

**2017.PRD.000031**

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

## **Umgestaltung Helvetiaplatz; Projektierungskredit; Krediterhöhung**

### **1. Worum es geht**

Der Helvetiaplatz, heute stark vom Verkehr geprägt, soll zu einem attraktiven Aufenthaltsort werden. Nachdem der Gemeinderat für die Umgestaltung am 22. März 2017 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 genehmigt hatte, stimmte der Stadtrat am 30. November 2017 einer Erhöhung des Kredits um Fr. 450 000.00 auf Fr. 600 000.00 zu – zwecks Durchführung eines Projektwettbewerbs (SRB Nr. 2017-577). Zum Siegerprojekt des anonymen, einstufigen Projektwettbewerbs für Planungsteams im offenen Verfahren wurde im Mai 2019 «coquilles saint-jacques» des Teams «exträ Landschaftsarchitekten AG, Bern» erkoren.

Für die Erarbeitung des Vorprojekts bis und mit Ausschreibung beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend eine Erhöhung des Projektierungskredits um Fr. 2 150 000.00 auf insgesamt Fr. 2 750 000.00. Der Kredit beinhaltet auch jährliche temporäre Testnutzungen auf dem Platz (temporäre Möblierung), mit welchen zusätzliche Erkenntnisse für die Gestaltung und Nutzung des Platzes gewonnen werden können.

### **2. Ausgangslage**

Der Auftrag für die Umgestaltung des Helvetiaplatzes geht auf die interfraktionelle Motion GFL/EVP, SP/JUSO, FDP aus dem Jahr 2006 zurück (Helvetiaplatz: Mit städtebaulicher Aufwertung nicht zuwarten, sondern jetzt in Etappen beginnen). Sie wurde vom Stadtrat am 6. März 2008 erheblich erklärt (SRB Nr. 2008-135). Die repräsentative Platzanlage aus dem Jahr 1881 ist heute stark vom Verkehr geprägt. Der gegenwärtige Zustand geht im Wesentlichen auf die mit geringem Aufwand realisierte Verkehrslösung von 1968 und die letzte Gleissanierung von 2009 zurück. Im Zuge seiner Umgestaltung soll der Helvetiaplatz zu einem attraktiven Aufenthaltsort und damit zu einem würdigen Auftakt zum Kirchenfeldquartier und den dort liegenden Museen werden.



*Projektperimeter*

### *2.1 Projektwettbewerb*

Um überzeugende Lösungen zur Umgestaltung des Platzes zu finden, wurde ein anonymer, einstufiger Projektwettbewerb für Planungsteams im offenen Verfahren durchgeführt. Während der insgesamt dreitägigen öffentlichen Jurierung im April 2019 wurden 20 Eingaben beurteilt. Das Preisgericht empfahl einstimmig das Siegerprojekt «coquilles saint-jacques» zur Weiterbearbeitung (s. Ziffer 3).

### *2.2 Temporäre Aufwertung*

Im Juni 2019 wurden, entsprechend dem partizipativ erarbeiteten Nutzungskonzept, auf dem Helvetiaplatz erste temporäre Massnahmen zur Aufwertung des Platzes umgesetzt. Durch die vorübergehende Aufhebung von Parkplätzen konnte ein Teilbereich des Platzes für die Bevölkerung und für Touristinnen und Touristen freigegeben werden. Es werden spezielle Möbel installiert, dank derer die Aufenthaltsqualität erhöht werden konnte. Die Möblierung und das temporäre Gastronomieangebot fanden bei der Bevölkerung, die über die Massnahmen informiert worden war, grossen Anklang. Das Siegerprojekt des Wettbewerbs zur Umgestaltung des Platzes wurde mittels Plänen und Schaubildern vor Ort präsentiert.

