



Stadt Bern

**Botschaften des Stadtrats  
an die Stimmberechtigten**

**Abstimmung  
vom 5. Juni 2005**



**5. Juni**

**Zonenplan  
Schermenareal–Waldau**

**Nutzungszonenplan  
Hintere Engehalde–Thormann-  
mätteli–Löchligut**

**Neuer Bahnhofplatz Bern  
Sanierung und Umgestaltung  
des Bahnhofplatzes, des Buben-  
bergplatzes und der Christoffel-  
unterführung;  
Baukredit (Variantenabstimmung)**

50

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
Zonenplan Schermenareal-Waldau	3
Nutzungszonenplan Hintere Engehalde-Thormannmätteli- Löchligut	11
Neuer Bahnhofplatz Bern Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung; Baukredit (Variantenabstimmung)	19

## Zonenplan Schermenareal – Waldau



*Planungsgebiet Schermenareal – Waldau mit der heute noch bestehenden Familiengartenanlage (links) und der Psychiatrischen Universitätsklinik Waldau (rechts).*

# Begriffe aus dem Planungs- und Baurecht

In der vorliegenden Abstimmungsbotschaft zum Zonenplan Schermenareal – Waldau werden u.a. folgende Begriffe aus dem Planungs- und Baurecht der Stadt Bern verwendet:

**Zonenplan:** Der Zonenplan der Stadt Bern besteht aus dem Nutzungszonenplan und dem Bauklassenplan. Er bildet zusammen mit der Bauordnung die *baurechtliche Grundordnung* der Stadt Bern. Der *Nutzungszonenplan* legt die zulässige Nutzungsart für ein bestimmtes Areal fest, und der *Bauklassenplan* bestimmt mittels Bauklassen (Geschosszahlen) das zulässige Nutzungsmass.

**Lärmempfindlichkeitsstufen (ES)** legen die gemäss Lärmschutzverordnung einzuhaltenden Grenzwerte fest.

**Überbauungsordnung (UeO):** Eine Überbauungsordnung besteht aus einem Überbauungsplan mit Vorschriften. Sie regelt über die Grundordnung hinaus detailliert die bauliche Ausgestaltung von bestimmten Arealen. Als Spezialvorschrift geht sie der Grundordnung vor.

**Industrie- und Gewerbezone (IG):** Für Lager-, Reparatur- und Produktionsbauten bestimmt; Wohnbauten sind nicht erlaubt, Büros nur soweit, als sie für die erwähnten Betriebe nötig sind. Läden, Gaststätten und Freizeiteinrichtungen für den örtlichen Bedarf sind gestattet.

**Freifläche a (Fa):** Für stark durchgrünte Anlagen wie Parks, Spielplätze und dergleichen. Es dürfen nur dem Zonenzweck entsprechende Gebäude erstellt werden. Die Ausnutzungsziffer darf höchstens 0,1 betragen.

**Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse a (Fa\*):** Reserviert für stark durchgrünte Anlagen wie Parks, Friedhöfe, Spielplätze und dergleichen. Die Grundstücke in dieser Zone gehören nicht der Stadt; sie müssen auch nicht in ihr Eigentum übergeführt werden. Die maximale Ausnutzungsziffer AZ beträgt 0,1.

**Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse c (Fc\*):** Reserviert für Bauten und Anlagen aller Art. Die maximale Ausnutzungsziffer beträgt 1,0.

**Grünflächen Gf** gliedern die Stadt und ihre Quartiere. Bauten sind nur zugelassen, soweit sie der Bewirtschaftung dienen.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	5
Was bringt die Planung Schermenareal – Waldau?	6
Bisheriger Nutzungszonenplan Neuer Nutzungszonenplan	7
Eine Überbauungsordnung ergänzt den Zonenplan	8
Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat	9
Antrag	10

**Beilage:**  
Zonenplan Schermenareal – Waldau

## Mehr Information

Diese Abstimmungsbotschaft enthält als Beilage den verkleinerten Zonenplan Schermenareal – Waldau. Der Originalplan mit der zugehörigen Überbauungsordnung Wölflistrasse kann in den 30 Tagen vor der Abstimmung auf der

### BauStelle

Bundesgasse 38 (Parterre)  
Telefon 031 321 77 77  
E-Mail: baustelle@bern.ch

eingesehen werden. Hier liegen auch weitere Unterlagen zur Planungsvorlage auf.

# Das Wichtigste auf einen Blick

**Mit der Planung Schermenareal – Waldau werden die Nutzungszonen und Bauklassen im Gebiet südlich des Schermenwalds so verändert, dass in der Industrie- und Gewerbezone 1000 bis 1500 Arbeitsplätze entstehen können und auf dem Waldau-Areal eine bauliche Verdichtung möglich ist. Gleichzeitig sichert der neue Zonenplan Grünflächen für die Naherholung und Parkierungsmöglichkeiten für Grossanlässe.**

Der heute noch geltende Nutzungszonenplan aus dem Jahr 1976 weist das Gebiet südlich des Schermenwalds einer Industrie- und Gewerbezone (IG) zu, die durch einen schmalen Grünstreifen von der Psychiatrieklinik Waldau mit ihrer Umgebung abgetrennt ist. Demgegenüber postulierte das räumliche Stadtentwicklungskonzept von 1995 die vollständige Grünerhaltung des Areals.

## Ein Mittelweg

Der 2003 revidierte Richtplan für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf weist einen Mittelweg: Auf dem für die Bedürfnisse der Wirtschaft hervorragend gelegenen Schermenareal sollen sowohl Arbeitsplätze angesiedelt als auch Freizeit- und Naherholungsflächen zur Verfügung gestellt werden.

