

**Vortrag
des Gemeinderats an den Stadtrat
betreffend Abstimmungsvorlage ESP Bern-Wankdorf:**

- **Zonenplan mit Lärmempfindlichkeitsstufen**
- **Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen**
- **Kredit für den Kostenanteil der Stadt am Bau der S-Bahn-Stationen und die 1. Erschliessungsetappe**

1. Worum es geht

Auf den Fahrplanwechsel Ende 2004 sollen die S-Bahn-Stationen Wankdorf Süd und Nord realisiert sein und in Betrieb genommen werden können. Zur Sicherung der Zugänge zu den S-Bahn-Stationen sowie der Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit der S-Bahn müssen die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden.

Gleichzeitig mit dem *Zonenplan mit Lärmempfindlichkeitsstufen* für das Gebiet des ESP Wankdorf, mit dem die IG-Zonen im Umfeld der neuen S-Bahn-Stationen im Sinne der ESP-Richtplanung für ein bedürfnisgerechtes Nutzungsspektrum geöffnet werden sollen, werden dem Stadtrat zuhanden der Stimmberechtigten eine entsprechende *Überbauungsordnung* und ein *Kreditantrag* für den Stadtanteil an den Kosten für den Bau der S-Bahn-Stationen inkl. 1. Etappe der Erschliessungsanlagen unterbreitet.

2. Planungsvorbereitungen

2.1 Erlass einer Planungszone

Zur Sicherung des planerischen Handlungsspielraums für das ESP-Richtplanvorhaben "öV-Knoten" in unmittelbarer Nähe der projektierten S-Bahn-Stationen Wankdorf Süd und Nord hat der Gemeinderat der Stadt Bern im April 2000 das Umfeld der künftigen S-Bahn-Stationen für die Dauer von zwei Jahren einer Planungszone nach Art. 62 BauG unterstellt.

Die Planungszone ist eine vorsorgliche Massnahme. Sie ermöglicht es, präjudizierende Bauvorhaben in Gebieten, deren Nutzungsordnung geändert oder ergänzt werden soll, bis zum Entscheid über die Neuplanung zu verhindern. Mit der öffentlichen Auflage des Zonenplans mit Lärmempfindlichkeitsstufen im ESP Wankdorf und der Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen Wankdorf im März / April 2002 wurde die Planungszone abgelöst.

2.2 Übernahme des Baurechts der Firma Multitech Polyprint AG (MPA)

Wenn eine S-Bahn-Station attraktiv sein soll, muss sie mit dem lokalen öV (Bus und Tram) eng verknüpft werden, für die Fussgängerinnen und Fussgänger möglichst gut erschlossen sein und über ein einladendes Umfeld verfügen. Im Fall der S-Bahn-Stationen Wankdorf kann der geplante öV-Knoten südseitig, im Bereich der Liegenschaften Wankdorffeldstrasse 66, 66A und 68A, optimal angeordnet werden. Das fragliche Areal liegt direkt neben den Stationen. Die erwähnten Liegenschaften gehörten früher im Rahmen eines selbständigen Baurechts der Firma Multitech Polyprint AG (MPA). Baurechtgeberin war und ist die Burgergemeinde Bern. Das Baurecht läuft noch bis 2039.

Als die MPA ihr Baurecht zur Finanzierung ihres Neubaus im Schermenareal verkaufen wollte, beschlossen die zuständigen Behörden von Stadt und Kanton, sich den nötigen Handlungsspielraum für die Gestaltung des Stationsumfelds durch die Übernahme der genannten Baurechte mit den Gebäuden zu sichern.

Der Gemeinderat genehmigte mit GRB 1635 vom 6. September 2000 den Kaufvertrag, der von der Betriebskommission des Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik mit der Multitech Polyprint AG abgeschlossen worden war. Gleichzeitig bewilligte er den beantragten Kredit von Fr. 3 750 000.00 zuzüglich Handänderungskosten (Staat 1,7%) und Notariatskosten (1,0 Promille) von total ca. Fr. 135 000.00 zulasten der Investitionsrechnung des Fonds, Konto Nr. 1023.860.160.

Die Beschaffung und die Abgabe von Grundstücken für den Wohnungsbau und die Wirtschaft sowie die Sicherung von planerischen Zielen gehören zu den Kernaufgaben des Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik. Nach Artikel 14 des Fondsreglements kann der Fonds vorsorglich auch Grundstücke erwerben, die für das Verwaltungsvermögen vorgesehen sind. Solche Grundstücke, wenn sie für die Wahrnehmung der öffentlichen Interessen benötigt werden, müssen dann innert 5 Jahren vom Fonds- ins Verwaltungsvermögen übergeführt werden.

Im weiteren ist im Fondsreglement (Art. 12 und 13) vorgesehen, dass die Stadt den Fonds zu entschädigen hat, wenn sie Fonds-Grundstücke durch planerische Massnahmen wesentlich belastet oder beeinträchtigt oder wenn dem Fonds durch die Bereitstellung von Grundstücken für das Verwaltungsvermögen oder andere öffentliche Zwecke Ertragsausfälle entstehen. Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass solche Ertragsausfälle eintreten werden, wenn ein Teil des vom Fonds erworbenen Areals als Haltestelle des städtischen und regionalen öV sowie als Vorplatz der S-Bahn-Stationen genutzt werden wird.

Die MPA-Baurechte wurden vom Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik zusammen mit dem Kanton vorsorglich für die Realisierung der S-Bahn-Stationen erworben. Die hoheitliche Stadt wird sie spätestens mit der Erweiterung der öV-Anlagen resp. der Verlängerung der Tramlinie 9 bis zu den S-Bahn-Stationen ablösen müssen. Bis zu diesem Zeitpunkt wird der Fonds die Liegenschaften weiter vermieten und allfällige Verluste (Differenz Investitionsaufwand / Ertrag) der hoheitlichen Stadt in Rechnung stellen.

3. Zonenplan mit Lärmempfindlichkeitsstufen

3.1 ESP Bern-Wankdorf

Im Rahmen der Gemeinschaftsplanung von Stadt und Kanton Bern, der Gemeinden Ittigen und Ostermundigen sowie der BEA bern expo und der SBB wurden für das Gebiet des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts Bern-Wankdorf Konzepte zu den Bereichen Nutzung, Gestaltung und Verkehr entwickelt und aufeinander abgestimmt.

Die ESP-Planung weist räumlich und inhaltlich zwei Pole auf, die sich mit dem Begriffspaar "Wirtschaftsstandort – Erlebnisstandort" charakterisieren lassen. Zum Wirtschaftsstandort gehören die Arbeitszonen, insbesondere im Umfeld der künftigen S-Bahn-Stationen. Auf den Erlebnisstandort ausgerichtet sind demgegenüber die Grosse Allmend, die BEA-Ausstellungshallen, das neue Fussballstadion Wankdorf und die Hotelneubauten am Guisanplatz.

Der Richtplan zur Gemeinschaftsplanung ESP Bern-Wankdorf wurde am 4. Dezember 1996 vom Gemeinderat beschlossen und am 12. Dezember 1996 von allen Planungspartnerinnen und -partnern unterzeichnet.

3.2 Planungsziele und -inhalte

Mit dem Zonenplan mit Lärmempfindlichkeitsstufen (Plan Nr. 1325 / 5 vom 9. Juli 2002) sollen die Industrie- und Gewerbezone im Umfeld der S-Bahn-Stationen und der örtlichen Autobahnanschlüsse für ein breites Spektrum von Nutzungen geöffnet werden. Die Planung bildet eine der Voraussetzungen für die Schaffung eines marktfähigen Schwerpunkts für moderne Dienstleistungsbetriebe im Wankdorf. Die Nutzungsverdichtung an optimal erschlossenen Standorten wird durch den Kanton im Rahmen des ESP-Programms nachdrücklich unterstützt.

Der Wirkungsbereich des Zonenplans umfasst das Gebiet zwischen der Stauffacherstrasse, der östlichen Wankdorffeldstrasse und der östlichen Winkelriedstrasse sowie das Areal des eidgenössischen Zeughauses an der Papiermühlestrasse. Vorgesehen sind die Umzonung dieser Industrie- und Gewerbeflächen in die Dienstleistungs- und Gewerbezone (DG) beziehungsweise die Geschäfts- und Gewerbezone (GG) mit Teiländerung der Bauklassen sowie die Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung.

3.3 Infrastrukturvertrag

Am 17. Juli 2002 wurde zwischen der Stadt Bern und den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern im Planungsgebiet ein Infrastrukturvertrag abgeschlossen. Vertragsgrundlagen sind der Zonenplan und die Überbauungsordnung ESP Bern-Wankdorf. Der Vertrag regelt u.a.

