

## Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

### Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse; Planungskredit

#### 1. Worum es geht

Nördlich des Stadtzentrums fehlt zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau eine attraktive und direkte Verbindung ohne Höhendifferenzen für den Fuss- und Veloverkehr über die Aare. 2004 wurde im kantonalen Richtplan Veloverkehr die Schaffung einer Velobrücke aufgenommen. Mit ihr soll diese Netzlücke in der Agglomeration Bern geschlossen werden. In den folgenden Jahren wurde die mögliche Linienführung diskutiert, jedoch hat der Kanton keine konkrete Planung in Angriff genommen.

Mit SRB 2013-202 vom 16. Mai 2013 hat der Stadtrat die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köpfl, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen! erheblich erklärt (48 Ja, 16 Nein, 3 Enthaltungen). Damit wurde der Gemeinderat u. a. aufgefordert, in Absprache mit dem Kanton Bern die Federführung für die Planung des Projekts zu übernehmen. Daraufhin hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt) Mitte 2013 das Projekt übernommen.

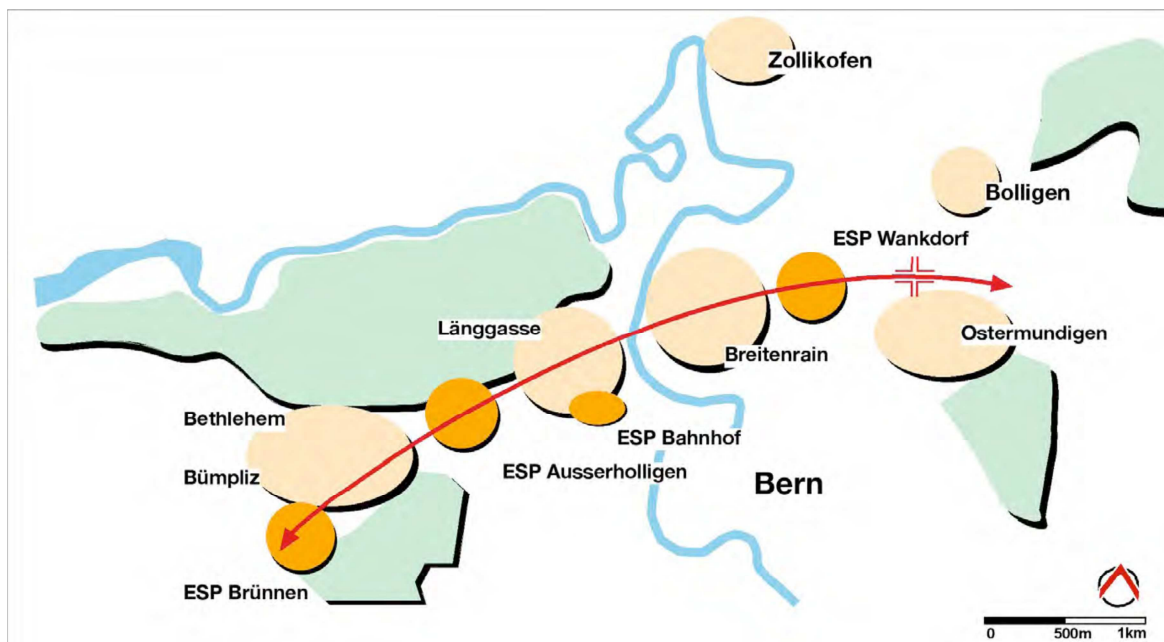
In einer ersten Planungsphase soll nun die Bestvariante für eine neue Fuss- und Veloverbindung zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau in einer differenzierten Variantenbeurteilung ermittelt und ausgearbeitet werden. Dabei sollen zu Vergleichszwecken verschiedene Brückenvarianten überprüft werden. Für diese Planungsphase wird dem Stadtrat hiermit ein Planungskredit von Fr. 560 000.00 beantragt.

#### 2. Vorgeschichte

Nördlich des Stadtzentrums von Bern weist das Fuss- und Velowegnetz eine Lücke auf: Es fehlt eine direkte Verbindung auf gleichem Höhenniveau zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau über die Aare. Die bestehenden Verbindungen führen über die Lorrainebrücke-Schützenmatte-Henkerbrünnli oder über das Stauwehr Felsenau. Beide Verbindungen sind wegen hohen Verkehrsbelastungen oder den Umwegen/Höhendifferenzen unattraktiv. Der Weg über das Wehr ist zudem eng und mit einem Fahrverbot belegt.