## Die Planungsziele

Der neue Zonenplan ist darauf ausgerichtet,

- Flächen für weitere Industrie- und Gewerbebetriebe zu erhalten;
- der Waldau Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern;
- das Naherholungsgebiet Schermenwald an die Grosse Allmend anzubinden;
- Parkiermöglichkeiten für Grossanlässe zu schaffen.
- Den Waldrand zu schützen und neu zu gestalten.

Neben den beiden IG-Zonen hindurch führt ein trapezförmiger Korridor, in dem die Parkplätze als Ersatz für die Kleine Allmend angelegt werden können, so dass dort in gleichem Umfang Parkplätze aufgehoben werden können. Gegenüber dem Schermenwald und dem Waldau-Areal sind die Arbeitszonen durch Grünflächen abgetrennt.

## Kompensation für Familiengärten

Der Preis der Vorteile, welche die planerische Neuordnung des Gebiets Schermenareal – Waldau bringt, ist die Aufgabe der Familiengartenanlage an diesem Standort. Die Stadtgärtnerei hat in einem Konzept nachgewiesen, wie dieser Verlust an Familiengärten kompensiert werden kann. Einerseits sollen bei der Abgabe von Pflanzland künftig konsequent die in der Stadt Bern wohnhaften Personen bevorzugt werden; andererseits ist vorgesehen, bestehende Anlagen (Löchligut, Kleine Allmend) zu erweitern oder anderweitig Ersatz zu schaffen.

Damit ein Teil der Familiengärten möglichst lange unterhalten werden kann, ist eine etappierte Überbauung vorgesehen. Die Umzonungen für die Erweiterung des Areals Löchligut werden den Stimmberechtigten als separate Vorlage unterbreitet (siehe Seite 11).

## Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 57 Ja- gegen 12 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen, den Zonenplan Schermenareal – Waldau (Plan Nr. 1326 / 4 vom 24. Februar 2005) anzunehmen.

# Was bringt die Planung Schermenareal – Waldau?

**Das Planungsgebiet grenzt im Norden an den Schermenwald, im Osten an Ostermundigen, im Süden an die Bolligenstrasse und im Westen an die SBB-Linie, die Autobahn und den jüdischen Friedhof.**

Mit dem vorliegenden Zonenplan werden vier Ziele erreicht:

- Auf dem *Schermenareal* bleiben zwei Industrie- und Gewerbeflächen erhalten, die ausser den bereits bestehenden Betrieben (MPA und Stämpfli AG) etwa vier weiteren Betrieben der gleichen Grössenordnung Platz bieten.
- Das *Areal der Klinik Waldau* kann baulich verdichtet werden, ohne dass zusätzliche Flächen beansprucht werden müssen.
- Für *Freizeit- und Erholungsnutzungen* wird eine 50 bis 100 m breite Fläche reserviert, damit dereinst über eine allenfalls zu erstellende Fussgänger- und Velobrücke und die bereits bestehende Bananenbrücke die Grosse Allmend mit dem Schermenwald verbunden werden könnte. Auf dem trapezförmigen Areal zwischen den beiden IG-Zonen können Parkplätze für Grossanlässe als Teilersatz für die dann definitiv wegfallenden Parkplätze auf der Kleinen Allmend realisiert werden.
- *Grün* bleiben ein Streifen entlang dem Wald, eine Pufferzone zwischen dem Klinikareal und der östlichen Industrie- und Gewerbezone sowie die Bananenparzelle mit der anschliessenden Bolligenallee.

## Heutige Situation

Das Waldauareal an der Bolligenstrasse ist heute eine Zone für private Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse Fb\* mit einer Ausnutzungsziffer von 0.5. Die Familiengärten, die Parzellen der beiden beste-

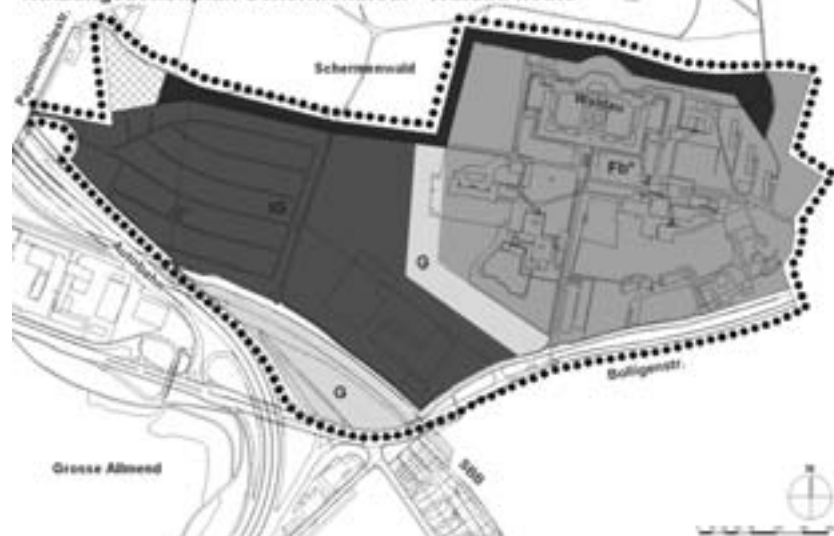
henden Betriebe MPA und Stämpfli AG sowie das noch landwirtschaftlich genutzte Gebiet liegen in einer Industrie- und Gewerbezone IG der Bauklasse 3. Zwischen der Waldau und IG-Zone befindet sich eine 50 m breite Grünfläche.