- Art und Umfang der Infrastrukturanlagen, die im ESP-Gebiet Bern-Wankdorf in einer 1. und nachfolgenden weiteren Bauetappen realisiert werden sollen;
- den Zeitpunkt und die Ausführung der Anlagen der 1. Erschliessungsetappe;
- die Infrastrukturbeiträge der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer;
- die grundsätzliche Einigung über Landerwerbe für Basis- und Detailerschliessungsanlagen im Planungsgebiet;
- die Bauträgerschaft der Infrastruktur;
- die Kostenvorschüsse.

Der Vertrag bezieht sich auf alle Grundstücke, die mit dem Zonenplan einer Dienstleistungs- und Gewerbezone oder der Geschäfts- und Gewerbezone zugewiesen werden. Detailliert werden in einem besonderen Kapitel einerseits die gemäss kantonalem Baugesetz zu leistenden Beiträge der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an die Strassenbauprojekte und andererseits die zusätzlichen Infrastrukturbeiträge festgelegt, mit denen der Planungsmehrwert abzugelten ist.

3.4 Mitwirkung und Vorprüfung

Die Mitwirkungsaufgabe des Zonenplans fand vom 7. März bis 5. April 2001 statt. Es gingen Stellungnahmen von drei Parteien, drei Interessenorganisationen und einem betroffenen Baurechtnehmer ein. Die Planung wurde in den Mitwirkungsbeiträgen grundsätzlich unterstützt. Verschiedene Mitwirkende verlangten jedoch eine detailliertere Begründung für die Öffnung der Industrie- und Gewerbezone sowie den Nachweis, dass die Nutzungspläne den Anforderungen der Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung entsprechen.

Das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung beurteilte die Planung im Vorprüfungsbericht vom 30. November 2001 als den Zielen der Gesamtplanung im ESP Bern-Wankdorf

entsprechend und attestierte, dass sie gute Voraussetzungen für die Ansiedlung von neuen Unternehmungen schaffe und die umweltrechtlichen Randbedingungen einhalte.

Öffentliche Auflage: siehe Ziffer 5 des vorliegenden Vortrags.

4. Überbauungsordnung (UeO) Umfeld S-Bahn-Stationen Wankdorf

4.1 Wirkungsbereich der UeO (Planungsgebiet)

Der Perimeter der Überbauungsordnung umfasst die Gebiete nördlich, östlich und südlich der geplanten S-Bahn-Stationen. Dabei wurde berücksichtigt, dass das Umfeld der S-Bahn-Stationen Wankdorf einer neuen Nutzung zugeführt werden soll. Der UeO-Wirkungsbereich wurde deshalb gegenüber dem Perimeter der Planungszone nach Norden erweitert; er schliesst nun auch das ganze Gebiet Stauffacherstrasse 80 – 130 mit dem Schlachthofareal ein.

Die Wirkungsbereiche des Zonenplans mit Lärmempfindlichkeitsstufen ESP Wankdorf und der Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen Wankdorf sind nicht in allen Teilen identisch. Bereiche des Zonenplans, die ausserhalb des Stationsumfelds liegen, wie z.B. das Areal des eidgenössischen Zeughauses an der Papiermühlestrasse, werden von der Überbauungsordnung nicht erfasst.

4.2 Planungsziel

Auf den Fahrplanwechsel 2004 / 2005 vom 19. Dezember 2004 hin sollen die geplanten S-Bahn-Stationen Wankdorf Nord und Süd in Betrieb genommen und städtische sowie regionale Linien des öffentlichen Verkehrs mit der S-Bahn verbunden werden.

Die Überbauungsordnung sichert die Linienführungen und Haltestellenbereiche des öffentlichen Verkehrs sowie die Fuss- und Zweiradverbindungen von und zu den S-Bahn-Stationen und legt die generelle städtebauliche Entwicklung im Planungsperimeter fest. Sie ist so angelegt, dass die einzelnen Vorhaben in Etappen realisiert werden können.

4.3 Städtebauliches Konzept

Das Erscheinungsbild und die städtebauliche Integration der S-Bahn-Stationen sollen hohen Ansprüchen genügen. Es ist davon auszugehen, dass die Stationsanlagen selber eine starke Ausstrahlung sowohl auf den bahnseitigen Bereich mit publikumsintensivem Zugsbetrieb als auch auf die angrenzenden Quartiere haben werden. Entsprechend sorgfältig müssen sie in ein städtebauliches Konzept integriert werden, welches über die Gleisanlagen hinweg grossräumige Bezüge schafft und die prägenden öffentlichen Räume sowie den Auftritt der angrenzenden künftigen Überbauungen definiert.

Für den Fall, dass Investorinnen und Investoren sich für den Bau von höheren Gebäuden entscheiden sollten, als sie in der Bauordnung der Stadt Bern vorgesehen sind, definiert das Konzept die Bereiche, in denen dies möglich ist. Die städtebauliche und architektonische Qualität einer solchen Überbauung muss jedoch durch einen Wettbewerb sichergestellt werden. Wettbewerbe sollen auch dort durchgeführt werden, wo der öffentliche Raum durch Gestaltungsbaulinien definiert wird und in den Sockelgeschossen publikumsorientierte Nutzungen erwünscht sind.

4.4 Rahmenbedingungen seitens des Verkehrs

Neben der bestehenden Verkehrsinfrastruktur (Strassen- und Gleisanlagen) sind verkehrsseitig folgende Rahmenbedingungen von Bedeutung:

- Vorgaben des S-Bahn-Stationsprojekts der SBB.
- Koordination des städtebaulichen Konzepts mit dem S-Bahn-Stationsprojekt der SBB.
- Sicherung der Linienführung für den öV (inkl. Haltestellenbereiche).
- Sicherung der Fuss- und Veloverbindungen.
- Abstellplätze für Velos und Motorfahrzeuge.
- Sicherung der Erschliessungsanlagen für den motorisierten Individualverkehr, die Anlieferung und Notfallfahrzeuge.

4.5 öV-Knoten / Etappierung

Im Umfeld der S-Bahn-Stationen soll eine funktionelle und gestalterische Grundausrüstung entstehen, welche den ordentlichen Betrieb der Stationen gewährleistet und unterstützt. Zu dieser Ausrüstung gehören das Stationsgebäude mit einem Avec-Laden, die Passerelle, Zufahrten, Wendeplätze und Haltestellen für den öffentlichen Verkehr sowie Veloabstellplätze.

Die definitive Gestaltung und Materialisierung der Plätze Süd und Nord für alle nötigen öffentlichen Funktionen kann und soll in Etappen realisiert werden. Der Bau einer neuen Verbindungsstrasse Ost-West nördlich der Gleisanlagen wird durch Baulinien gesichert und kann je nach Fortschritt der baulichen Entwicklung in diesem Gebiet ebenfalls etappenweise erfolgen.

4.6 öV-Verknüpfungen

Eine Überprüfung der heutigen öV-Erschliessung im ESP Wankdorf bezüglich örtlicher und zeitlicher Verfügbarkeit der Transportmittel hat gezeigt, dass die Verknüpfung der S-Bahn mit den städtischen und regionalen Bus- und Tramlinien auf dem MPA-Areal südlich der Bahngeleise die zweckmässigste Lösung ist. Mit der Verlängerung oder Umlegung von Linien der öffentlichen Feinverteiler Tram und Bus bis zur S-Bahn-Station kann der Nutzen der öV-Transportketten gesteigert und auf ein grösseres Einzugsgebiet übertragen werden.

Im Vordergrund stehen die Verlängerung der Trolleybuslinie 20 von der heutigen Endhaltestelle Wyler zum Vorplatz Süd der S-Bahn-Stationen und die Anbindung der nur in Spitzenzeiten verkehrenden Tangentiallinie 28 (Eigerplatz–Burgernziel–Ostermundigen–Wyler). Im Blick auf die Entlastungswirkung für den Hauptbahnhof und die Innenstadt noch vordringlicher wäre allerdings die Verlängerung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz bis ins Wankdorf. Aus finanziellen Gründen und wegen anderer Prioritäten (Tram Bern-West) muss dieses Vorhaben allerdings vorerst zurückgestellt werden.

Mit den S-Bahn-Stationen verbunden werden sollen ebenfalls die RBS-Linien A (Ittigen–Wankdorf–Breitenrainplatz–Egghölzli) und P (Ittigen–Wankdorf–Breitenrainplatz–Allmendingen). Diese Option ist verknüpft mit der Umgestaltung des Wankdorfplatzes.

Die in der Überbauungsordnung vorgesehene neue Verbindung Winkelriedstrasse–Wankdorffeldstrasse–Vorplatz Süd (via westliches Amag-Areal) übernimmt für die Anbindung der öV-Linien an die S-Bahn eine wichtige Erschliessungsfunktion.

