

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

**Velostation Bahnhofzugang Länggasse; Ausführungskredit (Investitionskredit) und Kredit für wiederkehrende Ausgaben (Betrieb der Velostation) 1. UG, Erhöhung Projektierungskredit (Nachkredit) 2. UG**

**1. Worum es geht**

Das Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) umfasst den Bau eines neuen Bahnhofs durch den Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), den Ausbau der Publikumsanlagen mit neuen Zugängen beim Bubenbergzentrum und in der Länggasse durch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie umfangreiche Anpassungen am Verkehrssystem im Bahnhofumfeld durch die Stadt Bern. Der Gemeinderat beabsichtigt, parallel zum Ausbau der Bahn- und Publikumsanlagen und mit Unterstützung durch den Bund und den Kanton Bern auch das Angebot an Veloabstellplätzen im Bahnhofumfeld zu verbessern und auszubauen. Ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen ist ein wichtiger Bestandteil der Förderung des Veloverkehrs, die im Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016 und in den Legislaturrichtlinien des Gemeinderats als Ziel verankert ist und von einer Mehrheit des Stadtrats unterstützt wird. Dies gilt insbesondere für den Bahnhof Bern als wichtigste Verkehrsdrehscheibe innerhalb der Stadt. Aufgrund der gegebenen räumlichen Situation im Bahnhofumfeld und der hohen Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum kann ein solcher Angebotsausbau nur mit neuen unterirdischen Velostationen erreicht werden.

Beim Bahnhofzugang Länggasse planen die SBB eine eingeschossige Velostation mit 750 Abstellplätzen im 1. Untergeschoss (UG). Die Velostation dient zum einen als Ersatz für die rund 500 Abstellplätze, die im Umfeld der neuen Bahnhofzugänge Länggasse und Bubenbergzentrum wegfallen werden. Zum anderen bringt sie einen Angebotsausbau für die Stadt Bern im Umfang von 250 Abstellplätzen. Dieser Angebotsausbau ist von der Stadt Bern zu finanzieren. Im Auftrag der Stadt haben die SBB zudem die Machbarkeit einer zweigeschossigen Velostation beim Zugang Länggasse geprüft (1. UG und 2. UG). Die Abklärungen haben ergeben, dass ein zweites Geschoss machbar ist. In einer zweigeschossigen Anlage würde der Angebotsausbau 700 Abstellplätze umfassen (total 1 200 Plätze minus die zu kompensierenden 500 Abstellplätze). Damit könnte der für 2030 prognostizierte Bedarf an Veloabstellplätzen im Bahnhofsektor Nord annähernd gedeckt werden (siehe dazu im Detail die Zusammenstellung in Kap. 2.1).

Im Rahmen des Geschäfts «Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbaus Schritts ZBB» hat der Stadtrat am 26. April 2018 für die Projektierung der Velostation Zugang Länggasse einen Kredit von 1,15 Mio. Franken bewilligt (SRB Nr. 2018-190). Inzwischen liegt für das 1. UG der Velostation das Bauprojekt vor, für das 2. UG das Vorprojekt. Vorliegend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat folgende Kredite:

- Erstens einen Ausführungskredit (Investitionskredit) in der Höhe von 4,3 Mio. Franken für den städtischen Kostenanteil an den Bau des 1. UG der Velostation Zugang Länggasse. Zwar wird die neue Velostation – vorbehaltlich der Zustimmung zu den erforderlichen Krediten – als Ganzes und mit beiden Geschossen erst in den Jahren 2028/2029 gebaut. Für das 1. UG brauchen die SBB aber so rasch wie möglich die Finanzierungszusage der Stadt. Lehnt die Stadt den Angebotsausbau von 250 Plätzen und den erforderlichen Kredit ab, müssten die SBB umprojizieren und die Velostation auf 500 Plätze redimensionieren. Anders als das 2. UG, welches

für die SBB lediglich eine von der Stadt gewünschte Option ist, wird das 1. UG der neuen Velostation so oder so gebaut. Im beantragten Kredit von 4,3 Mio. Franken sind auch Kosten für zusätzliche gestalterische Massnahmen im 1. UG (gute Raumatmosphäre, Sichtbeziehungen, gute Beleuchtung) sowie für Arbeiten an der direkt angrenzenden Velostation Schanzenbrücke enthalten: Diese soll mit der neuen Velostation Zugang Länggasse verbunden und um 30 Abstellplätze auf neu 330 Plätze erweitert werden (siehe Planbeilage). Für dieses Projekt sind Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation in der Höhe von 2,4 Mio. Franken möglich, somit werden die Nettokosten der Stadt rund 1,9 Mio. Franken betragen.