Die Schliessung dieser Netzlücke war bereits im kantonalen Richtplan Veloverkehr (2004) als Schlüsselprojekt aufgeführt. Im ersten Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern (2007) war das Vorhaben als Fuss- und Veloverbindung zwischen der Lorraine und der Tiefenaustrasse mit Kosten von 6,0 Mio. Franken enthalten. Linienführung und Kosten basierten allerdings auf einer Studie mit einer eher geringen Bearbeitungstiefe. In der Folge hat sich denn auch gezeigt, dass die Linienführung nicht realisierbar ist und die Kosten deutlich zu tief veranschlagt wurden. Die Zweckmässigkeit der Verbindung war damit aber nicht in Frage gestellt. Folglich wurde sie im Richtplan Veloverkehr der Stadt Bern von 2009 als Projekt von höchster Priorität aufgenommen.

Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland aus dem Jahr 2012 wurde das Vorhaben wieder aufgeführt, diesmal als Fuss- und Velobrücke Breitenrain - Länggasse und mit Kosten von 14,0 Mio. Franken. Das neu definierte Vorhaben wurde in das 2. Agglomerationsprogramm der Region Bern aufgenommen und Anfang 2014 vom Bundesrat in seinem Prüfungsbericht sehr gut beurteilt. Er schlägt eine Einstufung des Vorhabens als sogenanntes B-Projekt vor. Die definitiven Beschlüsse zu den Agglomerationsprogrammen fällen die eidgenössischen Räte im laufenden Jahr.



Die neue Langsamverkehrsschneise würde die Agglomeration, kantonale Entwicklungsschwerpunkte und dicht bebaute Stadtteile verbinden (aus Evaluation Linienführung 2009, vgl. Ziff. 3.1 hienach).

Mit dem Interfraktionellen Postulat SP/JUSO, GB/JAI, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Aline Trede, GB/Daniel Klausner, GFL/Michael Köppli, GLP): Neue Fuss- und Radwegbrücke Breitenrain-Länggasse: Bund und Kanton sagen JA! Was aber sagt die Stadt? vom 2. Juli 2009 wurde der Gemeinderat aufgefordert, das Projekt zu unterstützen und den Stadtrat über die Bedeutung einer Langsamverkehrsverbindung Breitenrain-Länggasse für Stadt und Region zu informieren. Mit SRB 147 vom 11. März 2010 erklärte der Stadtrat das Postulat mit 50:14 Stimmen erheblich. Die Projektverantwortung lag damals noch beim Kanton.

Im Mai 2012 richtete der Kanton Bern eine Anfrage an die Stadt Bern, ob diese die Federführung im Projekt übernehmen könnte. Der Gemeinderat bekundete im November 2012 in einem Brief an Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer die grundsätzliche Bereitschaft der Stadt, die Federführung bei den weiteren Planungsarbeiten zu übernehmen, nicht aber die Kosten. Im Januar 2013 informierte der Kanton die Stadt, dass die Brücke neu als wichtige Veloroute auf Gemeindestrassen klassiert werde und dass der Kanton an Velorouten dieser Kategorie einen Beitrag von höchstens 40 Prozent der Investitionskosten leisten könne. Falls die neue Brücke im Agglomerationsprogramm 2. Generation vom Bund als beitragsberechtigt anerkannt werde, beteilige sich der Kanton alternativ zu maximal 50 Prozent an den vom Bund nicht gedeckten Kosten. Die Finanzierungsverantwortung müsse aber in jedem Fall bei der Stadt Bern liegen.

Am 16. Mai 2013 schliesslich wurde die Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JAI, GFL/EVP, GLP (Stefan Jordi, SP/Monika Hächler, GB/Prisca Lanfranchi, GFL/Michael Köppli, GLP): Fuss- und Velobrücke Nordquartier-Länggasse: Planung endlich an die Hand nehmen! mit Beschluss 2013-202 vom Stadtrat erheblich erklärt (48 Ja, 16 Nein, 3 Enthaltungen). Damit wurde der Gemeinderat beauftragt, die Federführung des Projekts zu übernehmen, die Finanzierung mit dem Kanton aus-

zuhandeln und die vom Kanton nicht gedeckten Kosten dem Stadtrat als Kreditvorlage zu unterbreiten. Dazu dient die vorliegende Vorlage.

Eine neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Aare zwischen der Länggasse und dem Breitenrain wäre die erste solche Verbindung in dieser Grössenordnung in der Schweiz. Die Schliessung dieser Netzlücke würde massgeblich zur Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr beitragen. Sie hätte Signalwirkung für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in Stadt und Region Bern und als Leuchtturmprojekt käme ihr darüber hinaus nationale Ausstrahlung zu.