Die nördlich der Geleise durchführende RBS-Linie M (Münchenbuchsee) soll näher an die S-Bahn-Stationen herangezogen werden. Dies kann kurzfristig über eine neue Nord-Süd-Verbindung Stauffacherstrasse–Vorplatz Nord geschehen. Längerfristig wird jedoch eine direkte Zufahrt zum Vorplatz Nord über die neu zu erstellende Ost-Westverbindung nördlich der Gleisanlagen angestrebt. Beide Lösungen erfordern eine Bushaltestelle bei der S-Bahn-Station Nord.

4.7 Veloverkehr

Die Erschliessung der S-Bahn-Stationen und der Baufelder für den Veloverkehr wird mit den im Überbauungsplan ausgewiesenen Basis- und Detailerschliessungsanlagen in guter Qualität gewährleistet. Die Überbauungsvorschriften (Art. 5 Abs. 2) regeln auch die Anzahl der zu

erstellenden Veloabstellplätze: Auf der Nordseite sollen mindestens 100 Abstellplätze entstehen, auf der Südseite mindestens 200. Die Veloabstellplätze werden in der Nähe der Stationszugänge liegen und mindestens zu zwei Dritteln überdeckt sein. Die Fuss- und Veloverbindung, wie sie in der vom Stadtrat am 18. Mai 2000 erheblich erklärten Motion Oskar Balsiger (SP) betreffend Veloverbindung Breitenrain–Ittigen (Umgehung Wankdorfplatz) gefordert wird, ist in der Überbauungsordnung als Basiserschliessungsanlage aufgeführt.

4.8 Inhalte der Überbauungsordnung

Die Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen Wankdorf (Plan Nr. 1327 / 2 vom 9. Juli 2002 mit Vorschriften) regelt in ihrem Wirkungsbereich insbesondere folgendes:

- Abstimmung der Linienführung und der Haltestellen der städtischen und regionalen Verkehrsbetriebe sowie der strassenseitigen Erschliessung auf die S-Bahn-Stationen.
- Sicherung der Fuss- und Veloverbindungen.
- Aufwertung des öffentlichen Raums nördlich und südlich der S-Bahn-Stationen.
- generelle städtebauliche Ausrichtung zukünftiger Überbauungen.
- Qualitätssicherung bezüglich Architektur und Gestaltung von Gebäuden in städtebaulich wichtigen Situationen sowie von höheren Gebäuden und Hochhäusern.
- Abstimmung der Vorschriften zur Parkplatzbemessung auf die verkehrstechnischen und umweltrechtlichen Randbedingungen.
- Schutzbestimmungen für Bauten.
- Baumpflanzungen.

Für die Ergänzung des bestehenden Verkehrsnetzes wird eine neue Basiserschliessungsstrasse über das westliche Amag-Areal festgelegt, die eine wichtige Voraussetzung für die öV-Linienführung zu den S-Bahn-Stationen darstellt.

Neue Detailerschliessungsstrassen sind im Bereich nördlich der Gleisanlagen vorgesehen: Die neue Strasse Ost-West parallel zu den Gleisanlagen soll eine optimale Erschliessung der tiefen Baufelder ermöglichen, auf denen neue, höhere Gebäude mit Ausrichtung gegen Süden, d.h. zu den Bahnanlagen hin entstehen können. Ein Kreisel auf der Ostseite wird die Einmündung der Detailerschliessungsstrasse in die Stauffacherstrasse sichern. Die beiden neuen Verbindungen in Nord-Süd-Richtung – von der Stauffacherstrasse zum S-Bahn-Stationsvorplatz Nord – haben einerseits eine wichtige Erschliessungsfunktion in diesem Gebiet, das sehr dicht überbaut werden kann; andererseits unterstützen sie das städtebauliche Ordnungsprinzip.

4.9 Realisierung / Etappierung

Mit der Überbauungsordnung wird eine zukunftsorientierte bauliche Entwicklung von hoher städtebaulicher Qualität angestrebt. Die auf die planerischen Inhalte abgestimmten konkreten Projekte können in Etappen realisiert werden, ohne dass dadurch das S-Bahn-Projekt und die Verknüpfung der Stationen mit dem öffentlichen Verkehr gefährdet werden. Kernstück der vorliegenden Planung sind die S-Bahn-Stationen Wankdorf Süd und Nord, die bis Dezember 2004 erstellt werden sollen. Ebenfalls auf diesen Zeitpunkt hin wird ein erster Teil der Grundausstattung realisiert (siehe Ziffer 7ff.). Das Projekt für die Verlängerung der Tramlinie 9 wird zurzeit im Rahmen des Wettbewerbs für die Umgestaltung des Wankdorfplatzes studiert. Die Ausführung ist jedoch erst für später vorgesehen.

4.10 Schnittstelle zum Wettbewerb Wankdorfplatz

Bis Ende 2002 läuft das Wettbewerbsverfahren für die Umgestaltung des Wankdorfplatzes. Das Resultat dieses Wettbewerbs wird die künftige Verkehrsführung und die Gestaltung des

Platzes sowie der angrenzenden Strassen massgeblich beeinflussen. Die Schnittstelle zwischen der Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen und dem Wettbewerb Wankdorfplatz wurde so gewählt, dass inhaltliche Überschneidungen höchstens im Randbereich Wankdorfplatz Nord-West / Winkelriedstrasse Nord-Ost auftreten können. Die Resultate der zweiten Überarbeitungsstufe werden erst Anfang Dezember 2002 bekannt sein. Allfällige Massnahmen, welche auf das Planungsgebiet Umfeld S-Bahn-Stationen Auswirkungen haben könnten, sind später in einem kantonalen Strassenplanverfahren zu regeln.

4.11 Schnittstelle zum Projekt Autobahnausbau

Das kantonale Autobahnamt bereitet zurzeit die Erneuerung und den Ausbau der Stadttangente Bern Nord vor. Im Bereich Stauffacherstrasse geht es um zusätzliche Fahrspuren auf der A 1 und SN 6. Ein entsprechender Strassenplan soll noch in diesem Jahr aufgelegt werden. Der Planentwurf wurde der Stadt erst im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens zur UeO S-Bahn-Stationen zur Kenntnis gebracht. Er sieht vor, beim Ausbau der Stadttangente die Stauffacherstrasse entlang der Autobahn auf einer Länge von ca. 440 m um 4 bis 7 m nach Süden zu verschieben. Die in der Überbauungsordnung festgelegten Baulinien entlang der Stauffacherstrasse werden davon nicht tangiert. Allerdings hat die Strassenverschiebung Auswirkungen auf die Gestaltungsqualität des Aussenraums, d.h. das Strassenprofil mit Trottoir, Baumreihen und Vorland.

Aus politischen und verfahrensrechtlichen Gründen hat der Gemeinderat beschlossen, dem Stadtrat die Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen ohne Berücksichtigung des Autobahnausbaus zu unterbreiten – im Wissen darum, dass die Stauffacherstrasse und eventuell auch die nördliche Baulinie durch einen nachgelagerten Strassenplan des Kantons dereinst allenfalls geändert werden müssen. Im jetzigen Zeitpunkt soll aber vermieden werden, dass die öffentliche Diskussion über einen eventuellen Ausbau der Stadttangente den Entscheid über die Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen Wankdorf belastet. Beide Planungsgeschäfte haben unterschiedliche materielle Inhalte sowie Planungs- und Rechtsverfahren.

4.12 Infrastrukturvertrag

Gemäss dem Infrastrukturvertrag vom 17. Juli 2002 (siehe Ziffer 3.3) werden die Eigentümerinnen und Eigentümer der Grundstücke, die mit dem Zonenplan umgezont werden, Grundeigentümerbeiträge in Höhe von 9,2 Mio Franken leisten. Der Anteil der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer beträgt je nach Bedeutung der Anlage zwischen 75 und 100% der geschätzten Erstellungskosten. Die Beiträge werden zur Hälfte fällig, wenn mit dem Bau der S-Bahn-Stationen begonnen wird. Die andere Hälfte ist zwei Jahre nach Fälligkeit der 1. Rate zu leisten.

Ferner haben sich die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verpflichtet, der Stadt Bern bei Neuüberbauungen oder bei der Umnutzung bestehender Bauten und Anlagen zusätzliche Infrastrukturbeiträge in Höhe von Fr. 52.50 pro m² Bruttogeschossfläche zu entrichten. Der zusätzliche Infrastrukturbeitrag der Burgergemeinde Bern (Domänenverwaltung und Burgerspital) reduziert sich dabei um Fr. 20.80, weil die Burgergemeinde sich bereit erklärt hat, die auf dem Schlachthof-Areal (städtisches Finanzvermögen) lastende Baubeschränkungsdiensbarkeit, die eine anderweitige bauliche Nutzung des Areal ausschliesst, im Grundbuch ohne zusätzliche finanzielle Forderung löschen zu lassen. Ihr zusätzlicher Infrastrukturbeitrag beträgt somit Fr. 31.70 pro m² Bruttogeschossfläche. Die genannten Ansätze der zusätzlichen Infrastrukturbeiträge werden nach Ablauf einer dreijährigen Wartefrist seit Genehmigung des Vertrags durch den Gemeinderat an den Konsumentenpreisindex gebunden.