## Der neue Zonenplan

Aufgrund von städtebaulichen Studien wurde ein Zonenplan mit folgenden Inhalten erarbeitet:

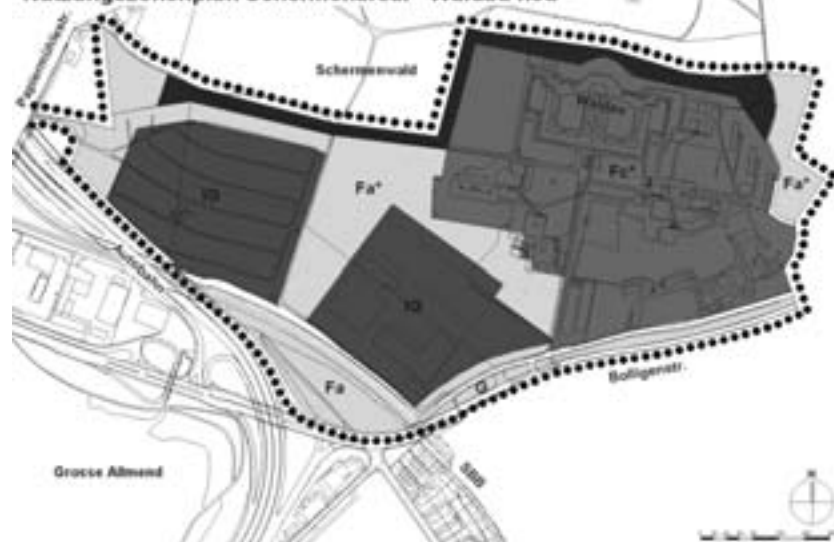
- Die *Fläche der Klinik Waldau* wird verkleinert, die Ausnutzungsziffer dafür auf 1.0 verdoppelt.
- Die *IG-Zone* wird aufgeteilt. Der westliche Teil erlaubt im Norden drei- und im Süden sechsgeschossige Gebäude. Auf dem östlichen Teil sind im Norden 2 beziehungsweise 4 und im Süden 6 Geschosse möglich. Gegen die Waldau hin kann nur noch ein Parterrebau erstellt werden.
- Zwischen der *Wöflistrasse* und dem *Klinikareal* sind in beschränktem Umfang auch Dienstleistungsbetriebe zugelassen.
- Die *trapezförmige Fläche zwischen den beiden IG-Zonen* wird als Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse Fa\* ausgeschieden, die mit einer Ausnutzungsziffer von 0.1 weitgehend grün bleibt. Zur Fa\* gehören auch die Waldränder, das an den jüdischen Friedhof angrenzende Gebiet und das Areal zwischen IG-Ost und der Waldau.
- Die sog. *«Bananenparzelle»* zwischen der SBB-Linie und der Autobahn wird zur Freifläche Fa, bleibt also ebenfalls grün.
- Die *Fläche entlang der Bolligenallee* wird der Grünfläche zugewiesen.
- Zwischen Schermenwald und Industriezone wird ein 30 m breiter Grünstreifen geschaffen.

### Nutzungszoneplan Schermenareal - Waldau heute



- IG Industrie- und Gewerbezone
- Fc\* Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse (AZ = 1.0)
- Fb\* Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse (AZ = 0.5)
- Fa\* Zone für private Bauten und Anlagen im allgemeinen Interesse (AZ = 0.1)
- Fa Freifläche Fa für öffentliche Werke und Anlagen (AZ = 0.1)
- G Grünfläche
- S2b Schutzzone S2b

### Nutzungszoneplan Schermenareal - Waldau neu



# Eine Überbauungsordnung ergänzt den Zonenplan

**Einzelheiten der Erschliessung und künftigen Überbauung des Planungsgebiets Schermenareal – Waldau sind in einer Überbauungsordnung festgehalten.**

Der Stadtrat hat diese als Ergänzung zum Zonenplan erlassen – unter dem Vorbehalt, dass der Zonenplan von den Stimmberechtigten angenommen wird.

## **Neue Erschliessungsachsen**

Die UeO ermöglicht die Verlängerung der Wölflistrasse bis zum jüdischen Friedhof. Für den Fall, dass dereinst eine Buslinie durchs Schermenareal führen wird, stellt die UeO eine Verbindung zur Papiermühlestrasse sicher. Ferner regelt sie die Erschliessung des Planungsgebiets mit Fuss- und Velowegen, die bessere Verbindungen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung herstellen.

## **Neue und alte Bäume**

Für die Baufelder in der IG-Zone legt die Überbauungsordnung die Baulinien fest. Zudem verlangt sie neue Baumreihen entlang der Wölflistrasse und der Fuss- und Velowege.

Die markante Linde beim Westeingang zum Familiengartenareal soll erhalten und in einen neu zu gestaltenden Fussgängerplatz einbezogen werden.

## **Parkplätze für Grossanlässe**

In der trapezförmigen Fläche der Zone Fa\* erlaubt die UeO Autoparkplätze für Grossanlässe, die an maximal 50 Tagen pro Jahr benützt werden dürfen. Sie stellen einen

Ersatz für die Parkplätze auf der Kleinen Allmend dar, welche in gleicher Anzahl aufgehoben werden sollen.

## **Voll erschlossen**

Die Klinik Waldau und der östliche Teil der IG-Zone sind voll erschlossen. Für den westlichen Teil besteht ein Konzept für die Ver- und Entsorgung mit Strom, Wasser, Telefon und Kanalisation. Die Umzonung hat keine Aufwertung des Grundstückes zur Folge, da die Flächen nicht erweitert, sondern nur umgelagert werden.