Ziel des Gemeinderats ist es, die Fuss- und Veloverkehrsverbindung auf der Grundlage eines Vorprojekts Mitte 2016 für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation (Finanzierungsperiode 2019 - 2023) als A-Projekt anzumelden.

### **3. Das Projekt**

#### *3.1. Projektziele und -inhalt*

In einer generellen Nachfragebeurteilung wurde 2007/2008 der Nutzen bzw. das Verkehrspotenzial einer Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen den Quartieren Breitenrain und Länggasse bereits einmal abgeklärt, und 2009 wurden mittels einer generellen Linienführungsstudie auch verschiedene mögliche Brückenlösungen analysiert und bewertet. Auf dieser Grundlage basiert die im Agglomerationsprogramm 2012 enthaltene konkrete Verbindungsvariante.

Angesichts der hohen Kosten und der Eingriffe des Vorhabens in den sehr sensiblen Siedlungs- und Landschaftsraum ist es aber wichtig, diese - aufgrund einer generellen Überprüfung definierte - Variante nochmals zu verifizieren, vertieft mit möglichen anderen Varianten zu vergleichen und die Bestvariante zu eruieren. In der nächsten Planungsphase werden deshalb schrittweise folgende Arbeiten durchgeführt:

- Grundlagen aufarbeiten;
- breite Auslegeordnung der denkbaren Varianten erarbeiten;
- Bewertungskriterien definieren;
- anhand einer Grobbewertung die vertieft zu bearbeitenden Varianten bestimmen;
- die prüfungswerten Varianten detaillierter ausarbeiten;
- anhand einer Detailbewertung die Bestvariante bestimmen.

Zu den wichtigsten Bewertungskriterien werden gehören:

- heutiger und künftiger Nutzen für lokale und regionale Nachfrageschwerpunkte, Nachfragepotenziale;
- Zeit- und Komfortgewinne, verbesserte Verkehrssicherheit;
- bauliche Machbarkeit und Verfügbarkeit der beanspruchten Flächen;
- Auswirkungen auf die Umwelt (z.B. Schattenwurf) und weitere räumliche und städtebauliche Wirkungen (z.B. Berücksichtigung der Vorgaben für das Unesco-Weltkulturerbe);
- touristische Attraktivität (z. B. Blick auf Berner Altstadt, Alpen);
- Qualität und Leistungsfähigkeit der jeweiligen Zubringerachsen;
- Kosten (Schätzung mit Genauigkeit  $\pm 30$  bis  $40$  %).

Mit diesem Vorgehen soll gewährleistet werden, dass die neue Brücke ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist und raum- und verkehrsplanerisch sorgfältig und angepasst an die heutige soziale und städtebauliche Situation ausgestaltet wird.

### 3.2. Projektorganisation

Die Federführung des Projekts liegt zumindest für die Planungsphase (vgl. dazu Ziff. 3.3) bei der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (Tiefbauamt). Es wird eine Behördendelegation gebildet, in welcher der Stadtpräsident und die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Einsitz nehmen. Der Lenkungsausschuss (LA) entscheidet als oberstes Gremium über die operativen Belange. Den Vorsitz im LA übernimmt der Stadttingenieur. Die ebenfalls betroffenen Ämter der Stadt Bern (Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung inkl. Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Denkmalpflege) sind in der Projektorganisation vertreten.

### 3.3. Planungsvereinbarung zwischen Stadt und Kanton Bern

Die Frage der Finanzierung ist nach wie vor Gegenstand von Diskussionen zwischen der Stadt und dem Kanton Bern. Sie hängt massgeblich davon ab, ob die Fuss- und Veloverbindung künftig als Teil des städtischen Netzes eingestuft wird (Kostenbeteiligung Kanton: 40 % gemäss Art. 59 des kantonalen Strassengesetzes) oder - gemäss geltendem kantonalen Sachplan Veloverkehr aus dem Jahr 2004 - als Teil des Kantonsnetzes vom Kanton zu bauen, zu betreiben und zu unterhalten sein wird (Art. 46 Strassengesetz). Die Frage der Einstufung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung wird im Rahmen des neuen Sachplans Veloverkehr entschieden, welchen das kantonale Tiefbauamt im Februar 2014 in die öffentliche Mitwirkung gegeben hat. Der aktuelle Mitwirkungsentwurf weist die Fuss- und Veloverbindung Breitenrain-Länggasse als anerkannte Lücke des *kommunalen* Netzes aus. Gegen diese Einstufung hat sich der Gemeinderat in seiner Mitwirkungs-eingabe von Anfang April 2014 zur Wehr gesetzt; er beantragt eine Einstufung der Verbindung als Teil des *kantonalen* Netzes.