Der Infrastrukturvertrag legt weiter die Preise für den Erwerb von Land für den Strassenbau fest. Nördlich der Bahnlinien beträgt der Ansatz Fr. 150.00 pro m², sofern nicht eine von den Vertragsparteien anerkannte Schätzung zu einem anderen Landpreis kommt; südlich der Bahnlinie gelten je nach Grundstück Ansätze zwischen Fr. 300.00 und Fr. 420.00 pro m².

Schliesslich enthält der Vertrag Bestimmungen über allfällige spätere Vertragsanpassungen und über die Rechtsnachfolge bei der Veräusserung von Grundstücken. Er verliert seine Verbindlichkeit für die leistungspflichtigen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, wenn der Zonenplan und die Überbauungsordnung nicht rechtskräftig werden oder daran Änderungen betreffend die Nutzungsart, das Nutzungsmass, die Empfindlichkeitsstufenzuweisung oder die Anzahl zulässiger Parkplätze vorgenommen werden.

4.13 Mitwirkung

Die öffentliche Auflage der Überbauungsordnung zur Information und Mitwirkung der Bevölkerung fand vom 26. September bis 25. Oktober 2001 statt. Es gingen 17 Beiträge ein.

Die Absicht, mit der UeO die Linienführung und die Haltestellenbereiche für den öffentlichen Verkehr zu sichern und die künftige Bebauung der an die öffentlichen Räume grenzenden Flächen zu regeln, wurde in den Mitwirkungseingaben mehrheitlich begrüsst.

Auf Ablehnung stiess der UeO-Entwurf bei zwei Baurechtnehmern, deren Liegenschaften von der vorgesehenen Basiserschliessung zwischen der Winkelriedstrasse und dem S-Bahn-Stationsvorplatz Süd tangiert werden:

- Der Abbruch der Liegenschaft Wankdorffeldstrasse 68 bedeutete einen schwerwiegenden Eingriff in die Besitzstandsgarantie; er könnte nur mit dem übergeordneten öffentlichen Interesse gerechtfertigt werden, dass hier ein gut funktionierender öV-Knoten von regionaler Bedeutung realisiert werden soll.
- Ähnliches gilt für die neu zu erstellende Strasse, die über das westliche Amag-Areal führt. Hier muss im öffentlichen Interesse, allerdings in vergleichsweise geringfügigem Ausmass, Ausstellungsfläche der Amag zugunsten der geplanten Erschliessungsstrasse aufgehoben werden. Verkehrsstudien zeigen, dass es zu der in der Überbauungsordnung vorgeschlagenen Erschliessung, insbesondere zur *definitiven* Linienführung Tram / Bus, keine fachlich vertretbaren Alternativen gibt und aus verkehrstechnischer und städtebaulicher Sicht keine andere Lösung angeboten werden kann.

Mit dem Eigentümer des Gebäudes Wankdorffeldstrasse 68, Herrn Max Frei, und mit der Amag sollen Lösungen vereinbart werden, die sicherstellen, dass der Realisierung der 1. Erschliessungsetappe nichts mehr im Weg steht.

4.14 Vorprüfung

Das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung schloss die Vorprüfung der Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen Wankdorf am 8. Februar 2002 ab.

Im Vorprüfungsbericht wird grundsätzlich anerkannt, dass es mit dem geplanten Umnutzungs- und Verdichtungskonzept gelinge, einen Teil des ESP Bern-Wankdorf städtebaulich aufzuwerten und seine Attraktivität für Arbeits- sowie, in bescheidenerem Rahmen, auch für Wohnnutzungen zu erhöhen. Voraussetzungen für die Genehmigung der Überbauungsordnung seien jedoch die Anpassung des ESP-Richtplans Bern-Wankdorf und die Berücksichtigung der flankierenden Massnahmen aus dem Erläuterungsbericht nach Art. 47 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung RPV vom Juni 2001 zum Zonenplan mit Lärmempfindlichkeitsstufen ESP Bern-Wankdorf.

Die im Vorprüfungsbericht erwähnten konkreten Punkte konnten mehrheitlich bereinigt und in die Planungsvorlage übernommen werden.

5. Öffentliche Auflage Zonenplan / Überbauungsordnung

5.1 Einsprachen

Der Zonenplan und die Überbauungsordnung wurden gemeinsam öffentlich aufgelegt, und zwar vom 14. März bis 12. April 2002. In dieser Zeit gingen 8 Einsprachen ein:

- Die *Burgergemeinde Bern*, die *Amag*, die *Aegertenhof AG Immobilien*, die *Alb. Wahlen AG* und die *Vigier Holding AG* verlangten eine erweiterte Besitzstandsgarantie für die Dauer der laufenden Baurechte und die Zuordnung ihrer Areale zur Lärmempfindlichkeitsstufe III. Die *Amag* und die *Alb. Wahlen AG* lehnten zusätzlich den Ausschluss von Werkhöfen und Materiallagern im Planungsgebiet nördlich der Geleise ab. Die *Giesbrecht AG* beantragte Anpassungen der Überbauungsordnung zugunsten der Besitzstandsgarantie.

Diesen Forderungen ist entgegenzuhalten, dass

- die bisherigen Bauten und Anlagen in ihrem Bestand und bezüglich der bisherigen Nutzung eine Besitzstandsgarantie nach Art. 3 BauG geniessen.
- *neue* Werkhöfe und Materiallager im Widerspruch zu den ESP-Planungszielen stehen.
- die Zuordnung zur Geschäfts- und Gewerbezone GG beziehungsweise Dienstleistungs- und Gewerbezone DG für die Teilareale ein breites Spektrum von Nutzungsmöglichkeiten öffnet.
- die Zuweisung der Grundstücke zur Lärmempfindlichkeitsstufe III eine gute Wohnqualität ausschliesst.

- Die *Amag*, die *Aegertenhof AG Immobilien* und die *Alb. Wahlen AG* stellten den Antrag, die Liegenschaften Wankdorffeldstrasse 69–77 und Winkelriedstrasse 14–16 der Geschäfts- und Gewerbezone zuzuweisen. Sie verlangten ausserdem, auf die Plafonierung der Abstellplätze auf 75% des Minimalwerts nach kantonaler Bauverordnung zu verzichten.

Diesen Forderungen ist entgegenzuhalten, dass

- die vorgesehene Wohnzone b für die Liegenschaften Wankdorffeldstrasse 69–77 und Winkelriedstrasse 14–16 der gegenwärtigen Nutzung entspricht.
- die Reduktion der Parkplatzzahl gegenüber der kantonalen BauV aufgrund der Umweltschutzvorschriften und auch wegen der Strassenkapazitäten geboten ist.

- Die *Burgergemeinde Bern* verlangte den Verzicht auf die Ost-West-Erschliessung mit Kreisel und die östliche Nord-Süd-Erschliessung auf der Nordseite der Geleise. Die *Vigier Holding AG* stellte den Antrag, die neue Ost-West-Verbindung nördlich der Geleise durchgehend als Basiserschliessung einzustufen.

Diesen Forderungen ist entgegenzuhalten, dass

- die Ost-West-Verbindung mit Kreisel und die östliche Nord-Süd-Verbindung auf der Nordseite der Geleise für die bauliche Entwicklung des Planungsgebiets zweckmässig und nötig sind.
- nach wie vor die Stauffacherstrasse die Funktion der Basiserschliessung erfüllt und die neu geplante Strasse vornehmlich den Charakter einer Detailerschliessung für die sehr tiefen Baufelder hat.

- Der *Eigentümer der Liegenschaft Wankdorffeldstrasse 68*, Herr Max Frei, verlangte die Verschiebung seines Gebäudes in das Baufeld E4 oder, falls dies nicht möglich sein sollte, eine Abänderung der südlichen Erschliessung der S-Bahn-Haltestelle.

Die beantragte Gebäudeverschiebung ist technisch machbar, aber finanziell aufwendig. Ob und wann sie realisiert wird oder ob dem Einsprecher eine andere Möglichkeit angeboten werden kann, ist noch offen.

- *Bern bleibt grün* schliesslich verlangte, die südliche Erschliessung der S-Bahn-Stationen für Grossanlässe sei zu verbessern und aufzuwerten. Ausserdem müsse der zum geschützten Verwaltungsgebäude des Schlachthofs gehörende Garten erhalten bleiben.

