PostParc zum Ausbau Publikumsanlagen SBB

Wegen der engen Abhängigkeiten zwischen dem Anschluss der Velostation PostParc an die Passage Mitte und dem Ausbau der Publikumsanlagen durch die SBB wird die Verbindung als Zusatzbestellung der Stadt durch die SBB projektiert und ausgeführt. Darauf haben sich Stadt und SBB geeinigt. Die Abmachung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des finanzkompetenten Organs der Stadt zu den entsprechenden Krediten.

5.2 Zweites Geschoss Velostation Zugang Länggasse zum Ausbau Publikumsanlagen SBB

Auch den engen Abhängigkeiten zwischen dem zweiten Geschoss der Velostation Zugang Länggasse und dem Ausbau der Publikumsanlagen durch die SBB wird Rechnung getragen, indem das zweite Geschoss als Zusatzbestellung der Stadt durch die SBB projektiert und ausgeführt wird. Auch darauf haben sich Stadt und SBB bereits geeinigt, und auch diese Abmachung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des finanzkompetenten Organs der Stadt zu den entsprechenden Krediten.

5.3 Velostationen Bubenbergplatz / Hirschengraben zu den Verkehrsmassnahmen der Stadt

Zwischen den Verkehrsmassnahmen im unmittelbaren Umfeld des neuen Zugangs Bubenberg (Baustein 1), der Passage Hirschengraben (Baustein 2) und den Velostationen Bubenbergplatz und Hirschengraben gibt es sehr enge verkehrs- und bautechnische, terminliche und verfahrensrechtliche Abhängigkeiten. Diese beiden Velostationen sollen deshalb unter der Leitung des Tiefbauamts durch dieselben Planer und Ingenieure projektiert werden, die bereits mit der Projektierung der Verkehrsmassnahmen beauftragt sind. Die Projektsteuerung wird durch die ZBB-Organisation der Stadt unter der Leitung des Tiefbauamts wahrgenommen werden.

Der Zeitplan für die Projektierung der beiden Velostationen muss mit dem Zeitplan für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen übereinstimmen, weil sie im selben Strassenplanverfahren bewilligt werden müssen. Folglich werden die beiden Velostationen Bubenbergplatz und Hirschengraben auch in der Mitwirkung zum Strassenplan zur Diskussion gestellt, die in der zweiten Hälfte 2018 vorgesehen ist.

Die genannten Abhängigkeiten sind so eng, dass aus heutiger Sicht eine nachträgliche Realisierung der Velostation Bubenbergplatz wegen unverhältnismässiger Wertvernichtung bei Tiefbauanlagen und unverhältnismässigen Auswirkungen auf das Verkehrssystem in der Bauphase für längere Zeit auszuschliessen ist. In abgeschwächter Form trifft dies auch für die Velostation Hirschengraben zu.

6. Projektierungskredite (Phasen Vorprojekt, Mitwirkung und Bauprojekt)

Zur Abschätzung der für die Projektierung erforderlichen Mittel wurde bei den Velostationen von den Kostenschätzungen für die zweigeschossigen Anlagen gemäss der Übersicht unter Ziffer 3.5 ausgegangen, für den Anschluss der Velostation PostParc an die Passage Mitte von der Kostenschätzung gemäss Ziffer 4. Der Gemeinderat beantragt für die Projektierung der drei Velostationen und des Anschlusses der Velostation PostParc an die Passage Mitte der SBB vier Einzelkredite im Gesamtumfang von Fr. 6 500 000.00. Zusammengefasst besteht für die Projektierung folgender Mittelbedarf (Angaben inkl. MWSt):