## **Infrastrukturvertrag**

Für die Aufteilung der Erschliessungskosten wurde zwischen der Stadt, Energie Wasser Bern und den beiden Grundeigentümerschaften (Kanton und Bürgergemeinde Bern) ein Infrastrukturvertrag abgeschlossen. Der Stadt fallen Kosten von 1 Mio. Franken an, dem Kanton und der Bürgergemeinde rund 4 Mio. Franken. Wenn der festgelegte Dienstleistungsanteil ausgeschöpft wird, kann die Stadt mit Mehrwertabgaben rechnen, die einen Teil der anfallenden Erschliessungskosten decken.

## **Etappeierung**

Im Gebiet zwischen Schermenwald und Wölflistrasse dürfen erst Bauten erstellt werden, wenn der Baubereich zwischen Wölflistrasse und Autobahn überbaut ist. Damit soll sichergestellt werden, dass die attraktiven Familiengärten nördlich der Wölflistrasse möglichst lange unterhalten werden können.

## **Mitwirkung – Auflage – Genehmigung**

Die Mitwirkung zum Zonenplan Schermenareal – Waldau fand im Juni 2001 statt, die öffentliche Auflage im Januar 2004. Es gingen 13 Mitwirkungsbeiträge und 4 Einsprachen ein. Die Anregungen aus der Mitwirkung konnten grösstenteils berücksichtigt werden. Die Einsprachen hingegen richteten sich gegen den Zonenplan und die Überbauungsordnung. Sie sind noch hängig und werden dem kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung nach der Annahme der Vorlage durch die Stimmberechtigten im Genehmigungsverfahren zur Abweisung beantragt.



# Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat

## Argumente für die Vorlage

- Das Schermen-Areal ist für die Ansiedlung von industriellen und gewerblichen Betrieben bestens geeignet. Es befindet sich im ESP-Bereich «Arbeit und Freizeit Wankdorf» und ist sehr gut erschlossen.
- Mit der Planung Schermen wird versucht, in einer rechtskräftigen Industriezone äusserst vielfältige Nutzungsansprüche sinnvoll aufeinander abzustimmen (Arbeit, Verkehr, Freizeit/Erholung, Wirtschaften im ersten, zweiten und dritten Sektor, Naherholung und Landschaftsschutz).
- Es wurde eine weltweit tätige Firma gefunden, die ihren Hauptsitz dort ansiedeln will. Dadurch würden etwa neunzig Arbeitsplätze geschaffen. Weiter würden eine Mehrwertabschöpfung von zirka einer halben Million Franken sowie ein jährlicher Steuerertrag von zirka einer Million Franken anfallen.

## Argumente gegen die Vorlage

- Es ist falsch, dass der Gemeinderat und die Stadtratsmehrheit dort, wo Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Rentnerinnen und Rentner seit 1947 die Freizeit verbringen, den Boden für alle Zeit zubetonieren wollen.

### **Abstimmungsergebnis:**

**57 Ja-Stimmen, 12 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen**

# Antrag

Gestützt auf die vorliegende Abstimmungsbotschaft empfiehlt der Stadtrat den Stimmberechtigten mit 57 Ja- gegen 12 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen den folgenden

## Beschluss

zur Annahme:

1. Die Stadt Bern erlässt den Zonenplan Schermenareal –Waldau (Plan Nr. 1326/4 vom 24. Februar 2005).
2. Die bisherige Zonenordnung im Planungsgebiet wird aufgehoben.

Bern, 24. Februar 2005

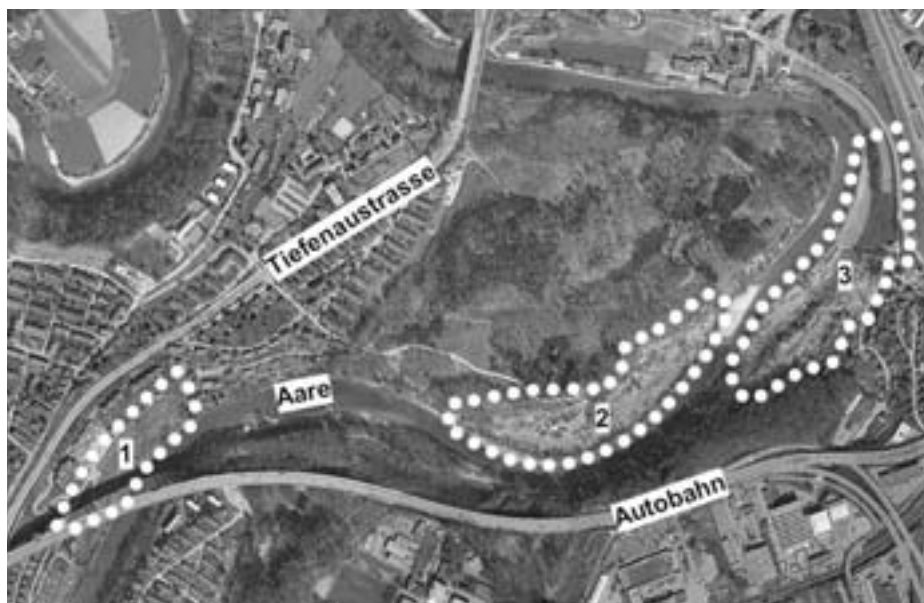
Namens des Stadtrats

Der Stadtratspräsident:  
Philippe Müller

Der Ratssekretär:  
Jürg Stampfli

Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten

## **Nutzungszonenplan Hintere Engehalde – Thormannmätteli – Löchligut**



*Der vorliegende Nutzungszonenplan betrifft die an der Aare gelegenen Areale Hintere Engehalde (1), Thormannmätteli (2) und Löchligut (3).*

# Begriffe aus dem Planungs- und Baurecht der Stadt Bern

In der vorliegenden Abstimmungsbotschaft werden u.a. folgende Begriffe aus dem Planungs- und Baurecht der Stadt Bern verwendet:

**Zonenplan:** Der Zonenplan der Stadt Bern besteht aus dem Nutzungszonenplan und dem Bauklassenplan. Er bildet zusammen mit der Bauordnung die *baurechtliche Grundordnung* der Stadt Bern.