Diesen Forderungen ist entgegenzuhalten, dass

- die südliche Erschliessung der S-Bahn-Stationen für die Besucherströme vom und zum Wankdorfstadion via Sempachstrasse ausreichend dimensioniert ist.
- der Gartenanteil, welcher durch die projektierte Strasse konsumiert wird, im Umfeld des geschützten Gebäudes Stauffacherstrasse 80 kompensiert werden kann.

5.2 Ergebnis der Einspracheverhandlungen

Die Einspracheverhandlungen fanden am 7. Juni 2002 statt. Die Einsprachen von *Bern bleibt grün* und *Vigier Holding AG* wurden zurückgezogen. Mit den übrigen Einsprechenden konnte keine Einigung erzielt werden. Der Gemeinderat wird dem kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung beantragen, die aufrechterhaltenen Einsprachen abzuweisen beziehungsweise darauf nicht einzutreten.

6. Das Projekt S-Bahn-Stationen Wankdorf Nord und Süd

Die S-Bahn-Stationen Wankdorf sind Bestandteil des Richtplans ESP Bern-Wankdorf vom Dezember 1996 und für die öV-Erschliessung des Gebiets von zentraler Bedeutung. Analog der S-Bahn-Station Ausserholligen sollen sie zu einem wichtigen Knoten im Netz der S-Bahn Bern mit guten Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Linien werden. Damit wird einerseits der Hauptbahnhof Bern entlastet; andererseits entstehen eine neue öV-Dreh-scheibe und in deren Umfeld ein attraktives städtisches Subzentrum.

Durch die Verknüpfung der S-Bahn-Stationen mit den städtischen und regionalen öV-Linien kann der ESP Wankdorf mit seinen unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Freizeit, Sport) optimal erschlossen und aufgewertet werden. Die Buslinie 20 (Wyler), die Tangentialbuslinie 28 (Eigerplatz–Burgernziel–Ostermundigen–Wyler) sowie die RBS-Linien A (Allmendingen), P (Papiermühle) und M (Münchenbuchsee) werden an diesem regionalen Umsteigeknoten zusammenlaufen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch die Verlängerung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz via Papiermühlestrasse–Wankdorfplatz zu den S-Bahn-Stationen vorgesehen.

6.1 Die neuen Stationen

Lage und Anordnung der beiden S-Bahn-Stationen werden weitgehend durch die bestehenden Bahnanlagen bestimmt. Die Stationen mit den Perrondächern, die überdachte Passerelle und das südliche Schutzdach bilden eine gestalterische Einheit. Die leicht geschwungene Passerelle als Verbindung der Vorplätze Süd und Nord und der Perrons bildet eine grosszügige, 8 m breite promenadenartige Überbrückung des Geleisefelds.

Kanton und Stadt stellten hohe Ansprüche an die S-Bahn-Stationen bezüglich Sicherheit und Gestaltung. Der Berner Architekt Rolf Mühlethaler, der schon die inzwischen mehrfach ausgezeichnete S-Bahn-Station Ausserholligen entworfen hat, wurde deshalb von den SBB auch mit der Ausarbeitung des Projekts für die S-Bahn-Stationen Wankdorf beauftragt. Der Gestaltungsvorschlag Mühlethalers setzt aus städtebaulicher und architektonischer Sicht einen starken Akzent im ESP Wankdorf und wird in seiner Art einmalig sein in der Schweiz.

6.2 Perronanlagen

- Auf der Nordseite (Achse Bern–Olten) werden ein Zwischen- und ein Aussenperron erstellt; auf der Südseite (Achse Bern–Thun) entsteht ein neuer Zwischenperron. Die Perrons sind je 220 m lang und ab Schienenoberkante 55 cm hoch. Um Raum für die Zwischenperrons zu schaffen, wird auf beiden Spangen jeweils das südliche Gleis entsprechend nach aussen verschoben. Auf Begehren des Kantons Bern ist die Breite des Aussenperrons im Norden so ausgelegt, dass allenfalls ein viertes Geleise Platz findet. Die Option für das vierte Geleise (in Nordlage) wurde bei der Stationsplanung berücksichtigt. Falls es gebaut wird, kann die Passerelle entsprechend verlängert und mit einem neuen Ausgang versehen werden.
- Die von den SBB befürwortete Verlängerung der Perrons von 220 auf 320 m wurde geprüft, aus Kostengründen jedoch verworfen. Hingegen ist im Projekt die Option zweier Perronkanten für Sonderzüge von 400 m Länge berücksichtigt.
- Die Perronerschliessung erfolgt über eine Passerelle und je Perron durch einen Lift und eine Treppe. Im Bereich der Passerellenzugänge sind die Perrons auf einer Länge von 60 m überdacht. Die Passerelle selbst ist auf der gesamten Länge ebenfalls überdacht.
- Die Lage der Passerelle und das generelle, städtebauliche Konzept wurden so aufeinander abgestimmt, dass die Passerelle auch als lokale Fussgängerverbindung dient.
- Auf der Ostseite der S-Bahn-Stationen sind jeweils zusätzliche Perronzugänge (einfache Passerellen mit Treppen) vorgesehen.
- An den westlichen Perronenden werden Überfahrten für Reinigungsmaschinen erstellt.

6.3 Kosten und Kostenteiler

Die Kosten für den Bau der S-Bahn-Stationen Wankdorf (Bauten und Anlagen) belaufen sich auf 29,639 Millionen Franken (+ / -10%). Davon übernehmen die SBB 5,9 Millionen und der Kanton 16,4 Millionen Franken; auf die Stadt entfällt demnach ein Kostenanteil von 7,3 Millionen Franken. Der Beitrag der Stadt an den Bau der S-Bahn-Stationen ist in der Kostenzusammenstellung für die 1. Realisierungsetappe (siehe Ziffer 8) aufgeführt und im beantragten Gesamtkredit enthalten.

7. Die 1. Realisierungsetappe

Die S-Bahn-Stationen Wankdorf (Bauherrschaft: SBB) sollen Ende 2004 in Betrieb genommen werden. Auf diesen Zeitpunkt hin ist mindestens die Zugänglichkeit zu den Stationen von Norden und von Süden her mit vertretbarem Aufwand auf befriedigende Weise sicherzustellen.

Das städtebauliche Konzept, wie es in der Überbauungsordnung definiert ist, lässt sich aus verschiedenen Gründen nicht bereits bis zur Eröffnung der S-Bahn-Stationen realisieren: Noch stehen der Erwerb von Schlüsselgrundstücken aus und sind die Finanzierungsfragen nicht abschliessend geklärt.

7.1 Erschliessungsetappen

In Anbetracht der angespannten finanziellen Lage, in der sich Stadt und Kanton befinden, wurde nach Möglichkeiten gesucht, wie die Ausführung der vorgesehenen Erschliessungsmassnahmen etappiert und die anfallenden Kosten auf einen grösseren Zeitraum verteilt werden könnten. Zur Diskussion standen drei Varianten:

- Für die *Variante I* (minimaler Ausbau, ohne Verlängerung der Buslinie 20 / Wyler bis Stationsvorplatz Süd) wurden die Kosten auf 32,8 Mio. Franken geschätzt.
- Die *Variante II* (minimaler Ausbau, Verlängerung der Buslinie 20 bis Stationsvorplatz Süd mit Wende- und Umsteigeplatz inkl. neue Strassenverbindung Winkelriedstrasse–Wankdorffeldstrasse über das westliche Amag-Areal) kostet 48,3 Mio. Franken. Bei dieser Erschliessungsvariante bleibt das ehemalige MPA-Gebäude vorerst bestehen, hingegen wird das Gebäude Wankdorffeldstrasse 68 gegen Osten verschoben, um die Durchfahrt der Busse zu ermöglichen.
- Die *Variante III* sieht zusätzlich den Abbruch MPA-Gebäudes zugunsten eines Neubaus gemäss Überbauungsordnung vor. Damit wird Platz geschaffen für die künftige Tramwendeschleife. Voraussichtliche Kosten 47,2 Mio. Franken.

Die Behördendelegation Stadtentwicklung, in der Stadt und Kanton sowie die SBB und Bernmobil vertreten sind, sprach sich an ihrer Sitzung vom 4. März 2002 für eine Etappierung der Erschliessungs- und Gestaltungsmassnahmen gemäss *Variante II* aus. Dieser Entscheid wurde an die Bedingung geknüpft, dass die Verschiebung des Gebäudes Wankdorffeldstrasse 68 technisch möglich ist und sich mit angemessenem finanziellem Aufwand realisieren lässt. Inzwischen hat eine Machbarkeitsstudie gezeigt, dass die Verschiebungskosten sehr hoch wären. Deshalb werden nun auch noch andere Möglichkeiten geprüft.