- Zweitens beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat die zusätzlichen Betriebskosten für die neue Velostation Zugang Länggasse 1. UG. Da die beiden Velostationen Zugang Länggasse und Schanzenbrücke betrieblich zusammenrücken sollen, werden die zusätzlichen Betriebskosten für beide Velostationen gemeinsam beantragt. Sie betragen jährlich Fr. 107 000.00. Die jährlichen Betriebskosten sind in Form eines Kredits für wiederkehrende Ausgaben gemäss Artikel 138 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) zu beschliessen.
- Schliesslich wird eine Erhöhung des vom Stadtrat im April 2018 gesprochenen Projektierungskredits beantragt. Die Kosten für die Projektierung des 1. UG der Velostation wurden vollumfänglich von den SBB übernommen, trotz dem von der Stadt bestellten Angebotsausbau. Die Projektierungskosten für das 2. UG hingegen müssen von der Stadt getragen werden. Für das Vorprojekt des 2. UG wurden bislang Fr. 500 000.00 benötigt, für die Erarbeitung des Bauprojekts inklusive Kostenvoranschlag (Genauigkeit +/- 10%) und die Erarbeitung des Plangenehmigungsdossiers sind nach heutigem Kenntnisstand weitere Fr. 950 000.00 notwendig. Dies ergibt ein Total an Projektierungskosten für das 2. UG von 1,45 Mio. Franken. Entsprechend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat eine Erhöhung des bewilligten Projektierungskredits (Nachkredit) von 1,15 Mio. Franken um Fr. 300 000.00 auf total 1,45 Mio. Franken. Die Realisierungskosten für das 2. UG werden sich gemäss Kostenschätzung der SBB (+/- 30%) voraussichtlich auf rund 11 Mio. Franken belaufen. Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation angemeldet, dabei sind Beiträge von Bund und Kanton von ca. 5,7 Mio. Franken möglich, somit würden Kosten von 5,3 Mio. Franken bei der Stadt verbleiben. Der Bruttokredit wird dem Stadtrat und den Stimmberechtigten voraussichtlich 2025/2026 beantragt, sobald das Bauprojekt mit dem exakten Kostenvoranschlag vorliegt.

## 2. Ausgangslage

### 2.1. *Veloparkierung Bahnhof Bern: allgemeine Situation und Lösungsstrategie*

Der Gemeinderat verfolgt das Ziel, ein ökologisch nachhaltiges Gesamtverkehrssystem zu realisieren. Dabei spielt der flächeneffiziente und ressourcenschonende Veloverkehr eine zentrale Rolle und soll entsprechend gefördert werden. Ein wichtiger Bestandteil der Veloförderung ist ein ausreichendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Veloabstellplätzen. Dies gilt insbesondere für den Bahnhof Bern, der wichtigsten Verkehrsdrehscheibe der Stadt. Derzeit stehen im Raum Bahnhof Bern rund 5 250 Veloabstellplätze zur Verfügung, davon rund 2 660 in Velostationen. Das ist deutlich zu wenig. Die Nachfrage übersteigt bereits heute das Angebot. Bis ins Jahr 2030 wird mit einem Bedarf von rund 1 000 Abstellplätzen gerechnet. Es besteht damit ein grosser Bedarf an zusätzlichen Veloabstellflächen.

Die Eröffnung der Velostation Welle 7 mit 660 zusätzlichen Veloabstellplätze am 18. August 2023 bedeutete einen ersten wichtigen Schritt hin zum angestrebten Ausbauziel. Mit ihrer Eröffnung startete zugleich der Pilotversuch zur kostenlosen Tagesparkierung: Die Parkierung ist in den beiden Velostationen Welle7 und PostParc während der ersten 24 Stunden gratis. Gleichzeitig wurde die maximale oberirdische Parkierdauer im Perimeter Schanzenstrasse/Hirschengraben auf drei Tage

beschränkt. Ziel ist es, grosse Teile der Veloparkierung schrittweise von der Oberfläche in die Velostationen zu verlegen, um an der Oberfläche Raum für andere Nutzungen zu erhalten.

## 2.2. Ausgangslage Velostation Zugang Länggasse

Gemäss dem Gesamtkonzept «Strategie Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld» vom Dezember 2019 ([Link](#)) und unter Berücksichtigung der aktuellen Angebotsentwicklung der Veloinfrastruktur ist im Sektor Nord (Länggasse) bis 2030 ein Gesamtangebot von 1 800 Veloabstellplätzen nötig. Dies erfordert einen Ausbau des Angebots um mindestens 850 Plätze, wie nachfolgende Tabelle zeigt:

Angebot heute*	1 100
<i>Wegfallende Abstellplätze**</i>	-150
Angebot bereinigt	950
Nachfrage 2030	1 800
<b>Angebotslücke bzw. Ausbaubedarf 2030</b>	<b>-850</b>

\* 1 100 Plätze = 800 Plätze oberirdisch, 300 Plätze in der Velostation Schanzenbrücke.

\*\* Die Stadt Bern verfolgt das Ziel, die Veloparkierung vermehrt in die Velostationen zu verlagern und dadurch den öffentlichen Raum aufzuwerten. Auf der Schanzenbrücke werden deshalb 200 oberirdische VAP aufgehoben. Davon werden 150 Abstellplätze dem Sektor Nord zugerechnet.

Die Analyse der Ausbauoptionen im Sektor Nord im Rahmen des Gesamtkonzepts haben ergeben, dass die Velostation beim Zugang Länggasse die einzige ist, welche für Velofahrende ohne Umweg direkt von der Hauptzufahrtsachse zu erreichen ist, eine grosse Kapazität aufweist und gleichzeitig via Lift und Treppe direkten Zugang zu allen SBB-Gleisen und zum RBS-Bahnhof bietet. Die Lage der Velostation ist «auf dem Weg zum Ziel» und entsprechend attraktiv für die Nutzung.