Mit den temporären Massnahmen können dauerhafte Umgestaltungen erprobt, überprüft und weiterentwickelt werden. Das Prinzip der lernenden Planung wird bei bedeutenden Stadträumen, wie dem repräsentativen Helvetiaplatz, konsequent angewendet. Solche temporären Aufwertungen sind auch in den Folgejahren geplant (vgl. Ziff. 5 hinten).

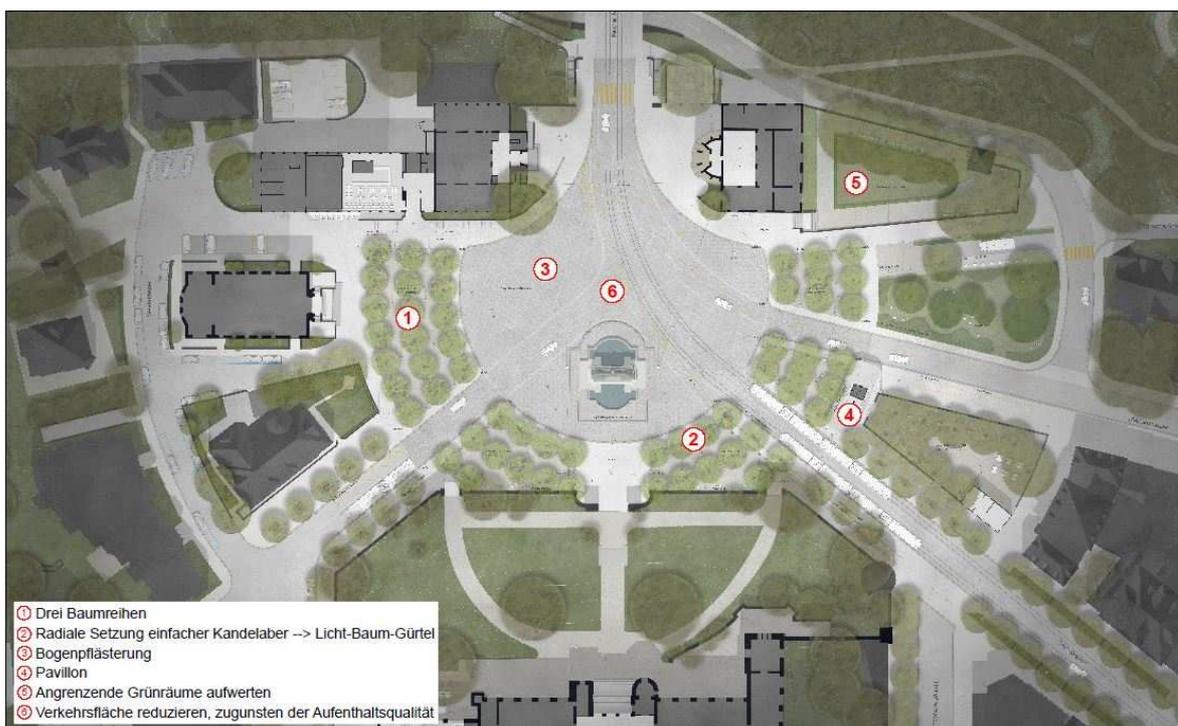
## **3. Das Projekt**

Das aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt «coquilles saint-jacques» setzt die Erwartungen der Stadt an die Gestaltung, die Funktionalität und die Aufenthaltsqualität dieses für Bern wichtigen Platzes auf überzeugende Weise um. Mit klaren, einfachen Mitteln versucht es, einen repräsentativen Ort und einen attraktiven Auftakt ins Kirchenfeldquartier zu schaffen. Das historische, sternförmige Strassenmuster wird angemessen in den Entwurf integriert. Der Platz wird neu von einem dreireihigen, schattenspendenden Baumring eingefasst, welcher die heute fehlende Raumkante bildet und den Raum angemessen proportioniert. Eine grosszügige Platzmitte mit Bogenpflasterung steht als eleganter und gleichzeitig gut nutzbarer Stadtraum zur Verfügung.