7.2 Ergänzende Massnahmen

Für die Erschliessung der S-Bahn-Stationen auf der Nordseite wurde der Behördendelegation seitens der kantonalen Projektkoordination lediglich ein Fussweg ab Stauffacherstrasse vorgeschlagen. Der Gemeinderat ist jedoch der Auffassung, dass beim Aufwand, der für den Bau der S-Bahn-Stationen erbracht werden muss, eine Erschliessung dieser Anlagen nur durch einen Fussweg nicht genügt: Die S-Bahn-Stationen sollen Signalwirkung für die Entwicklung des modernen Dienstleistungsstandorts Bern-Wankdorf haben, wie er mit der ganzen ESP-Planung angestrebt wird. Einen Vorplatz als Ort der Ankunft und eine befahrbare Strassenverbindung erachtet der Gemeinderat deshalb als Minimum für die S-Bahn-Station Wankdorf Nord. Zur minimalen Ausrüstung gehören auch gedeckte Veloabstellplätze in Stationsnähe.

Der Gemeinderat wird sich deshalb in der Behördendelegation nochmals dafür einsetzen, dass die nördliche Detailerschliessungsstrasse gemäss UeO in die Erschliessungsvariante II aufgenommen wird. Dies liegt umso näher, als die SBB für den Bau der S-Bahn-Stationen ohnehin temporär eine gekofferte Baupiste werden erstellen müssen und diese gewissermassen eine Vorleistung für die zukünftige Erschliessungsstrasse darstellt, die übernommen werden kann.

Gleichzeitig ist auch ein Betrag für den Vollanschluss der Stauffacherstrasse an die Papiermühlestrasse in den Kostenvoranschlag für die Etappierungsvariante II aufzunehmen: Das ganze Gebiet nördlich der Gleisanlagen kann nur als genügend erschlossen gelten, wenn dieser Anschluss zur Verfügung steht. Der betreffende Knoten ist zwar eine Vorgabe im Wettbewerb Wankdorfplatz. Falls dessen Sanierung und Umbau sich jedoch verzögern würden, müsste der Anschluss, allenfalls als Provisorium, vorgezogen werden. Die Sanierung dieses Teilstücks der Stauffacherstrasse mit Ausnahme des Knotens Papiermühlestrasse soll im Rahmen der 1. Erschliessungsetappe erfolgen.

Die Kosten für die auf diese Weise erweiterte Erschliessungsvariante im Umfeld Nord wird neu mit ca. 5 Mio. Franken gegenüber den ursprünglich angenommenen 1,8 Mio. Franken veranschlagt. Der Kanton hat eine Beteiligung an den Kosten für den S-Bahn-Vorplatz Nord und für die Nord-Süd-Verbindung von der Stauffacherstrasse zum S-Bahn-Vorplatz Nord bisher abgelehnt.

Am Ziel, möglichst rasch nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Stationen im Jahre 2004 ein attraktives Umfeld zu schaffen, muss ohne Einschränkungen festgehalten werden. Dennoch erscheint es in der gegebenen Situation verantwortbar, vorerst nur eine 1. Etappe der Erschliessungsanlagen zu realisieren. Diese soll das Erreichen der Planungsziele unterstützen und so konzipiert sein, dass sie gestalterisch wie funktional den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden für eine erste Betriebsphase genügt.

7.3 Zusammenhänge

Zwischen den drei Teilen der Abstimmungsvorlage ESP Bern-Wankdorf (Zonenplan mit Lärmempfindlichkeitsstufen, Überbauungsordnung S-Bahn-Stationen, Realisierungskredite) bestehen direkte Abhängigkeiten:

- Der Zonenplan allein wäre nicht genehmigungsfähig, da er im Planungsgebiet eine Nutzungsverdichtung ermöglicht, die nur mit entsprechenden Erschliessungs-, Lärm- und Luftreinhaltemassnahmen umweltverträglich gemacht werden kann.
- Aus Gründen der Systematik sind diese Massnahmen nicht in der Grundordnung (Zonenplan), sondern in der Überbauungsordnung geregelt. Zonenplan und Überbauungsordnung bedingen also einander.
- Damit die für die Nutzungsverdichtung unabdingbaren Infrastrukturmassnahmen (S-Bahn-Stationen, Zufahrten, etc.) realisiert werden können, ist ein entsprechender Kredit erforderlich, was wiederum dazu führt, dass die Kreditvorlage mit den Planungsvorlagen gekoppelt werden muss.

S-Bahn-Stationen ohne entsprechendes,entwicklungsfähiges Umfeld, wie es durch die Planungsvorlagen ermöglicht werden soll, wären ohnehin nicht sinnvoll. Umgekehrt wird sich der ESP Bern-Wankdorf nur im vorgesehenen Mass entwickeln, wenn die nötigen öV-Infrastrukturen vorhanden sind. Der Gemeinderat beantragt daher, den Stimmberechtigten einen an die Planungsvorlagen gekoppelten Kreditantrag für den Stadtanteil an den Baukosten der S-Bahn-Stationen und die Realisierung der 1. Erschliessungsetappe zu unterbreiten. Bei einer allfälligen Ablehnung der Vorlage müsste das Projekt S-Bahn-Stationen Wankdorf als gescheitert betrachtet werden.

8. Zusammenstellung der Kosten

8.1 Übersicht über die Gesamtkosten, wie sie für die Realisierung der S-Bahn-Stationen sowie für die Erschliessung und Gestaltung des Umfelds gemäss Überbauungsordnung, inkl. Erwerb von Land und Rechten ermittelt wurden.

Die Kosten für die Bau der S-Bahn-Stationen Wankdorf Nord und Süd belaufen sich, wie erwähnt, auf 29,6 Mio. Franken. Für alle andern Erschliessungs- und Gestaltungsmassnahmen im Umfeld der S-Bahn-Stationen, die mit der Überbauungsordnung gesichert werden, wurden Bruttokosten von 48 Mio. Franken errechnet. Die Gesamtkosten* verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Bausteine (Teilprojekte):

Fr. total (gerundet)

- **Kosten S-Bahn-Stationen** **Fr. 29 639 000.00**

- **Kosten Umfeld Nord**

Baustein 1: Stauffacherstrasse Nord	Fr. 1 420 000.00
Baustein 2: Strasse südlich Schlachthofareal	Fr. 3 080 000.00
Baustein 3: Strasse südlich Vigier-Areal (bis Kreisel)	Fr. 3 080 000.00
Baustein 4: Vorplatz Nord inkl. Veloabstellplätze	Fr. 3 440 000.00
Baustein 5: Erschliessungsstrasse Ost	Fr. 1 980 000.00
Baustein 6: Erschliessungsstrasse West	Fr. 1 120 000.00
Baustein 7: Kreisel inkl. Anpassungen Stauffacherstr. Nord, Ost und Süd	Fr. 1 730 000.00
Baustein 8: Stauffacherstrasse Süd inkl. Anschluss an Papiermühlestrasse	Fr. 1 050 000.00
Baustein 9: Passerelle	Fr. 220 000.00
Baustein 10: Erschliessungsstrasse Mitte	Fr. 530 000.00

Total Umfeld Nord **Fr. 17 650 000.00**

- **Kosten Umfeld Süd**

Baustein 21: Strasse über Amag Areal	Fr. 450 000.00
Baustein 22: Winkelriedstrasse (östlich Migros-Filiale)	Fr. 160 000.00
Baustein 23: Wankdorffeldstrasse	Fr. 1 042 000.00
Baustein 24: Vorplatz Süd (inkl. Erwerb Baurechte und Gebäude MPA)	Fr. 21 430 000.00
Baustein 25: Velo- und Fussgänger Verbindung	Fr. 4 880 000.00