**Nutzungszonenplan (NZP):** Der Nutzungszonenplan legt die zulässige Nutzungsart für ein bestimmtes Areal fest.

**Lärmempfindlichkeitsstufen (ES)** legen die gemäss Lärmschutzverordnung einzuhaltenden Grenzwerte fest.

**Freifläche a (Fa):** Für stark durchgrünte Anlagen wie Parks, Spielplätze und dergleichen. Es dürfen nur dem Zonenzweck entsprechende Gebäude erstellt werden. Die Ausnutzungsziffer darf höchstens 0,1 betragen.

**Zone zum Schutz des Stadt- und Landschaftsbilds SZa:** Für Gebiete von besonderer landschaftlicher Schönheit, die nicht überbaut werden dürfen und grün zu halten sind.

**Uferschutzplan:** Nach dem kantonalen Gesetz über See- und Flussufer (SFG) wurden in den Neunzigerjahren in der Stadt Bern für alle Aareufer Uferschutzpläne erlassen.

**Uferschutzzone nach SFG:** Die Uferschutzzone bezweckt die Erhaltung naturnaher Uferräume. Es dürfen nur Bauten und Anlagen errichtet werden, wenn sie standortgebunden sind, im öffentlichen Interesse liegen und die Uferlandschaft nicht beeinträchtigen.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	13
Nutzungszonenplan Hintere Engehalde – Thormannmätteli – Löchligut	14
Ziele und Inhalte des Nutzungszonenplans	15
Mitwirkung – Vorprüfung – Auflage – Genehmigung	15
Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat	16
Antrag	17

## Mehr Information

Diese Abstimmungsbotschaft enthält auf der Seite 4 den verkleinerten Nutzungszonenplan Hintere Engehalde – Thormannmätteli – Löchligut. Der Originalplan kann in den 30 Tagen vor der Abstimmung auf der

### BauStelle

Bundesgasse 38 (Parterre)

Telefon 031 321 77 77

E-Mail: [baustelle@bern.ch](mailto:baustelle@bern.ch)

eingesehen werden. Hier liegen auch weitere Unterlagen zur Planungsvorlage auf.

# Das Wichtigste auf einen Blick

**Mit dem Nutzungszonenplan Hintere Engehalde – Thormannmätteli – Löchligut wird für drei an der Aare gelegene Gebiete die Zonenordnung geändert: Zwei Familiengartenareale werden der Freifläche Fa zugewiesen und planerisch gesichert; die besonders schöne Uferlandschaft in der Hinteren Engehalde ist neu eine Zone zum Schutz des Stadt- und Landschaftsbilds SZa.**

In der Stadt Bern stehen einige Familien-gartenanlagen der angestrebten Sied-lungsentwicklung im Weg: Im Schermen-areal etwa soll die Ansiedlung von Arbeitsnutzungen weitergeführt werden (siehe Abstimmungsvorlage «Planung Schermenareal»), und in Holligen sowie in Wittigkofen sind neue Wohnzonen vorge-sehen.

Die von der Stadtgärtnerei erarbeitete Fa-miliengartenplanung 2002 zeigt auf, wo und wie verloren gehende Areale ersetzt und bestehende Anlagen planerisch gesi-ichert werden können.

## **Gesichert und erweitert**

Die bestehenden Familiengartenareale im *Thormannmätteli* und im *Löchligut* liegen heute noch in der Schutzzone SZa bzw. in einer Uferschutzzone nach See- und Fluss-ufergesetz, sind also eigentlich zonenwid-rig. Ausbauten wie die Erstellung von Gartenhäuschen sind unter diesen Voraus-setzungen nicht möglich.

**Da beide Areale unbestritten sind, sollen sie in eine Freifläche Fa umgewandelt und der Familiengartennutzung gewidmet, d.h. in ihrem Bestand gesichert werden.**

Um zusätzliche Plätze für die Verlegung von Familiengärten zu gewinnen, die an ihrem jetzigen Standort weichen müssen, soll ausserdem das Areal Löchligut nach Norden erweitert werden. Der Teil zwis-chen der Gemeindegrenze, der Aare und der Worblaufenstrasse wird daher eben-falls der Freifläche Fa zugewiesen. Das Land gehört einer Privatperson, die bereit ist, es der Stadt Bern zu verkaufen.