	NEUE Velostationen			Anschluss Velostation PostParc	Total
	Bubenber- platz	Hirschengra- ben	Zugang Länggasse		
Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt gemäss SIA	1 600 000.00	2 300 000.00	750 000.00	100 000.00	4 750 000.00
rechtliche/technische Gutachten	150 000.00	150 000.00	150 000.00	50 000.00	500 000.00
Information/Kommunikation	20 000.00	20 000.00	10 000.00	0.00	50 000.00
Unvorhergesehenes	380 000.00	530 000.00	240 000.00	50 000.00	1 200 000.00
Total	2 150 000.00	3 000 000.00	1 150 000.00	200 000.00	6 500 000.00

Erläuterungen

- zur Position *Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt gemäss SIA*: enthält Honorar- und Nebenkosten für Planer/Bauingenieure, Landschaftsarchitekten, Bauherrenunterstützung und die Kosten für die Durchführung der Mitwirkung.
- zur Position *rechtliche/technische Gutachten*: enthält die Honorar- und Nebenkosten für Experten zu besonderen technischen und rechtlichen Fragen (wie Umweltverträglichkeitsprüfung etc.)
- zur Position *Information/Kommunikation*: enthält die Kosten für projektspezifische Information und Kommunikation.
- zur Position *Unvorhergesehenes*: Die Schätzung basiert auf allgemeinen Erfahrungswerten und auf Erkenntnissen aus den bisherigen Arbeiten.

7. Kapitalfolgekosten

Die Projektierungskredite werden später in die Hauptkredite aufgenommen. Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Kategorie. Bei Nichtrealisierung eines Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten. Die Folgekosten der vier Projekte können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

8. Finanzierung, Agglomerationsprogramme

Ein gutes Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld ist auch aus Sicht des Bundes und des Kantons wichtig. Sie leisten deshalb finanzielle Beiträge an die Erstellung von neuen Velostationen – der Bund über den Infrastrukturfonds, der Kanton gestützt auf das Strassengesetz.

Der Bund hat schon mit der Leistungsvereinbarung und mit den entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen mit dem Kanton Bern zum Agglomerationsprogramm der ersten Generation Beiträge für neue Velostationen mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 16,58 Mio. Franken (Kostenstand 2016) zugesichert. Davon wurden für die Erstellung der Velostation PostParc und für den Ausbau der Velostation Schanzenbrücke 2,58 Mio. Franken verwendet. Aus dem ersten Agglomerationsprogramm verbleiben somit Beiträge an ein Investitionsvolumen von 14,00 Mio. Franken. Bund und Kanton trugen gemäss den Vereinbarungen bei den beiden umgesetzten Vorhaben zusammen einen Kostenanteil von 57 %. Bei einer Mitfinanzierung der neuen Velostationen durch Bund und Kanton im bisherigen Rahmen würde folglich die Stadt Bern einen Kostenanteil von 43 % tragen. Der Gemeinderat erwartet zudem einen Kostenbeitrag der SBB, die auch bereits Verhandlungsbe-

reitschaft zugesichert hat. Definitive Aussagen zu den Kosten und zur Finanzierung lassen sich zurzeit zwar noch nicht machen, im Sinne einer Veranschaulichung sei jedoch auf folgendes Beispiel verwiesen: Würde in Verbindung mit der Passage Hirschengraben eine zweigeschossige Velostation im Hirschengraben mit Kosten von 30 Mio. Franken realisiert und durch Bund und Kanton mit den bereits bewilligten Beiträgen gemäss dem Agglomerationsprogramm der ersten Generation im bisherigen Rahmen mitfinanziert, würden Bund und Kanton Kosten von rund 14 Mio. Franken tragen (57 % der Kosten bis 24,3 Mio. Franken) und die Stadt rund 16 Mio. Franken übernehmen (43 % der Kosten bis 24,3 Mio. Franken plus 100 % der Kosten über 24,3 Mio. Franken).

Mit dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation wurden 2016 weitere Velostationen mit einem zusätzlichen Investitionsvolumen von 8,4 Mio. Franken als sogenannte B-Massnahmen zur Mitfinanzierung angemeldet. Zurzeit prüft das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die Agglomerationsprogramme der dritten Generation, mit einem Vorentscheid der eidgenössischen Räte zu weiteren Bundesmitteln ist Anfang 2019 zu rechnen. Die Velostationen müssten dann im Agglomerationsprogramm der vierten Generation als A-Massnahme klassiert werden, damit die Mittel (voraussichtlich ab 2024) freigegeben werden können.