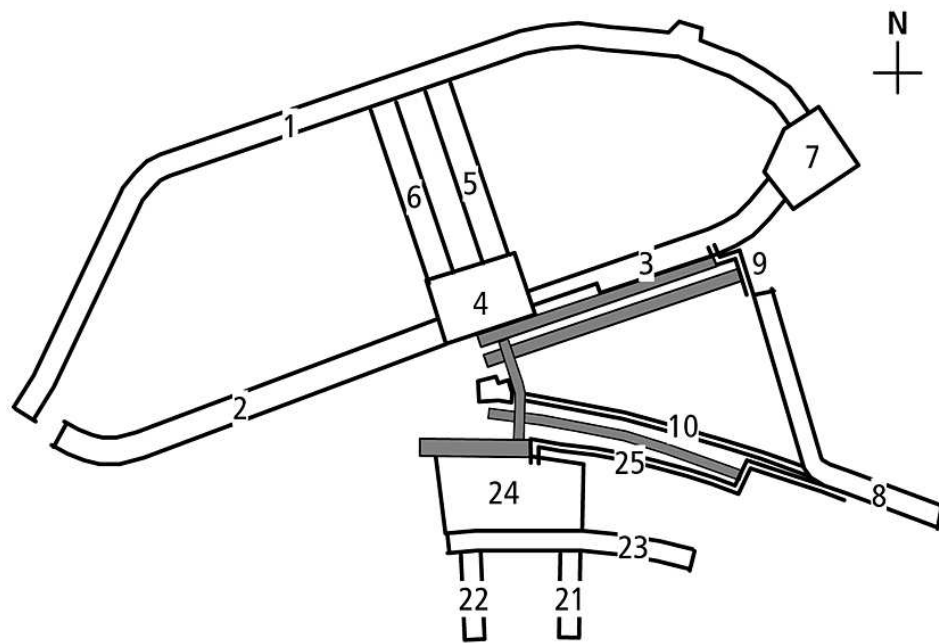
Total Umfeld Süd **Fr. 27 962 000.00**

- **Kosten für Leitungsbau Energie Wasser Bern ewb** **Fr. 2 400 000.00**

Total Umfeld Nord und Süd inkl. S-Bahn-Stationen **Fr. 77 651 000.00**

* Bei den genannten Zahlen handelt es sich grösstenteils um Kostenschätzungen, da abgesehen vom Teilprojekt S-Bahn-Stationen, zurzeit noch keine verbindlichen Pläne und Berechnungen für die einzelnen Bausteine vorliegen. Die Schätzungen stützen sich auf den Bericht "S-Bahn-Stationen Wankdorf" der B+S Ingenieure AG vom 24. März 2002.

Grafische Darstellung der nummerierten Bausteine



8.2 Kosten der 1. Erschliessungsetappe

Für die Realisierung der in der 1. Etappe (siehe Ziffer 7) vorgesehenen Massnahmen inkl. S-Bahn-Stationen wurden Kosten von 48,3 Mio. Franken errechnet. Davon hat die Stadt einen Betrag von 18,7 Mio. Franken (inkl. Projektierungskosten) zu übernehmen. Der Kanton beteiligt sich mit 21,5 Mio. Franken, und die SBB zahlen an die S-Bahn-Stationen einen Beitrag von 5,9 Mio. Franken.

Die S-Bahn-Stationen Wankdorf sind im kantonalen Rahmenkredit "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2001–2004" (Grossratsbeschluss vom 22. November 2000) enthalten.

Die **Kosten der 1. Erschliessungsetappe** gliedern sich wie folgt:

alle Ausgangskosten auf Fr. 10 000.00 aufgerundet		Kosten in	Kostenteiler			
		1000 Fr.	SBB	Kanton	Stadt	Werke
Zusammenzug						
1.	S-Bahn-Station ¹⁾					
1.1	Projektierung, Ausführung, Landerwerb, Bahntechnik	29 639	5 933	16 413	7 294	
Total		29 639	5 933	16 413	7 294	0
2.	Umfeld Süd					
2.1	Land und Rechte, Grundstückbereitstellung Süd	5 716		2 829	2 887	
2.2	Infrastruktur Süd	2 470		1 072	1 398	
2.3	Ausrüstung / Gestaltung Süd	2 070		590	1 480	
Total		10 256		4 491	5 765	
Projekt-Unsicherheit und Verhandlungsspielraum 10%		1 026		449	577	
Total		11 282	0	4 940	6 342	0

3.	Umfeld Nord ²⁾					
3.1	Land und Rechte Nord	1 226			1 226	
3.2	Infrastrukturanlagen Ausrüstung / Gestaltung Nord	1 983			1 983	
	Total	3 209			3 209	
	Projekt-Unsicherheit und Verhandlungsspielraum 10%	321			321	
	Veloabstellplätze Nord	380			380	
	Total	3 910	0	0	3 910	0
4.	Anschluss Stauffacherstr. an Papiermühlestr. ²⁾					
4.1	Land und Rechte	90			90	
	Infrastrukturanlagen Ausrüstung	865			865	
	Total	955			955	
	Projekt-Unsicherheit und Verhandlungsspielraum 10%	95			95	
	Total	1 050	0	0	1 050	0
5.	Leitungsbau ewb (Gesamtperimeter)					
	Gas	1 400				1 400
	Wasser	1 000				1 000
	Total	2 400	0	0	0	2 400
	Zwischentotal	48 281	5 933	21 353	18 596	2 400
	Subvention Velo ³⁾	0		75	-75	
	Gesamttotal ⁴⁾	48 281	5 933	21 428	18 521	2 400
	Gesamttotal gerundet	48 300	5 900	21 500	18 500	2 400
	Bisher angelaufene Projektierungskosten z.L. Stadt				210	
	Total Anteil Stadt				18 710	

¹⁾ gemäss Kostenvoranschlag SBB + / - 10%

²⁾ Finanzierungsrahmen siehe Ziffer 7.2 des vorliegenden Vortrags

³⁾ Subvention Veloabstellplätze zulasten Kanton / zugunsten Stadt

⁴⁾ inkl. 10% Projektunsicherheit und Verhandlungsspielraum

Die Zusammenzüge in der Tabelle basieren auf Berichten der B+S Ingenieure AG, die im Auftrag der kantonalen Projektkoordination ESP Wankdorf für die Behördendelegation Stadtentwicklung und für die Stadt Bern ausgearbeitet worden sind.

8.3 Bemerkungen zum Kostenverteilungsschlüssel

Gemäss Beschluss ihres Verwaltungsrats beteiligen sich die SBB freiwillig mit rund einem Viertel an den Kosten der S-Bahn-Stationen Wankdorf, obwohl der Betrieb der S-Bahn Bern an die BLS und den Regionalverkehr Mittelland RM übergehen. Dieser freiwillige Beitrag dokumentiert das grosse Interesse der SBB am ESP Wankdorf.

Artikel 12 Absatz 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV) regelt die Beteiligung der Gemeinden an den Investitionen wie folgt: "Sind in einer Gemeinde besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlagen zu erstellen, so hat diese Gemeinde zusätzlich einen Beitrag in angemessener Höhe an die Investitionskosten zu leisten." Für die Bemessung dieser Beiträge wird der Regierungsrat Richtlinien erlassen, die vorsehen, dass der Kanton nach Abzug allfälliger Beiträge des Bundes und / oder der Transportunternehmung die Kosten der Gleis- und sicherheitstechnischen Einrichtungen zu 100% übernimmt und alle übrigen Kosten aufgrund einer Interessenabwägung zwischen Kanton und Gemeinde aufzuteilen sind.

Was diese Interessenabwägung betrifft, so wird im vorliegenden Fall mit den S-Bahn-Stationen Wankdorf der Entwicklungsstandort zentral mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die geplante Passarelle dient aber nicht nur als Zugang zu den Perrons: Sie erfüllt auch eine wichtige Funktion als Fussgänger- und Veloverbindung zwischen den Gebieten beidseits der Geleise. Dasselbe gilt für die Perronzugänge am östlichen Ende der Perrons. Aus diesen Überlegungen heraus wurde folgende Kostenteilung für die gemeinsam zu finanzierenden Teile festgelegt: Kanton 40%, Stadt 60%. Für die Anlagen des öffentlichen Verkehrs im Umfeld Süd gilt der Kostenteiler Kanton 80%, Stadt 20%.

Der Kanton Bern hat sich bisher noch nie in vergleichbarer Weise an Infrastrukturanlagen in einem ESP finanziell beteiligt. Insgesamt ist der vereinbarte Kostenteiler eine gute und faire Lösung, die nicht durch Versuche, dem Kanton noch mehr Kosten anzulasten, gefährdet werden sollte.

8.4 Beiträge Dritter an die 1. Erschliessungsetappe

Von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern im Planungsgebiet werden aufgrund der abgeschlossenen Infrastrukturverträge Beiträge an die Strassenbaukosten der 1. Etappe in Höhe von 70% bis 100%, ausmachend ca. 9,2 Mio. Franken, an die Stadt zurückfliessen.

Die Infrastrukturverträge sehen ausserdem vor, dass zusätzliche Infrastrukturbeiträge nach Massgabe des Planungsmehrwerts zu leisten sind, sobald neue Nutzungen realisiert werden, die in der bestehenden Industrie- und Gewerbezone nicht zulässig wären.

Bei Ausschöpfung des vollen Nutzungspotenzials gemäss den neuen Vorschriften für das Planungsgebiet könnten, unter Berücksichtigung der Besitzstandsgarantie, Infrastrukturbeiträge in Höhe von rund 15 Mio. Franken erwartet werden. Realistischerweise ist davon auszugehen, dass die Stadt mittelfristig etwa die Hälfte dieses Betrags einnehmen wird.