Mit dem laufenden Bahnhofumbau werden im Umfeld des Zugangs Länggasse 330 Veloabstellplätze und im Bereich des Zugangs Bubenbergrasse 170 Abstellplätze beim PostParc wegfallen, also insgesamt 500 Plätze. Mit der neuen Velostation Zugang Länggasse können diese 500 Veloabstellplätze ersetzt werden; die Finanzierung erfolgt durch die SBB. Die neue Velostation kommt im 1. UG unter der neu zu erstellenden Freitreppe zu liegen. Zusätzlich zum Ersatz der 500 wegfallenden Abstellplätzen sollen 250 weitere Plätze erstellt werden: Sie sind Teil des von der Stadt angestrebten Angebotsausbaus im Sektor Nord und werden entsprechend von der Stadt finanziert. Mit dem Bau des 1. UG wird zwar ein Teil des im Sektor Nord notwendigen Angebotsausbaus realisiert werden können, es verbleibt allerdings immer noch eine beträchtliche Angebotslücke:

### **Neue Velostation mit 1. Untergeschoss**

Angebotslücke bzw. Ausbaubedarf 2030		-850
Angebotsausbau 1. UG		250
<i>Anzahl neue Abstellplätze</i>	750	
<i>Kompensation SBB aufgehobene Abstellplätze</i>	-500	
<b>Angebotsbilanz mit Velostation 1. UG</b>		<b>-600</b>

Um das Angebot im Sektor Nord noch stärker auszubauen, hat die Stadt die SBB beauftragt, die Machbarkeit eines 2. UG bei der Velostation Zugang Länggasse zu prüfen. Die Abklärungen haben die Machbarkeit bestätigt und gezeigt, dass damit die Kapazität der Station auf insgesamt 1 200 Plätze erhöht werden könnte mit folgender Auswirkung auf die Angebotsbilanz:

**Neue Velostation mit 1. und 2. Untergeschoss**

Angebotslücke bzw. Ausbaubedarf 2030		-850
Angebotsausbau 1. UG und 2. UG		700
Anzahl neue Abstellplätze	1 200	
Kompensation SBB aufgehobene Abstellplätze	-500	
<b>Angebotsbilanz mit Velostation 1. UG und 2. UG</b>		<b>-150</b>

Daraus wird ersichtlich, dass mit einer zweigeschossigen Velostation Zugang Länggasse der für 2030 prognostizierte Bedarf an Veloabstellplätzen im Bahnhofsektor Nord annähernd gedeckt werden kann. Der Gemeinderat ist daher der Auffassung, dass diese Option weiterhin verfolgt werden soll, zumal ansonsten im Sektor Nord keine Alternative realisierbar ist (siehe auch nachstehende Ziff. 2.3).

**2.3. Ergebnisse Machbarkeitsstudie Gleisfeld SBB**

Mit dem bereits erwähnten SRB Nr. 2018-190 vom 26. April 2018 hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, die Machbarkeit einer Velostation über dem Gleisfeld neben der «Welle zu prüfen. Im November 2021 wurde eine entsprechende Machbarkeitsstudie durchgeführt. In mehreren Varianten wurde eine Veloparkierung westlich der «Welle» geprüft, mit möglichen Zufahrten von der Stadtbachstrasse, der Laupenstrasse und/oder dem Merkurgässli her. Die Machbarkeitsstudie ergab, dass die Option mit einer Veloparkierung über den Gleisfeldern deutlich schlechter abschneidet als die geplante Velostation Zugang Länggasse, und zwar aus folgenden Gründen: hohe Kosten, Risiken bei den Terminen und bei der Bewilligung, schlechte Erschliessungsmöglichkeiten von Süden, fehlende direkte Verbindung zum nördlichen Perron 6 (Gleis 12/13) und zum neuen RBS-Bahnhof. Aus diesen Gründen wird diese Option nicht weiterverfolgt.

**2.4. Zusicherung der Stadt Bern zum Angebotsausbau im 1. UG**

Für das 1. UG der neuen Velostation liegt das Bauprojekt vor. Die Projektierungskosten hat die SBB vollumfänglich übernommen, trotz dem von der Stadt Bern bestellten Angebotsausbau im 1. UG. Zudem hat die SBB im Rahmen der laufenden Arbeiten am neuen Zugang Länggasse aus Synergiegründen bereits bauliche Vorleistungen für die Velostation im 1. UG erbracht. Die SBB braucht deshalb so rasch wie möglich die definitive Zusicherung der Stadt hinsichtlich ihres Kostenanteils an den Ausführungskosten. Lehnt die Stadt den Angebotsausbau im 1. UG und den erforderlichen Kredit ab, muss die SBB umprojektieren und die Velostation auf 500 Plätze redimensionieren. Deshalb wird dem Stadtrat mit vorliegendem Antrag der Ausführungskredit für den Angebotsausbau im 1. UG der neuen Velostation in der Höhe von 4,3 Mio. Franken unterbreitet. Bewilligt der Stadtrat den Kredit, wird im Laufe des Jahres 2024 eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Stadt und SBB zum 1. UG abgeschlossen. Realisiert werden soll die Velostation in den Jahren 2028/2029. Die Verantwortung für die Projektierung und Umsetzung liegt bei der SBB, die Arbeiten werden von der Stadt eng begleitet.