Der kantonale Sachplan Veloverkehr wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2014 vom Regierungsrat des Kantons Bern erlassen; dazumal wird auch die definitive Einstufung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung feststehen. Weil sich der Kanton und die Stadt Bern über die Bedeutung des Vorhabens einig sind und die Berücksichtigung im Agglomerationsprogramm des Bundes ein rasches Vorgehen erfordert, soll die Planung nach übereinstimmender Auffassung trotz der offenen Finanzierungsfrage ausgelöst werden. Es wird deshalb eine Planungsvereinbarung abgeschlossen in deren Rahmen sich die Stadt verpflichtet, für die Planungsphase losgelöst von der definitiven Einordnung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung den Kostenteiler gemäss Artikel 59 des Strassengesetzes zu akzeptieren. Der Kanton hat bereits zugesichert, dass er für die nächste Phase bis zum Abschluss der Variantenbeurteilung 40 % der Planungskosten übernimmt - allerdings unter dem Vorbehalt, dass letztlich tatsächlich eine neue Fuss- und Veloverbindung realisiert wird.

## 4. Vorgehen, Termine

In einem ersten Schritt wird dem Stadtrat vorliegend der Bruttokredit für die Planungsphase bis und mit Variantenbeurteilung beantragt. Das Einladungsverfahren zur Beschaffung eines Planungsbüros für die Variantenbeurteilung ist parallel zur Kreditbeschaffung gestartet worden, damit unmittelbar nach der Kreditbewilligung durch den Stadtrat mit der Beurteilung begonnen werden kann. Die Resultate sind bis Ende 2014 zu erwarten. Nachfolgend sind folgende Meilensteine vorgesehen:

- |  |             |
|--|-------------|
| - Stadtratsantrag Aufstockung Planungskredit (Projektwettbewerb, Vorprojekt)     | Anfang 2015 |
| - anschliessend Start Projektwettbewerb  |             |
| - Abschluss Projektwettbewerb  | Ende 2015   |
| - Start Vorprojekt   | Anfang 2016 |
| - Stadtratsbeschluss Projektierungskredit (Bauprojekt und Bewilligungsverfahren) | Mitte 2016  |

- Eingabe im Agglomerationsprogramm 3. Generation des Bundes Herbst 2016
- Erarbeitung Bauprojekt Ab Anfang 2017
- Volksabstimmung Realisierungskredit und Überbauungsordnung Ende 2018

Das Vorprojekt muss bis Mitte 2016 so weit fortgeschritten sein, dass das Projekt inklusive der Kostenschätzung (+/- 20 %) für die Eingabe als A-Projekt in die 3. Generation der Agglomerationsprogramme bereit ist. Daher wird es aus zeitlichen Gründen notwendig sein, die Projektierungsleistungen für die Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses zu einem umfassenden Vorprojekt in die Aufstockung des Planungskredits aufzunehmen.

Mit dem Realisierungskredit werden die Erstellung des Ausführungsprojekts und die Unternehmenssubmission für die Realisierung (2019 und 2020) sowie der Bau (ab 2021) finanziert. Dieser Zeitplan gilt, falls es zu keinen Verzögerungen durch Einspracheverfahren kommt.

Da die Brücke eine Änderung im Zonenplan zur Folge hat, muss gleichzeitig mit dem Realisierungskredit über die Überbauungsordnung abgestimmt werden. Die Überbauungsordnung (ÜO) wird gleichzeitig mit der Erarbeitung des Bauprojekts vorbereitet.

## 5. Kostenzusammenstellung

Die Kosten für die Planung bis und mit Variantenbeurteilung belaufen sich auf ca. Fr. 560 000.00 (inkl. MwSt.). Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Vorleistungen		Fr. 100 000.00
Erste Phase Planungskredit (Variantenbeurteilung)		Fr. 370 000.00
Projektunterstützung/Vorbereitung/Planung	Fr. 130 000.00	
Grundlagen/Expertisen	Fr. 30 000.00	
Variantenbeurteilung	Fr. 210 000.00	
Diverses/Unvorhergesehenes (~10 %)		Fr. 50 000.00
Total exkl. MwSt.		Fr. 520 000.00
<b>Total Bruttokredit inkl. 8 % MwSt.</b>		<b><u>Fr. 560 000.00</u></b>

Für die weiteren Planungskosten eines Brückenneubaus wird in einem nächsten Schritt ein Kredit von rund einer Million Franken (inkl. MwSt.) nötig sein (Projektwettbewerb und Vorprojekt).