Das Siegerprojekt bietet qualitätsvolle Aufenthaltsräume, die sich wie eine Tribüne sowohl zur Platzmitte als auch zu den angrenzenden Bauten orientieren. Die Adressbildung der angrenzenden Institutionen wird dadurch gestärkt. Für die Quartierbevölkerung und die Besucherinnen und Besucher stehen mit den drei grünen Segmenten auf der Ostseite des Sternenplatzes zudem attraktive Freiräume zur Verfügung.

Das Projekt leistet mit der vorgeschlagenen Begrünung und der deutlichen Reduktion der versiegelten Oberflächen auch einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas. Die Bodenentsiegelung trägt zur Oberflächenversickerung bei, entlastet die Kanalisation und fördert die Verdunstungsleistung, damit kann das Mikroklima deutlich verbessert werden. Die betrieblichen Anforderungen an den Fuss- und Fahrverkehr werden erfüllt, die Flächenzuordnungen müssen in der nächsten Projektierungsphase noch optimiert werden. Der vorgesehene Pavillon mit Kiosk und grossem Vordach bei der Tramhaltestelle integriert sich gut in den Entwurf und unterstützt die Raumbildung des Platzes. Die zusätzlichen Möblierungs- und Beleuchtungselemente bleiben einfach und ordnen sich zugunsten der Ausstrahlungskraft des Orts unter.

Mit der Umsetzung des Projekts «coquilles saint-jacques» wird der Helvetiaplatz zu einer Visitenkarte der Stadt Bern mit unverwechselbaren Qualitäten und passt sehr gut zu den beabsichtigten Entwicklungen im Umfeld. Somit kann der Helvetiaplatz zukünftig auch die Funktion eines attraktiven Foyers für das Berner Museumsquartier übernehmen.



Gestaltungsplan des Siegerprojekts «coquilles saint-jacques»

#### 4. Überarbeitung im Rahmen des Vorprojekts

Obwohl der Helvetiaplatz weiterhin wichtige Verkehrsbeziehungen gewährleisten muss, soll er künftig als möglichst grossflächiger Aufenthalts- und Verweilraum – und nicht primär als Verkehrsraum – wahrgenommen werden. In der Vorprojektphase müssen diese Ziele weiterentwickelt und umgesetzt werden. Auf Basis des Wettbewerbs wird nun ein Vorprojekt erarbeitet, welches die Empfehlungen des Preisgerichts, der Experten und der städtischen Fachstellen zur Überarbeitung berücksichtigt. Folgende Themen (nicht abschliessend) werden dabei berücksichtigt:

#### 4.1 *Stadtklima, Biodiversität und Bäume*

Mit der Energie- und Klimastrategie 2025 hat die Stadt Bern bereits 2015 die Weichen für einen effektiveren Klimaschutz gestellt; diesen hat er durch die im Mai 2019 beschlossenen Klima-Massnahmen verstärkt. Der Helvetiaplatz hat als grosser, zentraler städtischer Platz das Potenzial einen wesentlichen Beitrag zur stadtklimatischen Verbesserung zu leisten. Die klimaangepasste Gestaltung ist daher wesentlich für das zukünftige Erscheinungsbild, die Aufenthaltsqualität am Ort sowie den Einfluss auf das Stadtquartier. Themen wie «Schwammstadt», Regenwasserrückhaltung, Verdunstungskühlung, Versickerungsflächen, Anreicherung von Grundwasser etc. müssen ins Vorprojekt einfließen. Die Vorgaben des Biodiversitätskonzepts der Stadt Bern (mindestens 15 % naturnah gestaltete Flächen) sind soweit möglich zu berücksichtigen. Einerseits kann das Oberflächenwasser versickern, andererseits tragen entsprechende Flächen in Verbindung mit den Bäumen zu einem besseren Stadtklima bei und verbessern auch die Aufenthaltsqualität für die Menschen. Die Baumsetzungen sind weiterzuentwickeln, insbesondere in Bezug auf die Konfliktstellen beim Historischen Museum.