**2.5. Projektierung des 2. UG der Velostation**

Im Rahmen des Geschäfts «Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Rahmen des ersten Ausbaus schritt ZBB» hat der Stadtrat am 26. April 2018 für die Projektierung der Velostation Zugang Länggasse einen Kredit von 1,15 Mio. Franken bewilligt (SRB Nr. 2018-190). Da die SBB die Projektierungskosten für das 1. UG vollumfänglich übernommen hat, wurde der vom Stadtrat gesprochene Kredit für die Projektierung des 2. UG eingesetzt. Da die Velostation im 2. UG eine Zusatzbestellung der Stadt Bern ist, gehen sämtliche Kosten zu ihren Lasten. Für die Erarbeitung des Vorprojekts des 2. UG wurden bisher Fr. 500 000.00 benötigt. Für die weiteren Projektierungsarbeiten – Erarbeitung des Bauprojekts inkl. Ermittlung des Kostenvoranschlags mit Genauigkeit +/- 10% und Erarbeitung des Plangenehmigungsdossiers – hat die Stadt bei der SBB eine Offerte eingeholt.

Diese rechnet mit noch ausstehenden Kosten für die Projektierung von Fr. 950 000.00, womit insgesamt ein Projektierungskredit von 1,45 Mio. Franken erforderlich ist. Die über den vom Stadtrat bereits bewilligten Kredit hinaus erforderlichen Projektierungsmittel von Fr. 300 000.00 werden für vertiefte statische Abklärungen sowie – bisher so nicht geplant – für die Erarbeitung des Plangenehmigungsdossiers benötigt, damit die Terminvorgaben eingehalten werden können.

### 3. Das Projekt

#### 3.1 Lage und Zugänge

Die neue Velostation kommt unter der geplanten Treppenanlage südlich des neuen Bahnhofzugangs Länggasse zu liegen. Sie grenzt direkt an die bestehende Velostation Schanzenbrücke und soll mit dieser verbunden werden. Der Zugang zur neuen Velostation erfolgt über die Schanzenstrasse (siehe Visualisierung) und wird mit Schiebetüren und einem betreuten Empfang ausgerüstet. Weiter wird die Installation eines automatischen Zutrittskontroll- und Bezahlsystems sowie eines Informations- und Leitsystems geprüft. Die Zufahrtssituation von der Schanzenstrasse her wird mit der Umsetzung des Projekts städtische Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) verbessert.



*Visualisierung des neuen Bahnhofzugangs Länggasse. Die Velostation wird unter der Treppenanlage gebaut, der Zugang erfolgt im Bereich der Velofahrenden unten rechts im Bild (Abbildung: @ikonaut im Auftrag der SBB).*

#### 3.2 Velostation Zugang Länggasse, 1. UG

Die Velostation im 1. UG ist ca. 13 m breit und ca. 45 m lang, die Raumhöhe beträgt 2.7 m bis 3.0 m. Die Veloabstellplätze werden mit einem Doppelparksystem ausgerüstet, damit können insgesamt 750 Veloplätze erstellt werden. Als zusätzliche Ausstattung sind Schliessfächer und Ladestationen für E-Bikes geplant. Die Velostation ist grundsätzlich nicht beheizt, einzig der Empfang und das Personal-WC werden mit einem Heizkörper ausgerüstet. Das 1. UG wird direkt an die Lifte und an die Treppenanlage angeschlossen, welche zu den Publikumsanlagen der SBB und zu den Gleisen von SBB und RBS führen. Damit wird die Attraktivität der Station signifikant erhöht.

Für die Belüftung der Velostation ist eine mechanische Zu- und Abluftanlage vorgesehen, welche mittels einer Zeitschaltuhr betrieben wird. Die Velostation wird mit einer Sicherheitsbeleuchtung und einer Sprinkleranlage ausgestattet. Die Brandmeldeanlage wird an die Brandmeldezentrale des

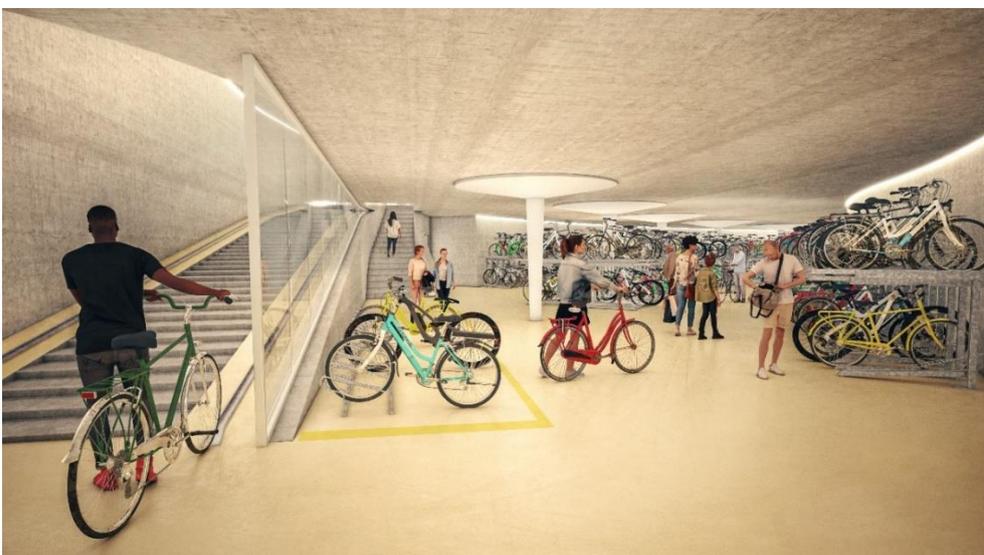
Bahnhofparkings angeschlossen. Um die Sicherheit in der Velostation zu gewährleisten, werden neben der personellen Betreuung auch gestalterische Massnahmen angewendet. Konkret werden eine helle, angenehme Raumatmosphäre sowie Sichtbeziehungen geschaffen, zudem wird eine gute Beleuchtung installiert. Um die Sicherheit ausserhalb der betreuten Öffnungszeiten (siehe Kap. 3.6) zu gewährleisten, werden die Räumlichkeiten – sofern der Stadtrat zu gegebener Zeit die dazu erforderliche Bewilligung erteilen wird – mit Videokameras überwacht und Rundgänge durch eine Sicherheitsfirma absolviert.