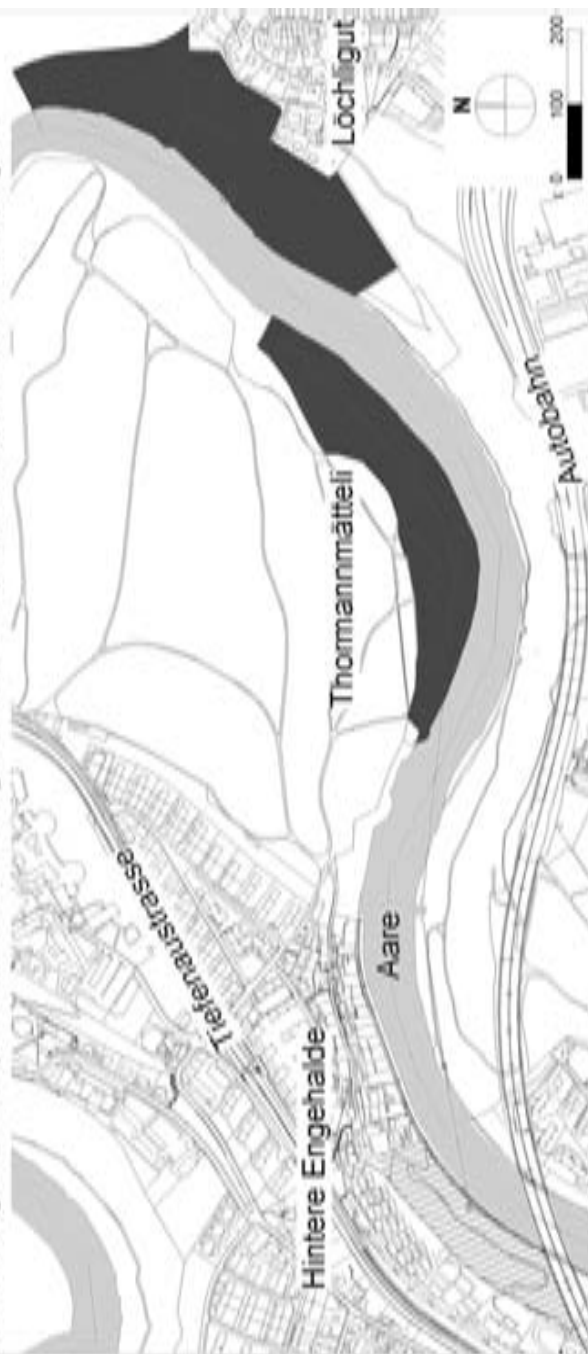
## **Hintere Engehalde geschützt**

Das Areal in der Hinteren Engehalde, eine Freifläche Fa direkt nördlich des Felsenau-viadukts zwischen den Terrassenhäusern und der Aare, soll demgegenüber – gewis-sermassen als Kompensation zur Umzo-nung der Familiengartenareale auf der an-deren Aareseite – als Schutzzone SZa ausgeschieden werden. Das Grundstück hat hohe landschaftliche und ökologische Qualitäten. Die angrenzende Fläche süd-lich des Viadukts wurde bereits mit dem Nutzungszonenplan 1975 der Schutzzone zugeteilt.

## **Abstimmungsempfehlung des Stadtrats**

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 54 Ja- gegen 1 Nein-Stimme bei 0 Enthaltungen die Annahme des Nutzungszonenplans Hintere Engehalde – Thor-mannmätteli – Löchligut (Plan Nr. 1119 / 1 vom 11.06.2004).

# Nutzungszoneplan Hintere Engehalde - Thormannmätteli - Löchligut



- Freifläche Fa**
  - Lärmempfindlichkeitsstufe ES II**
  - Zweckbestimmung:
  - Familiengärten, Naherholung
  - Bisher: Zone S2a
- 
- Zone zum Schutz des Stadt- und**
  - Landchaftsbildes S2a**
  - Bisher: Freifläche Fa

Die neuen Festlegungen des Nutzungszoneplans werden in die Uferschutzpläne übernommen. Diese werden wie folgt geändert:

- Uferschutzplan Hintere Engehalde vom 16.12.1993
- Alt: Freifläche nach SFG
- Neu: Uferschutzzone nach SFG
- Uferschutzplan Thormannmätteli vom 16.12.1993
- Keine weiteren Änderungen
- Uferschutzplan Löchligut vom 26.04.1991
- Alt: z.T. überbautes Gebiet, z.T. Uferschutzzone SFG
- Neu: Freifläche nach SFG (ganze Fläche)
- Die übrigen Festlegungen der Uferschutzpläne behalten ihre Gültigkeit.

# Ziele und Inhalte des Nutzungszonenplans

**Der Nutzungszonenplan Hintere Engehalde – Thormannmätteli – Löchligut umfasst drei Gebiete an der Aare mit einer Gesamtfläche von etwa 10,5 ha. Zwei Areale werden als Familiengärten genutzt und nun für diese Nutzung gesichert.**

Die *Hintere Engehalde* (ca. 2 ha) ist heute im Nutzungszonenplan (NZP) als Freifläche Fa ausgeschieden; auch im Uferschutzplan gemäss See- und Flussufergesetz (SFG) wird sie als Freifläche geführt. Nach dem städtischen Grünflächenkonzept soll das Gebiet dem Landschaftsschutz dienen und auch Erholungsuchenden zur Verfügung stehen. Deshalb wird es nun der Zone zum Schutz des Stadt- und Landschaftsbilds SZa zugewiesen.

## Gesicherte Familiengärten

- Die bestehende Familiengartenanlage *Thormannmätteli* (ca. 3.5 ha) soll planerisch gesichert werden. Deshalb wird das Areal im Nutzungszonenplan neu als Freifläche Fa mit der Widmung «Familiengärten, Naherholung» bezeichnet (bisher: SZa).
- Im *Löchligut* (ca. 5 ha) wird der *südliche Teil* (ca. 3 ha) heute als Familiengartenanlage genutzt; dies soll so bleiben. Die SZa wird deshalb auch hier in eine Freifläche Fa mit der Widmung «Fami-

liengärten, Naherholung» umgewandelt.

- Der *nördliche Teil* des Areals (ca. 2 ha) befindet sich gemäss Nutzungszonenplan in der SZa und gilt gemäss Uferschutzplan als Uferschutzzone. Damit die bestehende Familiengartenanlage erweitert werden kann, ist eine Umzonung des Nordteils in die Freifläche Fa vorgesehen.