#### 4.2 *Mobilität*

##### 4.2.1 *Betriebskonzept*

Der Wettbewerbsentwurf sieht Tempo 30 für den gesamten Perimeter vor. Das Betriebskonzept für ein gut funktionierendes Verkehrssystem muss zwingend noch erarbeitet werden, bevor das Vorprojekt erstellt wird. Darin müssen unter anderem der Flächenbedarf für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Dimensionen der Fahrspuren für den ÖV sowie für den motorisierten Individualverkehr (MIV) festgelegt bzw. konsolidiert werden. Auch ist die Verkehrsführung bei der Engstelle vor dem Brunnen zu optimieren.

##### 4.2.2 *Fuss- und Veloverkehr*

Gemäss «Teilverkehrsplan MIV Stadtteil IV» benötigt der Helvetiaplatz eine bessere Integration des Fuss- und Veloverkehrs in die Verkehrsabläufe. Aus diesem Grund sind die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr insgesamt zu verbessern. Es sind kurze Wege, eine gute Orientierung auf dem Platz und kurze Wartezeiten beim Überqueren der Strassen anzustreben. Die Übergänge müssen im Bereich der Strasseneinmündungen unter Berücksichtigung der Wegführung und der Querungsstelle überprüft werden. Der Platz und die Zugänge zu den öffentlichen Einrichtungen sind hindernisfrei mit einer Wegführung für Menschen mit Sehbehinderung zu gestalten, und die Verkehrssicherheit sowie das Sicherheitsempfinden sind zu erhöhen. Der Trottoirbereich vor der Schulwarte und der Kunsthalle ist zu erweitern. Es ist darauf zu achten, dass der Eingang in das Alpine Museum und das Restaurant «Las Alps» gut sichtbar sind.

Der Veloverkehr muss sicher über den Platz geführt und auch im Bereich der ÖV-Haltestellen detailliert geplant werden – sowohl bei der Tramhaltestelle stadtauswärts, wo die Velofahrenden auf die Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen müssen, als auch dort, wo Velofahrende Gleise traversieren müssen. Die Veloabstellplätze sind neu zu positionieren. Die Fusswegverbindungen zur Aare am Brückenkopf sind heute schlecht auffindbar. Die Sichtbarkeit der beiden Aareabgänge soll verbessert werden.

##### 4.2.3 *Behindertengleichstellungsgesetz*

Der Helvetiaplatz wird gemäss den Vorgaben des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgestaltet. Dies ist verbindliche Grundlage für die benötigte Baubewilligung, respektive Plangenehmigung.

##### 4.2.4 *Öffentlicher Verkehr*

*Gleisanlage:* Bei der Gleisanlage bestehen Zwangspunkte, sowohl westlich (Widerlager Kirchenfeldbrücke) als auch östlich (Kreuzung Thun-/Helvetiastrasse). Die Gleisanlage auf der Kirchenfeldbrücke wurde 2018 ersetzt, jene in der unteren Thunstrasse sollen wenn möglich 2020/21 (also vor

Umgestaltung des Helvetiaplatzes) ersetzt werden. Der Stadtrat hat im Rahmen der Genehmigung des Planungskredits (SRB Nr. 2017-577) beschlossen, die heutige Gleisgeometrie für den Wettbewerb zur Disposition zu stellen. Im Wettbewerb wurden zwei Varianten der Gleisgeometrie vorgeschlagen. Die Variante 1 war kostenintensiver, beinhaltete aber mehr Spielräume. Die Variante 2 wies weniger Spielräume für den Fuss- und Veloverkehr auf, war dafür wesentlich kostengünstiger. Im Siegerprojekt wurde die Variante 2 gewählt.