Visualisierung 1. UG Velostation Zugang Länggasse (Abbildung: @ikonaut im Auftrag des Tiefbauamts).

### 3.3 Velostation Zugang Länggasse, 2. UG

Es ist vorgesehen, das 2. UG über eine Schieberampe mit Schiebehilfen vom 1. UG her zu erschliessen. Dadurch würde sich die Zahl der Abstellplätze im 1. UG von 750 auf 600 reduzieren. Im 2. UG würden jedoch weitere 600 Abstellplätze zu liegen kommen, womit die Gesamtkapazität der Velostation Zugang Länggasse auf 1 200 Abstellplätze erhöht würde. Auch das 2. UG wäre an die Lifte und die Treppenanlage zu den Publikumsanlagen der SBB und den Gleisen von SBB und RBS angeschlossen und damit attraktiv mit den Gleisanlagen verbunden.



Visualisierung 2. UG Velostation Zugang Länggasse (Abbildung: @ikonaut im Auftrag des Tiefbauamts).

### 3.4 Eigentumsverhältnisse

Die Velostation wird auf Grund und Boden des Kantons Bern erstellt, unabhängig davon, ob sie ein oder zwei Geschosse umfasst. Die Stadt Bern soll mittels Einräumung eines unselbständigen Baurechts Eigentümerin der Velostation Länggasse und gleichzeitig berechtigt werden, diese zu betreiben. Dies ist zwischen der SBB und dem Kanton im Rahmen der Landerwerbsvereinbarung grundsätzlich so vereinbart, die konkreten Verhandlungen zwischen Stadt und Kanton Bern werden 2024 aufgenommen.

### 3.5 Anpassungen Velostation Schanzenbrücke

Die Velostation Schanzenbrücke ist die älteste Velostation der Stadt Bern und wurde im Jahr 2000 eröffnet. 2017 wurde sie saniert und ausgebaut, seither bietet sie 300 Abstellplätze. Die neue Velostation Zugang Länggasse und die bestehende Velostation Schanzenbrücke sollen nun neu miteinander verbunden werden, beispielsweise über eine automatische Schiebetür. Das erlaubt, die beiden Velostationen betrieblich zusammenzubringen (siehe Kap. 3.6). Die beiden heutigen Zugänge zur Velostation Schanzenbrücke sind nicht optimal gelegen, sollen aber erhalten bleiben. Durch die Verbindung mit der neuen Velostation Zugang Länggasse ergibt sich für die Nutzenden der Velostation Schanzenbrücke ein deutlich komfortablerer, geschützter Zugang mit Empfangsbereich. Weiter soll die Werkstatt aufgehoben werden, welche heute durch das städtische Kompetenzzentrum Arbeit betrieben wird. Die im hinteren Bereich der Velostation gelegene Werkstatt bietet nur ungenügende Arbeitsverhältnisse: Die Werkstatt erhält kein Tageslicht, ist nicht belüftet und im Sommer für die Mitarbeitenden sehr heiss. Zwar wurde eine Verschiebung der Werkstatt geprüft, jedoch aufgrund der geringfügigen Verbesserung der Arbeitsbedingungen zugunsten von mehr Veloabstellplätzen verworfen. Konkret sollen statt der Werkstatt 30 zusätzliche Abstellplätze geschaffen werden, insbesondere für Lasten- und Spezialvelos. Solche Spezialplätze werden in der Velostation Zugang Länggasse, wo mit dem Doppelparksystem eine möglichst grosse Anzahl Abstellplätze erzielt werden soll, nicht angeboten werden. Mit dem Wegfall der Werkstatt in der Velostation Schanzenbrücke ergibt sich auch die Möglichkeit, die interne Erschliessung in der Velostation zu verbessern.