Gemäss der aktuell diskutierten Planungsvereinbarung wird der Kanton einen Beitrag von 40 % an diese Kosten leisten. Der Bund trägt die Planungskosten später mit seinem Beitrag an die Realisierung mit. Er trägt aber keine Kosten für die Planung und Projektierung von Vorhaben, die nicht zur Ausführung gelangen.

Für die nächste Phase werden der Stadt demnach Nettokosten von Fr. 336 000.00 verbleiben, die über die Spezialfinanzierung Fuss- und Veloverkehr finanziert werden. Eine allfällige spätere Einordnung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung als Teil des kantonalen Netzes im Rahmen des kantonalen Sachplans Veloverkehr wird am Kostenteiler für diese Planungsphase nichts verändern (siehe Kapitel 3.3).

Die Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet.

## 6. Finanzierung/Beiträge

Wie bereits dargelegt ist zurzeit offen, in welchem Umfang sich der Kanton Bern später an den weiteren Planungskosten und an den Investitionskosten beteiligen wird (siehe Kapitel 3.3). In dem für die Stadt Bern schlechteren Fall wird sich die Kantonsbeteiligung gestützt auf Artikel 59 Strassengesetz auf 40 % der Investitionskosten belaufen (Planung, Projektierung, Bau). Mit der Neueinreichung des Projekts fürs Agglomerationsprogramm als A-Projekt wird zudem eine Beteiligung des Bundes an den überprüften und auf einem Vorprojekt basierenden Kosten angestrebt. Dazu muss für die Fuss- und Veloverkehrsverbindung bis Mitte 2016 ein Vorprojekt mit Kostenschätzung vorliegen.

Wenn sich - wie im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland geschätzt (vgl. Ziff. 2) - die Realisierungskosten von 14,0 Mio. Franken bestätigen und der Bund den Beitrag leistet, den er im Prüfungsbericht 2014 in Aussicht gestellt hat, dann ergibt sich für die Realisierung in dem für die Stadt Bern schlechteren Fall (die Fuss- und Veloverkehrsverbindung wird vom Regierungsrat als Teil des kommunalen Velonetzes eingestuft) der folgende Kostenteiler:

	Betrag	%-Anteil
Anteil Kanton gemäss Strassengesetz	5,6 Mio. Franken	40 %
Anteil Bund gemäss prov. Prüfungsbericht 2014	4,4 Mio. Franken	31 %
Verbleibender Anteil Stadt	4,0 Mio. Franken	29 %
<b>Gesamtkosten</b>	<b>14,0 Mio. Franken</b>	<b>100 %</b>

Sollten die Kosten nach 2016, d.h. nach der Eingabe der Fuss- und Veloverkehrsverbindung ins Agglomerationsprogramm der dritten Generation höher als geplant ausfallen, ist nicht mit einem höheren Bundesanteil zu rechnen. Verbindliche Zusagen wird es erst mit der Beurteilung des dritten Agglomerationsprogramms 2018 geben. In einem solchen Fall käme kantonsseitig allenfalls die alternative Finanzierung gemäss Artikel 62 des Strassengesetzes ins Spiel, wonach der Kanton maximal 50 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten übernimmt. Die Realisierung der Brücke erfolgt nur bei gesicherter Mitfinanzierung durch Bund und Kanton.

## 7. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungswert	560 000.00	504 000.00	448 000.00	56 000.00
Abschreibung 10%	56 000.00	56 000.00	56 000.00	56 000.00
Zins 2.28%	12 770.00	11 490.00	10 215.00	1 275.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>68 770.00</b>	<b>67 490.00</b>	<b>66 215.00</b>	<b>57 275.00</b>

### Antrag

1. Für die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Breitenrain - Länggasse, erste Planungsphase bis und mit Variantenbeurteilung, bewilligt der Stadtrat einen Brutto-Kredit von Fr. 560 000.00 (inkl. MwSt.) zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100333 (KST 510110).
2. Dieser Kredit ist in allfällige spätere Projektierungs- bzw. Baukredite aufzunehmen.
3. Der städtische Anteil an den Planungskosten wird über die Spezialfinanzierung Reglement Förderung Fuss- und Veloverkehr (RFFV) finanziert.

4. Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet.
5. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 30. April 2014

Der Gemeinderat