Die Anmeldungen fürs Agglomerationsprogramm der vierten Generation können 2020 entsprechend dem Stand der Projekte aktualisiert werden, auch der Kostenrahmen. Über die Agglomerationsprogramme der vierten Generation Velostation soll unter anderem die Velostation beim Zugang Länggasse durch Bund und Kanton mitfinanziert werden.

Diese Angaben sind noch mit Unsicherheiten behaftet, insbesondere was die Bundes- und Kantonsbeiträge des Agglomerationsprogramms der vierten Generation anbelangt. Sie illustrieren aber, dass Bund und Kanton substanzielle Beiträge an den Bau von Velostationen zu leisten bereit sind und dass die Stadt die hohen Investitionskosten nicht alleine tragen muss. Nach Abschluss der Vorprojekte und der Auswertung der Mitwirkung strebt der Gemeinderat schrittweise zu konkretisierende Vereinbarungen zu den einzelnen Velostationen mit dem Kanton und den SBB an.

9. Kommunikation und Partizipation

Die Kommunikation zum Ausbau des Veloabstellplatzangebots bzw. zu den zu projektierenden Vorhaben wird in die Kommunikation zu den ZBB-Vorhaben integriert. Das bedeutet unter anderem, dass über diese in der bereits eingesetzten Begleitgruppe ZBB informiert wird. Die wichtigste zeitnah anstehende Kommunikationsmassnahme stellt die öffentliche Mitwirkung zum Strassenplan dar.

10. Weiteres Vorgehen/Terminplan

Bei den Velostationen Bubenbergplatz und Hirschengraben sowie der Passage Bubenberg handelt es sich um heikle städtebauliche Eingriffe an einem sensiblen, hochfrequentierten Ort und um drei Bauwerke mit grossen stadträumlichen Auswirkungen. Deren Planung soll daher besonders sorgfältig angegangen werden. Der Gemeinderat hat deshalb beschlossen, die Projektierungsarbeiten für die beiden Velostationen Bubenbergplatz und Hirschengraben sowie die Passage Bubenberg im Rahmen eines Workshop-Verfahrens durchzuführen.

Folgendes weitere Vorgehen ist geplant:

- Mitte 2018 Abschluss Vorprojekt, Variantenentscheid(e) und Start Mitwirkung
- Anfang 2019 Mitwirkungsbericht
- Mitte 2018 – 2019 Bauprojekte erstellen
- 2020 Ausführungskredite

Die Übereinstimmung der Vorhaben mit den Bestimmungen des Umweltrechts ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu den Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB nachzuweisen.

Die Erarbeitung der Strassenpläne und der UVP werden auf der Grundlage des Vorprojekts gestartet, aber erst bei Vorliegen der Bauprojekte abgeschlossen.

11. Fakultatives Referendum

Die vorliegenden Beschlüsse zu den Velostationen Bubenbergplatz (Ziff.2) und Hirschengraben (Ziff. 3) unterliegen dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB; Projektierungskredite (Vorprojekte/Mitwirkung/Bauprojekte).
2. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Hirschengraben einen Kredit von Fr. 3 000 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100517 (KST 510110).
3. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Bubenbergplatz einen Kredit von Fr. 2 150 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100518 (KST 510110).
4. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) der Velostation Zugang Länggasse einen Kredit von Fr. 1 150 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100519 (KST 510110).
5. Er bewilligt für die die Projektierung (Vorprojekt/Mitwirkung/Bauprojekt) des Anschlusses der Velostation PostParc an die Passage Mitte der SBB einen Kredit von Fr. 200 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100520 (KST 510110).
6. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 31. Januar 2018

Der Gemeinderat