Wie Erfahrungen im Rahmen der Sanierung Markgasse gezeigt haben, muss ein auf die Pflasterung und die Gleisanlage abgestimmtes Gesamtoberbausystem für den Platz entwickelt werden. Die Kosten für die Entwicklungsarbeit sind in den Projektierungskosten enthalten. Die aus dem Wettbewerb vorgeschlagene Bogenpflasterung in Kombination mit Gleisen führt zu überdurchschnittlich höheren Realisierungskosten.

*Haltestellen:* Für das Quartier und die Museen sind die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zentrale Elemente der Erschliessung. Die Haltestellenbereiche sollen den Nutzenden des öffentlichen Verkehrs sowohl einen sicheren als auch einen angenehmen Aufenthalt bieten. Für die Ausgestaltung der Haltestellen gelten die Vorgaben aus dem übergeordneten Projekt UHR (Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum) sowie die Projektierungsrichtlinien von BERNMOBIL. An den Tramhaltestellen müssen Fuss- und Velolösungen gemäss Masterplan Veloinfrastruktur realisiert werden.

Die Bushaltestelle der Linie 19 ist zwischen dem heutigen Standort und dem westlichen Rand des Helvetiaplatzes anzuordnen, nicht aber nach der Kreuzung Berna-/Weststrasse. Die Haltekantenlänge muss für Gelenkautobusse (Fahrzeuglänge 18 m) tauglich sein. Bei der Bushaltestelle ist der Nachweis der Befahrbarkeit (An- und Wegfahrt des Busses bei der Haltekante) unter Einhaltung der Bestimmungen des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zu erbringen.

#### 4.2.5 *Parkplätze*

Als Grundlage für das Wettbewerbsprogramm wurde ein Parkplatzkonzept erstellt. Damit der Platz mehr Aufenthaltsqualitäten für Fussgängerinnen und Fussgänger erhält, sollen die meisten der ca. 55 bestehenden Parkplätze (gebührenpflichtig, max. 3h) im Planungssperimeter aufgehoben werden. Zusätzlich müssen ausserhalb des Wettbewerbsperimeters einige wenige Parkplätze in der Blauen Zone aufgehoben werden – dies zugunsten von neu zu schaffenden Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen, Mobility- und Elektrofahrzeuge sowie zugunsten eines Carparkfelds und der Taxistandplätze.

#### 4.2.6 *Motorisierter Individualverkehr*

Verkehrszählungen haben gezeigt, dass die Verkehrsbelastungen im Projektumfeld beträchtlich sind – insbesondere in den Abendspitzenstunden. Erste Überlegungen gehen in die Richtung, dass der gesamte Verkehr aus der Marienstrasse entweder in Richtung Kirchenfeldbrücke oder über den gesamten Helvetiaplatz in Richtung Bernastrasse umgeleitet werden müsste. Letzteres würde aber eine weitere Trennung des Platzes zwischen Historischem Museum und Alpinem Museum bewirken. Daher ist zu prüfen, ob die direkte Abbiegebeziehung von der Marienstrasse in die Thunstrasse beibehalten werden soll. Die Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind grundsätzlich auf ein Minimum zu reduzieren.

#### 4.3 *Beleuchtung*

Das Beleuchtungskonzept aus dem Wettbewerbsentwurf sieht eine Platzgrundbeleuchtung und eine Parkbeleuchtung im Baumring vor. Das im Rahmen des Wettbewerbs erstellte Lichtkonzept soll im Vorprojekt nach den Vorgaben aus dem städtischen Masterplan Licht ausgearbeitet werden. Die Koordination der Beleuchtungselemente mit dem Tragwerk der Fahrleitungen (insbesondere Masten als raumbildende Elemente) ist dabei sicherzustellen.

#### 4.4 Kleinbauten

Die heute auf dem Platz bestehenden Kleinbauten (öffentliches Pissoir, Kiosk, ehemaliges Stationsgebäude Thunstrasse 3) sind im Eigentum der Einwohnergemeinde Bern (Immobilien Stadt Bern). Mit der Umgestaltung soll die Haltestelle mit einer neuen Überdachung versehen werden. Es soll weiterhin eine Kleinbaute mit einem nutzerflexiblen und bedarfsgerechten Angebot bestehen. Eine öffentliche Toilettenanlage auf dem Helvetiaplatz ist zwingend und betrieblich unabhängig von den Kleinbauten zu planen. Sie wird von Immobilien Stadt Bern betrieben werden.