## Anpassungen am Uferschutzplan

Entsprechend den beantragten Änderungen am Nutzungszonenplan hat der Gemeinderat die drei Uferschutzpläne angepasst, soweit sie die Areale Hintere Engehalde, Thormannmätteli und Löchligut betreffen. Alle übrigen Festlegungen der Uferschutzpläne und die vorgesehenen Massnahmen behalten ihre Gültigkeit. Insbesondere muss das Ufer im nördlichen Teil des Gebiets Löchligut naturnah belassen beziehungsweise neu ausgebildet werden.

Für die Erweiterung der Familiengartenanlage im Löchligut wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit eine entsprechende Kreditvorlage (Landkauf und Bau) unterbreitet. Dasselbe gilt für die Massnahmen zur Realisierung von Uferwegen und Uferschutzmassnahmen.

## Mitwirkung – Vorprüfung – Auflage – Genehmigung

Die Mitwirkung und die öffentliche Auflage zum Nutzungszonenplan Hintere Engehalde – Thormannmätteli – Löchligut fanden im Januar 2004 statt. Es ging lediglich eine Einsprache ein, die gleichzeitig als Mitwirkungsbeitrag gilt. Sie betrifft nicht eigentlich den Zonenplan, sondern die Realisierung der Anlagen. Nach Annahme der Vorlage durch die Stimmberechtigten kann der Zonenplan dem kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zur Genehmigung unterbreitet werden.

## **Argumente im Stadtrat**

- Der Nutzungszonenplan Hintere Engehalde-Thormannmätteli-Löchligut sichert drei Familiengartenareale. Dies ist eine gute Sache. Diese Gärten sind ein wichtiges Freizeitangebot für Pensionierte und Familien.

**Abstimmungsergebnis:  
54 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 0 Enthaltungen**



# Antrag

Gestützt auf die vorliegende Abstimmungsbotschaft empfiehlt der Stadtrat den Stimmberechtigten mit 54 Ja-Stimmen gegen 1 Nein-Stimme bei 0 Enthaltungen den folgenden

## Beschluss

zur Annahme:

1. Die Stadt Bern erlässt den Nutzungszoneplan Hintere Engehalde –Thormannmätteli – Löchligut (Plan Nr. 1119 / 1 vom 11. Juni 2004).
2. Die bisherige Zonenordnung im Planungsgebiet wird aufgehoben.

Bern, 24. Februar 2005

Namens des Stadtrats

Der Stadtratspräsident:  
Philippe Müller

Der Ratssekretär:  
Jürg Stampfli

Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten

## Neuer Bahnhofplatz Bern

**Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes,  
des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung;  
Baukredit (Variantenabstimmung)**



*Aus der unwirtschaftlichen Verkehrsfläche Bahnhofplatz–Bubenbergplatz zwischen Heiliggeistkirche, Bahnhofgebäude und Burgerspital soll ein Ort werden, der den Namen Platz auch wirklich verdient.*

# Was ist eine Variantenabstimmung?

Bei der Variantenabstimmung können beide Anträge auf dem Stimmzettel mit «Ja» oder «Nein» beantwortet werden. Durch die Beantwortung einer Zusatzfrage können die Stimmberechtigten zum Ausdruck bringen, welche Variante sie bevorzugen, wenn für beide Anträge eine Ja-Stimmen-Mehrheit resultiert. Angenommen ist die Vorlage, für die sich in der Zusatzfrage die Mehrheit der Stimmenden entschieden hat.

## Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt die Variante I «Baldachin» mit 39 zu 24 Stimmen zur Annahme. Der Stadtrat empfiehlt die Variante II «Einzeldächer» mit 39 zu 25 Stimmen zur Annahme.

Bei der Gegenüberstellung der beiden Varianten (Stichfrage) empfiehlt der Stadtrat mit 37 zu 24 Stimmen, der Variante I «Baldachin» den Vorzug zu geben.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	21
Gesamtheitliche Verkehrslösung	22 / 23
Zwei Varianten: Baldachin oder Einzeldächer	24 / 25
40 Millionen für unvermeidliche Sanierungsarbeiten	26
Die Unterwelt wird aufgewertet	27
Zusammenstellung der Kosten	28–30
Folgekosten	31
Was sich rund um den Bahnhof sonst noch tut	32
Wie weiter nach der Abstimmung?	33
Mehrheits- und Minderheits- standpunkte im Stadtrat	34
Antrag	36
<b>Beilage:</b> Neuer Bahnhofplatz Bern	

## Mehr Information

Ein Übersichtsplan, Projektpläne sowie weitere Unterlagen zum Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern können in den 30 Tagen vor der Abstimmung in der

**BauStelle**  
**Bundesgasse 38 (Parterre)**  
**Telefon 031 321 77 77**  
**E-mail: [baustelle@bern.ch](mailto:baustelle@bern.ch)**

eingesehen werden.

# Das Wichtigste auf einen Blick

**Bahnhofplatz, Bubenbergplatz und Christoffelunterführung sind heute in einem unwirtschaftlichen Zustand, haben Sanierungsbedarf und sind auf jeden Fall des erneuerten Bahnhofgebäudes der SBB unwürdig. Kurz: Sie sind keine Visitenkarte für die Stadt Bern. Das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern soll dies grundlegend ändern.**

Der Bahnhof Bern ist nach jenem in Zürich der zweitwichtigste Umsteigebahnhof der Schweiz. Er hat mit der Inbetriebnahme der 1. Etappe von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 weiter an Bedeutung gewonnen: Die Zahl der ein- und ausfahrenden Züge nahm um über 20 Prozent zu. Die SBB haben gross in den Bahnhof Bern investiert und u. a. allein rund 60 Mio. Franken dafür aufgewendet, das Bahnhof-Aufnahmegebäude in ein modernes Reise- und Dienstleistungszentrum zu verwandeln.