### 3.6 Betrieb Velostation

Die Velostationen Zugang Länggasse und Schanzenbrücke sollen betrieblich vereint werden. Der neue Empfang beim Eingang zur Velostation Zugang Länggasse wird für beide Velostationen verantwortlich sein. Der Empfang wird vom Kompetenzzentrum Arbeit betrieben, dies entspricht den Verantwortlichkeiten in den übrigen Velostationen der Stadt Bern. Die Belegung mit Personal ist ein wesentlicher Punkt für attraktive und sichere Velostationen. Die betreuten Öffnungszeiten werden an die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs und an die Passant\*innenströme im Umfeld des Bahnhofs angepasst: Montag bis Samstag von 6 – 23 Uhr, Sonntag von 8 – 20 Uhr. Das Kompetenzzentrum Arbeit kann mit seinen Arbeitsintegrationsplätzen den Betrieb von Montag bis Freitag von 7 – 20 Uhr sicherstellen. Für die restlichen Öffnungszeiten wird eine weitere Partnerschaft gesucht. Falls der Pilotversuch mit 24h-Gratisparkierung in den Velostationen Welle 7 und PostParc positiv verläuft (siehe auch Kap. 2.1), soll dieses Regime auch in den Velostationen Zugang Länggasse und Schanzenbrücke eingeführt werden. Erste gesicherte Erkenntnisse zum Pilotversuch sollen im Herbst 2024 vorliegen. Für das 1. UG wird bei einem solchen Regime mit Einnahmen von jährlich Fr. 40 000.00 für Ticket- und Aboverkäufe in beiden Velostationen gerechnet.

## 4. Kosten und Finanzierung

### 4.1 Ausführungskredit Velostation Zugang Länggasse (1. UG) und Anpassungen Velostation Schanzenbrücke

Aufgrund des SBB-Projekts Ausbau Publikumsanlage Bahnhof Bern fallen 500 Veloabstellplätze weg, die durch die Erstellung der neuen Velostation Zugang Länggasse kompensiert werden. Entsprechend übernimmt die SBB deren Finanzierung. Die zusätzlich bestellten 250 Abstellplätze im 1. UG hingegen muss die Stadt selbst finanzieren. Gemäss Angaben der SBB betragen die aktuellen Kosten aufgrund der Teuerung total 8,25 Mio. Franken exkl. MWST (Preisbasis 2023). Bei einem Kostenanteil von einem Drittel beträgt der Stadtanteil somit neu 2,75 Mio. Franken (exkl. MWST). Der Kostenvoranschlag der SBB für den Bau des 1. UG der neuen Velostation weist eine Kostengenauigkeit von +/- 10% auf. Diese 10% werden nach dem Vorsichtsprinzip auf den Betrag aufgerechnet (0,275 Mio. Franken). Hinzu kommt noch die MWST von 8,1% (0.245 Mio. Franken), was den neuen städtischen Beitrag von 3,25 Mio. Franken ergibt.

Im Ausführungskredit eingeschlossen sind neben diesem städtischen Kostenbeitrag auch Mittel für Gestaltungsmaßnahmen im 1. UG. Dies betrifft Massnahmen, welche über das eigentliche Projekt der SBB hinausgehen und zu einer sicheren und attraktiven Raumatmosphäre beitragen. Dazu kommen Kosten für die Anpassung Velostation Schanzenbrücke (Verbindung mit der Velostation Zugang Länggasse, Rückbau der Werkstatt, Erstellung von zusätzlichen 30 Abstellplätzen), Baunebenkosten (Kommunikation, Signaletik, Ausrüstung von technischen Systemen, rechtliche Unterstützung im Zusammenhang mit dem geplanten Baurecht) sowie die übliche Reserve für Unvorhergesehenes und einen Beitrag für Kunst im öffentlichen Raum. Entsprechend wird folgender Ausführungskredit beantragt:

#### **Ausführungskredit 1. UG Velostation Zugang Länggasse**

Kostenbeitrag 1. UG Velostation Zugang Länggasse	Fr.	3 250 000.00
Gestaltungsmaßnahmen 1. UG	Fr.	250 000.00
Anpassungen Velostation Schanzenbrücke	Fr.	125 000.00
Baunebenkosten	Fr.	250 000.00
Unvorhergesehenes/KiöR (10%)*	Fr.	425 000.00
<b>Total Kosten (inkl. MWST 8,1%, gerundet) = Kreditantrag</b>	<b>Fr.</b>	<b>4 300 000.00</b>

\* Für Unvorhergesehenes werden wie üblich rund 10% des Gesamtbetrags reserviert. Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement; KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün zudem ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bau-summe (exkl. MWST) für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. Im vorliegenden Geschäft wurden Fr. 39 800.00 eingerechnet.

Für das Projekt kann mit Geldern aus dem Agglomerationsprogramm gerechnet werden (vgl. Kap. 6).

### 4.2 Erhöhung Projektierungskredit (Nachkredit) für das 2. UG

Für die Erarbeitung des Vorprojekts 2. UG wurden bisher ca. Fr. 500 000.00 benötigt. Für die weitere Projektierung bis Bauprojekt inklusive Kostenvoranschlag (+/- 10%) und Erarbeitung des Plangenehmigungsdossiers werden gemäss Kostenschätzung der SBB und der Stadt weitere Fr. 950 000.00 benötigt. Der bestehende Projektierungskredit von 1,15 Mio. Franken muss demnach entsprechend erhöht werden:

#### **Projektierungskredit 2. UG (bis und mit Bauprojekt mit Kostenvoranschlag)**

Bereits bewilligter Projektierungskredit (SRB Nr. 2018-190)	Fr.	1 150 000.00
Erhöhung des Projektierungskredits (= vorliegend beantragter Nachkredit)	Fr.	300 000.00
<b>Total Projektierungskredit (inkl. MWST 8.1%) = Kreditantrag</b>	<b>Fr.</b>	<b>1 450 000.00</b>

Gemäss Kostenschätzung im Rahmen des SBB-Vorprojekts wird für die Realisierung des 2. UG der neuen Velostation mit Kosten von 11 Mio. Franken gerechnet (+/- 30%, Preisbasis 2023). Dieser Betrag muss von der Stadt finanziert werden, auch hier abzüglich der zu erwartenden Beiträge Dritter (vgl. Kap. 6).