Das ehemalige Stationsgebäude (Thunstrasse 3) ist im Bauinventar als erhaltenswert eingestuft. Es handelt sich bei diesem schlichten Fachwerkbau um das letzte erhaltene Stationsgebäude der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen (VBW) auf Stadtgebiet, erbaut wohl 1898. Das Gebäude wird an Dritte vermietet. Künftig soll eine bedarfsgerechte Nutzung in Verbindung mit der grossen Qualität des Aussenraums ermöglicht werden.

### 5. Temporäre Aufwertungsmassnahmen und Testnutzung während der Projektierungsphasen

Damit die Bevölkerung bei geplanten Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten von Plätzen nicht viele Jahre auf eine Verbesserung warten muss, hat die Stadt ein Vorgehen entwickelt, welches die Bedürfnisse der Bevölkerung frühzeitig berücksichtigt. Konkret bedeutet das, dass bereits während der langjährigen Planung mittels – teils wiederholter – temporärer Aufwertungen konkrete Erfahrungen für die definitive Umgestaltung gesammelt werden. Mit sogenannten S-Projekten werden Plätze bereits nachhaltig aufgewertet. Mit sogenannten XS-Massnahmen werden Strassen und Plätze dank Möblierung während maximal 60 Tagen den Wünschen der Bevölkerung entsprechend attraktiver gemacht. Zu den XS-Massnahmen gehört etwa das temporäre Projekt «Ginko», mit welchem im vergangenen Sommer auf dem Helvetiaplatz erste Erfahrungen mit der Installation von Möbeln gesammelt wurden.

Aufgrund der Randbedingungen (Überbauungsordnung, Volksabstimmung) kann mit der definitiven Neugestaltung des Helvetiaplatzes frühestens ab 2024 gerechnet werden. Die temporären Aufwertungsmassnahmen sollen aber die Anrainer sowie die Bevölkerung anregen, den Platz bereits vor der Neugestaltung zu nutzen und auszutesten bzw. Bedürfnisse einzubringen. Mit diesen Massnahmen soll einerseits die Sicherheit gewonnen werden, dass später, bei der Realisierung des Umgestaltungsprojekts, die effektiven Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden – und nicht das, was Jahre zuvor eruiert worden war, aber inzwischen nicht mehr den Bedürfnissen des Quartiers entspricht. Andererseits soll die Bevölkerung bereits während der langjährigen Planungsphase von Aufwertungen und neuen Nutzungsmöglichkeiten profitieren können. Auf diese Weise fliessen die Erkenntnisse, die im Rahmen von S-Projekten und XS-Massnahmen gemacht werden, im Sinne einer «lernenden Planung» in die Planungsprozesse (hier: in das Vorprojekt) ein und machen Beteiligung, Aneignung und Mitgestaltung für die breite Bevölkerung einfach zugänglich. Die Kosten dieser Testnutzungen sind Bestandteil des Gesamtprojekts und des vorliegend beantragten Kredits.

### 6. Projektorganisation und Schnittstellen

#### 6.1 Projektorganisation

Die Gesamtprojektleitung für die Erarbeitung des Vorprojekts liegt bei der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt). Die inhaltliche Erarbeitung des Vorprojekts erfolgt in Zusammenarbeit mit verschiedenen städtischen Ämtern (Verkehrsplanung, Stadtgrün Bern, Denkmalpflege, Immobilien Stadt Bern, Polizeiinspektorat, Kultur Stadt Bern, Alters- und Versicherungsamt, Amt für Umweltschutz), BERNMOBIL und ewb.