8.5 Beiträge Dritter an weitere Ausbauetappen

Die abgeschlossenen Infrastrukturverträge entbinden die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer nicht von der Entrichtung der gesetzlichen Beiträge an Erschliessungsanlagen, welche nicht bereits in der 1. Etappe erstellt werden, und von den übrigen gesetzlichen und reglementarischen Beiträgen und Gebühren. Vorbehalten bleiben insbesondere Kanalisations-einkaufs-, Wasseranschluss- und Hydrantengebühren sowie Strassenbeiträge.

9. Zu bewilligende Kredite und Folgekosten

Mit der Abstimmungsvorlage ESP Bern-Wankdorf (Zonenplan, Überbauungsordnung, Realisierungskredit 1. Etappe) sind folgende Kredite durch die Stimmberechtigten zu bewilligen:

Beitrag der Stadt Bern an die Baukosten der S-Bahn-Station	Fr.	7 294 000.00
Kosten der Stadt Bern für die 1. Erschliessungsetappe	Fr.	11 416 000.00
Total	Fr.	18 710 000.00

Gemäss den Vorschriften zur Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen gelten nach der 1. Erschliessungsetappe die Aufwendungen für weitere Erschliessungsmassnahmen als gebundene Ausgaben, für welche der Gemeinderat die erforderlichen Kredite in eigener Kompetenz zu bewilligen hat.

9.1 Kapitalfolgekosten 1. Etappe

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	18 710 000.00	16 839 000.00	15 155 100.00	7 248 635.00
Abschreibung 10%	1 871 000.00	1 683 900.00	1 515 510.00	724 865.00
Zins 3.9%	729 690.00	656 720.00	591 050.00	282 695.00
Kapitalfolgekosten	2 600 690.00	2 340 620.00	2 106 560.00	1 007 560.00

Die Kapitalfolgekosten werden sich aufgrund der vertraglich vereinbarten Infrastrukturbeiträge Dritter an die 1.Erschliessungsetappe (siehe Ziffern 4.12 und 8.4) erheblich reduzieren.

9.2 Betriebsfolgekosten

Für *Unterhalt und Betrieb der Neuanlagen* sind aus heutiger Sicht zusätzliche Kosten in der Grössenordnung von rund 42 500 Franken pro Jahr zu erwarten. Dieser Schätzung liegen folgende Kostenansätze pro Jahr und m2 Neuanlage zugrunde: Reinigung Fr. 3.35, Unterhalt Fr. 1.70, Winterdienst Fr. 0.60, Signalisation / Markierung Fr. 0.41; total pro m2 / Jahr Fr. 6.06.

9.3 Folgekosten öV

Die Folgekosten, die aus der Inbetriebnahme der S-Bahn-Stationen Wankdorf und den Anpassungen an den städtischen und regionalen öV-Linien entstehen, basieren auf folgenden Grundlagen:

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV)
- Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öV (KBV)
- S-Bahn-Konzept 2004
- Angebotsvorstellungen Bernmobil / RBS für 2004
- interne Berechnungstabelle Büro 3 B

S-Bahn

Die Mehrkosten für die Halte der S-Bahn im 30-Minuten-Takt im Wankdorf betragen jährlich Fr. 150 000.00.

RBS-Linie A / P

Variante a (ohne zusätzliche Haltestelle): Keine Kostenfolgen.

Variante b (mit zusätzlicher Haltestelle Wankdorf Süd): Die jährlichen Mehrkosten betragen Fr. 33 000.00.

RBS-Linie M

Für die Betriebszeit von 6 – 19 Uhr fallen bei einem in Spitzenzeiten auf 15 Minuten verdichteten 30-Minuten-Grundtakt jährliche Kosten in der Höhe von Fr. 17 000.00 an.

Bernmobil Linie 20

Eine zusätzliche Haltestelle verursacht bei Berücksichtigung der Minderaufwendungen infolge eines neuen Betriebskonzepts Jahreskosten in der Höhe von Fr. 33 000.00.

Bernmobil Linie 28

Die Verschiebung der Haltestelle Wyler zur S-Bahn Station ist bezüglich öV-Punkten kostenneutral.

Zusammenstellung öV-Folgekosten pro Jahr

S-Bahn	Fr.	150 000.00
RBS		
- Linie A / P		.-
- Linie M	Fr.	17 000.00
Bernmobil		
- Linie 20	Fr.	33 000.00
- Linie 28		.-
Total	Fr.	200 000.00

Die Stadt Bern wird durch das öV-Punktesystem des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV) aufgrund ihrer Zentrumsfunktion beziehungsweise wegen der damit verbundenen Dichte des öV-Netzes mit jährlich wiederkehrenden Beiträgen ausserordentlich stark belastet. Sie ist deshalb bestrebt, mit dem Kanton eine Lösung zu finden, in welcher diese Beiträge pro Kopf der Bevölkerung plafoniert werden.

10. Hängige Motionen

- **Motion Fraktion SP (Edith Madl Kubik): Ja zum Fussballstadion Wankdorf**

Am 25. November 1999 hat der Stadtrat die Frist für die Realisierung der notwendigen Massnahmen zur bestmöglichen Erschliessung des Fussballstadions Wankdorf mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis Ende 2002 verlängert.

Mit dem vorliegenden Antrag zur Vorlage ESP Bern-Wankdorf werden die Motionsforderungen erfüllt:

- Die S-Bahn-Stationen sorgen zusammen mit den städtischen und regionalen Linien für eine optimale Erschliessung auch des neuen Fussballstadions mit dem öffentlichen Verkehr.
- Die Überbauungsordnung sichert die Verkehrserschliessung von und zu den S-Bahn Stationen.

Dem Stadtrat wird deshalb beantragt, die Motion abzuschreiben.

- **Motion Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter) betreffend Planvorlagen für die ESP-Gebiete**

Die vom Stadtrat am 8. November 2001 erheblich erklärte Motion beauftragte den Gemeinderat, dem Stadtrat eine oder mehrere Planungsvorlagen zu unterbreiten, mit denen die ESP-Gebiete entlang der City-Schiene (Ausserholigen, Bahnhof Bern und teilweise Wankdorf) im Sinne der ursprünglichen Idee, Schwerpunkte für moderne Dienstleistungsbetriebe zu schaffen, marktfähig gemacht werden.

Mit dem vorliegenden Antrag zur Vorlage wird die Motionsforderung betreffend den ESP Bern-Wankdorf erfüllt:

- Der Zonenplan öffnet die Industrie- und Gewerbezone für moderne Dienstleistungsbetriebe.

- Die Überbauungsordnung regelt die stadträumliche Gestaltung und sichert die Verkehrserschliessung von und zu den S-Bahn-Stationen.
- Die S-Bahn-Stationen sorgen zusammen mit den städtischen und regionalen Linien für eine optimale Erschliessung des Gebiets durch den öffentlichen Verkehr.

Dem Stadtrat wird deshalb beantragt, die Motion für den ESP Wankdorf abzuschreiben.

Antrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage ESP Bern-Wankdorf: Zonenplan mit Lärmempfindlichkeitsstufen / Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen / Kredit für den Kostenanteil der Stadt am Bau der S-Bahn-Stationen und die 1. Erschliessungsetappe.
- II. Er empfiehlt der Gemeinde mit ... Ja- gegen ... Nein-Stimmen bei .. Enthaltungen den folgenden Beschluss zur Annahme:
 1. Die Stadt Bern erlässt den Nutzungszonen- und Bauklassenplan mit Lärmempfindlichkeitsstufen ESP Bern-Wankdorf (Plan Nr. 1325 / 5 vom 9. Juli 2002).
 2. Die Stadt Bern erlässt die Überbauungsordnung Umfeld S-Bahn-Stationen Wankdorf (Plan 1327 / 2 vom 9. Juli 2002) mit den zugehörigen Vorschriften.
 3. Für den Kostenanteil der Stadt Bern am Bau der S-Bahn-Stationen Wankdorf und für die Realisierung der 1. Erschliessungsetappe wird ein Gesamtkredit von Fr. 18 710 000.00 zulasten der Investitionsrechnung des Tiefbauamts, Konto I7100067, bewilligt.
 4. Beiträge Dritter sind für Abschreibungen zu verwenden.
 5. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.
- III. Die Botschaft an die Gemeinde wird genehmigt.
- IV. Zu hängigen Motionen wird folgendes beschlossen:

Die Motion der Fraktion SP (Edith Madl Kubik) betreffend „Ja zum Fussballstadion Wankdorf“, vom Stadtrat erheblich erklärt am 25. November 1999, ist erfüllt.

Die Motion der Fraktion FDP (Hans-Ulrich Suter) betreffend Planvorlagen für die ESP-Gebiete ist für das Gebiet ESP Wankdorf erfüllt.

Bern, 18. September 2002

Der Gemeinderat

Beilage:

Abstimmungsbotschaft mit Planbeilage