## 5. Folgekosten

### 5.1 Kapitalfolgekosten

#### a) 1. UG Velostation Zugang Länggasse

<b>Investition Hochbau</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>40. Jahr</b>
Restbuchwert	4 300 000.00	4 192 500.00	4 085 000.00	107 500.00
Abschreibung 2.5%	107 500.00	107 500.00	107 500.00	107 500.00
Zinssatz 1.3%	55 900.00	54 505.00	53 105.00	1 400.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>163 400.00</b>	<b>162 005.00</b>	<b>160 605.00</b>	<b>108 900.00</b>

#### b) Projektierung 2. UG

Die Projektierungskredite werden 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 eines Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten. Die Folgekosten des Projekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht exakt beziffert werden.

### 5.2 Betriebsfolgekosten

#### 5.2.1 Betriebskosten

Die Betriebskosten müssen von der Stadt Bern als künftiger Eigentümerin und Betreiberin der Velostation getragen werden. Da die Velostationen Zugang Länggasse und Schanzenbrücke zusammen betrieben werden sollen (siehe Kap. 3.6), werden die zusätzlichen Betriebskosten für beide Velostationen beantragt. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Betreuung Empfang durch Dritte ausserhalb der Abdeckung durch das Kompetenzzentrum Arbeit (Montag – Freitag von 6 – 7 und 20 – 23 Uhr, Samstag 6 – 23 Uhr, Sonntag 8 – 20 Uhr). Kosten: Fr. 100 000.00 / Jahr.
- Diverses: Sicherheitsrundgänge während der nicht betreuten Öffnungszeiten (Fr. 11 000.00 / Jahr), Spezialreinigung vor Wochenstart (Fr. 4 000.00 / Jahr), Aufwände für die Videoüberwachung (Fr. 5 000.00 / Jahr). Kosten: Fr. 20 000.00 / Jahr.
- Es wird mit Einnahmen aus Ticket-/Aboverkäufen von Fr. 40 000.00 / Jahr gerechnet (neue Velostation Zugang Länggasse und bestehende Velostation Schanzenbrücke zusammen). Dies sind Fr. 15 000.00 / Jahr mehr als heute in der Velostation Schanzenbrücke. Der Einnahmewachstum fällt trotz deutlicher Kapazitätsvergrößerung eher gering aus, weil bei der Berechnung der Einnahmen die allfällige Einführung der 24h-Gratisparkierung bereits berücksichtigt ist.

Nachfolgend die Kostenzusammenstellung der zusätzlichen Betriebskosten für die Velostationen Zugang Länggasse und Schanzenbrücke. Alle Beträge sind inklusive Mehrwertsteuer von 8,1 % zu verstehen.

Für den vorliegend beantragten Kredit sind die *jährlichen* Betriebskosten massgebend. Diese sind in Form eines Kredits für wiederkehrende Ausgaben gemäss Artikel 138 der Gemeindeordnung der

Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) zu beschliessen. Für die Bestimmung der Zuständigkeit zum Kreditbeschuss sind die in einem Jahr anfallenden Kosten mit fünf zu multiplizieren (Art. 138 Abs. 2 GO; vgl. Kap. 10).

<b>Was</b>	<b>pro Jahr (Fr.)</b>	<b>5 Jahre (Fr.)</b>
Anschaffungen (Einrichtung; z.B. neues Kassensystem)	2 000.00	10 000.00
Betreuung Empfang durch Dritte	100 000.00	500 000.00
Diverses	20 000.00	100 000.00
<b>Zwischentotal Betriebskosten</b>		<b>610 000.00</b>
Zusätzliche Einnahmen aus Ticket-/Aboverkäufen	-15 000.00	-75 000.00
<b>Total Betriebskosten</b>	<b>107 000.00</b>	<b>535 000.00</b>

### 5.2.2 Raumkosten

Zum heutigen Zeitpunkt kann noch keine verlässliche Aussage darüber gemacht werden, ob für die Velostation Zugang Länggasse Raumkosten anfallen werden. Erst in den Verhandlungen mit dem Kanton über das unselbständige Baurecht (siehe Kap. 3.4) wird sich zeigen, ob die Stadt Bern dem Kanton einen Baurechtszins zu entrichten muss. Stand heute geht die Stadt davon aus, dass kein Baurechtszins bezahlt werden muss und demnach auch keine Raumkosten anfallen werden. Sollten dennoch Raumkosten anfallen, wird Immobilien Stadt Bern (ISB) als künftige Eigentümerin der Velostation diese gemäss den städtischen Vorgaben an die Verkehrsplanung weiterverrechnen.