## 6.2 Schnittstellen zu Drittprojekten

### 6.2.1. «Museumsquartier»

Um die Idee eines Museumsquartiers vertieft zu prüfen, haben Kanton und Stadt Bern sowie die Burgergemeinde Bern gemeinsam eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Dieter Bogner (bogner.knoll, Wien) hat in den vergangenen zwei Jahren diese Machbarkeitsstudie über das vielfältige Kulturareal im Kirchenfeld erstellt, welche verschiedene Entwicklungsbedürfnisse und -wünsche berücksichtigt. Die Studie zeigt auf, dass das bestehende Konglomerat von 11 Kulturinstitutionen, die sich zwischen dem südlichen Kopf der Kirchenfeldbrücke und der Kirchenfeldstrasse befinden, durch inhaltlich-systemische und bauliche Verbindungsmassnahmen zu einem «Museumsquartier Bern» entwickeln werden kann. Die dabei mögliche «Einheit aus Vielheit» besitzt grosses Potenzial für den Kultur- und Tourismusstandort von Stadt und Kanton Bern, aber auch für die Quartierbevölkerung. Die Machbarkeitsstudie wurde am 29. April 2019 öffentlich vorgestellt und stiess auf grosses Echo.

Zwischen Sommer 2019 und Herbst 2020 werden nun die inhaltlichen, funktionalen und räumlich-baulichen Verbundstellen zwischen den Kulturinstitutionen in einzelnen, je nach Thema unterschiedlich zusammengesetzten Arbeitsgruppen nach Vorgaben der Steuergruppe unter Leitung von Dieter Bogner ausgearbeitet. In diesen Prozess werden, je nach Thema, auch das Quartier, die Tourismusorganisation Bern Welcome und der Verein Museen Bern involviert.

### 6.2.2 Thunstrasse West

Sowohl die Gleisanlage als auch die Strassenoberfläche in der Thunstrasse West (zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz) wurden 2001 umfassend saniert. 18 Jahre später ist die Strasse nach wie vor in einem guten Zustand. Die Gleisfundation hingegen muss saniert werden: Im Bereich der Gleisbettung sind materialtechnische Schwachstellen entstanden, welche zu ungleichen Setzungen des Gleisoberbaus geführt haben. Die gesamte Gleisanlage zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz muss deshalb ersetzt werden. Gleichzeitig mit dem Gleisersatz soll die Haltestelle Luisenstrasse entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes saniert werden. Die heutige Veloführung entspricht nicht den aktuellen Anforderungen; zudem gibt es Konflikte mit dem Fussverkehr und Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Deshalb soll auch die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Die öffentlichen Abwasserkanäle zwischen Thun- und Helvetiaplatz befinden sich in einem ausreichenden bis guten Zustand, allerdings befinden sie sich unter dem Tramtrug. Deshalb sollen gleichzeitig mit dem Ersatz der Gleisanlage optimale Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Abwasserleitung später ohne bauliche Massnahmen im Bereich der Gleisanlage saniert werden kann. Weiter werden Teile der Leitungen von Energie Wasser Bern (ewb) erneuert oder ersetzt. Das Projekt wird in der Bauherrngemeinschaft Stadt Bern (Federführung: Tiefbauamt), BERNMOBIL und ewb umgesetzt.

Der Stadtrat hat im Juni 2018 für die Sanierung der Thunstrasse West einen Projektierungskredit von insgesamt Fr. 570 000.00 genehmigt (SRB Nr. 2018-336). Aktuell läuft das Plangenehmigungsverfahren, welches durch diverse Einsprachen – die primär die vorgeschlagene Lösung betreffend Fuss- und Veloverkehr infrage stellen – blockiert ist. Die Stadt Bern arbeitet intensiv an Optimierungsmöglichkeiten, damit die Einsprachen erledigt werden können.

## 7. Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit

Das Wettbewerbsverfahren wurde durch Vertreterinnen und Vertreter der Quartierkommission Kirchenfeld, der Museen und der Projektgruppe «Masterplan Museumsquartier» begleitet. Während der Erarbeitung des Vorprojekts werden die Anrainer beigezogen, da das Wettbewerbsergebnis Schnittstellenbereiche des Vorlands der Museen antastet und die Übergänge und Bedürfnisse der Anrainer in das Vorprojekt einfliessen sollen.

Es ist vorgesehen, eine Begleitgruppe mit den wichtigsten Stakeholdern einzusetzen, öffentliche Informationsveranstaltungen in den Quartierorganisationen abzuhalten und bei wichtigen Projektmeilensteinen auch die Öffentlichkeit zu informieren. Ein Kommunikationskonzept ist in Erarbeitung.

## 8. Termine

Vorbehältlich der Kreditbewilligung durch den Stadtrat, sind folgende Termine für die nächsten Projektierungsschritte vorgesehen:

Erarbeitung Vorprojekt	1. bis 4. Quartal 2020
Erarbeitung Bauprojekt	1. bis 4. Quartal 2021
Bewilligungsverfahren	ab 2022
Frühester Baubeginn	2024

## 9. Kosten

Die gesamten Kosten für die Umgestaltung des Helvetiaplatzes – inklusive Gleisbau (BERNMOBIL) und Werkleitungen (ewb) – werden sich voraussichtlich auf rund 32 Mio. Franken belaufen (Kostenschätzung +/- 30 %). Preisbasis bildet das Siegerprojekt «coquilles saint-jacques». Der Verteilschlüssel des Kostenteilers wird erst während der Erarbeitung des Bauprojekts festgelegt und in den Antrag des Ausführungskredits einfließen. BERNMOBIL und ewb werden ihren Anteil an die aufgelaufenen Projektierungskosten des nun beantragten Projektierungskredits der Stadt Bern rückwirkend zurückerstatten. Um die Zusammenarbeit und die Kostenübernahme zu regeln, wird eine Bauherrenvereinbarung erstellt.

Die Projektierungskosten setzen sich wie folgt zusammen:

<b>Erhöhung Projektierungskredit Vorprojekt bis Ausschreibung (inkl. MwSt.)</b>		
Bisher bewilligter Kredit	Fr.	600 000.00
Betriebskonzept Verkehr	Fr.	160 000.00
Erarbeitung Vorprojekt	Fr.	310 000.00
Erarbeitung Bauprojekt	Fr.	850 000.00
Bewilligung	Fr.	80 000.00
Ausschreibung	Fr.	390 000.00
Honoraranteil Prüflingenieur	Fr.	100 000.00
Diverses/Nebenkosten	Fr.	10 000.00
<b>Total Projektierungskredit Vorprojekt bis Ausschreibung</b>	<b>Fr.</b>	<b>2 500 000.00</b>
Temporäre Aufwertung und Testnutzung (5 Jahre)	Fr.	250 000.00
<b>Total Projektierungskredit (inkl. MwSt.)</b>	<b>Fr.</b>	<b>2 750 000.00</b>

## 10. Beiträge Dritter

BERNMOBIL und ewb werden ihren Anteil an die aufgelaufenen Projektierungskosten rückwirkend zurückerstatten. Weitere Beiträge Dritter sind nicht zu erwarten.

## **11. Folgekosten**

Der Projektierungskredit wird später in den Hauptkredit aufgenommen. Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Kategorie. Bei Nichtrealisierung des Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten. Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

## **12. Fakultatives Referendum**

Der vorliegende Kreditbeschluss unterliegt 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 die Vorlage Umgestaltung Helvetiaplatz; Projektierungskredit, Krediterhöhung.
2. Der bewilligte Kredit von Fr. 600 000.00 wird um Fr. 2 150 000.00 auf Fr. 2 750 000.00 (Konto I5100545, Kostenstelle 510110) erhöht.
3. Der Projektierungskredit ist später in den Realisierungskredit aufzunehmen.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 18. Dezember 2019

Der Gemeinderat