## 6. Beiträge Dritter

Im Agglomerationsprogramm 1. Generation sind bei den von der Stadt angemeldeten Massnahmen zu den Velostationen Bahnhof Bern noch Beitragsgelder verfügbar. Finanzierungsvereinbarungen können bis 2027 abgeschlossen werden. Gemäss Rücksprache mit dem Kanton ist eine Anmeldung der Velostation Zugang Länggasse 1. UG möglich. Nach Genehmigung des vorliegenden Ausführungskredits durch den Stadtrat wird das Finanzierungsgesuch beim Kanton eingereicht. Bei einer Genehmigung durch Kanton und Bund kann mit einer Kostenbeteiligung von maximal rund 2,4 Mio. Franken gerechnet werden. In diesem Fall verbleiben der Stadt Bern Kosten von rund 1,9 Mio. Franken für die Velostation im 1. UG. Da die Beiträge von Bund und Kanton noch nicht verbindlich zugesichert sind, beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat wie üblich den Bruttokredit.

Für die Velostation 2. UG sind im Agglomerationsprogramm 4. Generation Beiträge von rund 5,7 Mio. Franken von Bund und Kanton möglich. Die Beitragsgelder würden nach dem Ja der Stimmberechtigten zum Ausführungskredit bei Kanton und Bund beantragt.

## 7. Bewilligungsverfahren

Das 1. UG der Velostation Zugang Länggasse wurde bereits im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens der SBB mit dem Projekt Ausbau Publikumsanlage Bahnhof Bern genehmigt. Für das 2. UG müssen die Plangrundlagen dem Bundesamt für Verkehr neu eingereicht werden. Die Einreichung erfolgt unmittelbar nach dem allfälligen Volksbeschluss zum Ausführungskredit 2. UG, damit die Plangenehmigung 2027 vorliegt. Aus diesem Grund wird bereits in den vorliegenden Projektierungskredit die Phase Bewilligungsverfahren mit Plangenehmigungsdossier miteingerechnet, damit die vorgegeben Termine bis zur Ausführung der Velostation Zugang Länggasse eingehalten werden können.

## 8. Weiteres Vorgehen

Das Projekt Velostation Zugang Länggasse wird mit den laufenden Arbeiten für den Ausbau der Publikumsanlagen Bahnhof Bern im Rahmen des Projekt ZBB abgestimmt und koordiniert. Daraus ergibt sich vorbehältlich der Zustimmung des Stadtrats zu den beantragten Krediten das folgende Terminprogramm:

2024	Kreditbewilligung (vorliegender Antrag) Definitive Bestellung 1. UG bei der SBB mit Finanzierungsvereinbarung
2024 / 2025	Planungsarbeiten, weitere Ausarbeitung Bauprojekt 2. UG
2025 / 2026	Ausführungskredit 2. UG
2026 / 2027	Plangenehmigungsverfahren 2. UG
2027	Finanzierungsvereinbarung Agglomerationsprogramm mit Bund und Kanton
2027 / 2028	Erarbeitung Ausführungsprojekt
2029	Ausführungsstart
2031	Inbetriebnahme und Abschluss

## 9. Klimaverträglichkeit

Der Gemeinderat hat das vorliegende Geschäft hinsichtlich der Auswirkungen auf das Klima und die Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements (KR; SSSB 820.1) überprüft. Es lässt sich festhalten, dass die zusätzlichen Veloplätze mit Bahnhofanschluss die Verlagerung der Mobilität auf die nachhaltigen Verkehrsmittel Velo und öffentlicher Verkehr fördert und damit zur Verlagerung auf die CO<sub>2</sub>-arme Mobilität beiträgt. Somit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements geleistet. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Veloverkehr, auf welche die Massnahmen des vorliegenden Kreditantrags indirekt abzielen, ist ein Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b des Klimareglements und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d. Insgesamt ist die Vorlage daher mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

## 10. Fakultatives Referendum

Die beiden Kreditbeschlüsse gemäss Ziffer 2 werden für unterliegen dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 Buchstabe c GO und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte vom 16. Mai 2004 (RPR; SSSB 141.1).

## Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt das Geschäft Velostation Bahnhofzugang Länggasse; Verpflichtungs- und Investitionskredit 1. UG, Erhöhung Projektierungskredit (Nachkredit) 2. UG und Kredit für wiederkehrende Ausgaben (Betrieb der Velostation).
2. Er bewilligt
  - 2.1 für das 1. UG der Velostation Zugang Länggasse einen Ausführungskredit von Fr. 4 300 000.00 (inkl. MWST) zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001609 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035). Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.
  - 2.2 für den Betrieb der Velostationen Zugang Länggasse und Schanzenbrücke einen Kredit für wiederkehrende Ausgaben in der Höhe von Fr. 107 000.00 pro Jahr zulasten der Erfolgsrechnung der Dienststelle Verkehrsplanung (580, Kostenstelle 580200). Die jährlichen Kosten für den Betrieb sind im Aufgaben- und Finanzplan als neue Aufgabe einzuplanen.
3. Er bewilligt für das 2. UG der Velostation eine Erhöhung des Projektierungskredits (Nachkredit) um Fr. 300 000.00 auf neu Fr. 1 450 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto IN510001100 (I5100519; Gemeinkostensammler GS510-IK-000035). Der Projektierungskredit ist später in den Hauptkredit aufzunehmen.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 14. Februar 2024

Der Gemeinderat

Beilage

- Übersichtsplan