## Umfassende Sanierung nötig

Was dem Bahnhof Bern noch fehlt, ist ein entsprechendes Umfeld:

- Das Bahnhofgebiet ist heute kein Tor zur Stadt, sondern ein Funktionswirrwarr ohne gestalterische Qualität.
- Die Umsteigebeziehungen des öffentlichen Verkehrs sind unübersichtlich und weitläufig.
- Der Bahnhofplatz wird stark genutzt vom motorisierten Individualverkehr und vom öffentlichen Verkehr.
- Es gibt zu wenig Zweiradabstellplätze.
- Die Christoffelunterführung ist für die kommerzielle Nutzung wenig attraktiv und vermittelt mit ihren dunklen Ecken vielen Passantinnen und Passanten ein Gefühl der Unsicherheit.

Zudem besteht ein erheblicher Reparatur- und Sanierungsbedarf:

- Die Tramgeleise müssen dringend erneuert werden.
- Desgleichen muss die Christoffelunterführung baulich und technisch umfassend saniert werden: Die Decken weisen Risse und Schäden auf und müssen teils behelfsmässig abgestützt werden.

## Aufwertung des ganzen Gebiets

Mit dem vorliegenden Projekt sollen die zahlreichen Schäden behoben und das Bahnhofgebiet als Ganzes aufgewertet werden. Dank der neuen Strassenführung erhalten Fussgängerinnen und Fussgänger mehr Platz, die Ankunftssituation am Bahnhof-Südportal wird erheblich verbessert: Der Weg vom Bahnhof zur Altstadt (und umgekehrt) wird offensichtlich und erklärt sich von selbst. Die Tram- und Bushaltestellen können konzentriert, die Umsteigebeziehungen damit vereinfacht werden. Der Zweiradverkehr erhält neue Abstellflächen und -plätze, die Christoffelunterführung wird zur einladenden Geschäftspassage umgestaltet.

## Ein Dach oder viele Dächer?

In der umstrittenen Frage der Überdachung des Bahnhofplatzes unterbreitet der Stadtrat den Stimmberechtigten zwei Varianten: Zur Wahl stehen einerseits die Variante I «Baldachin» mit einer einzigen, den Bahnhofplatz überspannenden gläsernen Dachkonstruktion oder aber die Variante II «Einzeldächer», bei welcher die Tram- und Bushaltestellen sowie die Aufgänge aus der Unterführung ähnlich wie heute mit einzelnen Dächern versehen werden.

Je nachdem, für welche Dachvariante sich die Stimmberechtigten entscheiden, belaufen sich die Baukosten für die Stadt Bern auf 60,8 Mio. (Variante I «Baldachin») oder aber auf 56,8 Mio. Franken (Variante II «Einzeldächer»).

# Eine gesamtheitliche Verkehrslösung für die Drehscheibe Bahnhofplatz

**Der Bahnhofplatz ist eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben der Stadt Bern. Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger teilen sich einen beschränkten Raum. Das Projekt Neuer Bahnhofplatz stellt einen Kompromiss dar, der die verschiedenen Bedürfnisse berücksichtigt.**

Beim Bahnhof haben alle ins Zentrum führenden Tram- und Buslinien eine Haltestelle. Hier sind städtischer öV, Regional- und Fernverkehr verknüpft. Entsprechend bewegen sich Tag für Tag rund 150 000 Fussgängerinnen und Fussgänger über den Bahnhofplatz. Diese Zahl wird weiter zunehmen: Projekte wie Bahn 2000 oder S-Bahn Bern haben zum Ziel, möglichst grosse Anteile der nationalen, regionalen und städtischen Mobilität umweltverträglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken.

Der Bahnhofplatz ist aber auch Teil einer Hauptachse für den innerstädtischen Motorfahrzeugverkehr und damit von grosser Bedeutung für die Erschliessung der In-

nenstadt sowie als Verbindung zwischen den Stadtteilen.

## **Angepasste Verkehrsführung**

Mit der 1997 von den Stimmberechtigten beschlossenen «Kurzfristigen Übergangslösung» (KÜL) gelang es, den Motorfahrzeugverkehr auf der Achse Bollwerk–Laupestrasse zu reduzieren. Die durchschnittliche Verkehrsmenge sank von 33 000 auf 26 000 Motorfahrzeuge pro Tag. Dadurch sind auf dem Bahnhofplatz Spielräume entstanden: Künftig ist in beiden Zufahrtsrichtungen je eine Spur für den Motorfahrzeugverkehr vorgesehen; die zweite Fahrspur wird als Umweltspur für Busse und Velos reserviert. Für die Wegfahrt vom Bahnhofplatz gilt dagegen für beide Fahrspuren Mischverkehr, zusätzlich werden Radstreifen markiert.

Die Fahrbahnen verlaufen auf dem Bahnhofplatz parallel zum Aufnahmegebäude mit dem neuen Südportal und annähernd parallel zu den Fassaden des Burgerhospitals. Mit dieser gemässigt orthogonalen (d.h. rechtwinkligen) Fahrbahngeometrie



*Bahnhofplatz: Verkehrsdrehscheibe mit beschränkten Platzverhältnissen.*

---

## Veloabstellplätze und eine neue Velostation

Damit die gestalterische Aufwertung des Bahnhofumfelds gelingt, braucht es auch neue Lösungen für die Veloparkierung. Überall abgestellte Velos versperren heute oft die Durchgänge für den Fussverkehr. Zwischen Hirschengraben und Bollwerk sollen daher 3000 Abstellplätze für Zweiräder angeboten werden, ein Teil davon in gebührenpflichtigen geschlossenen Velostationen.

Die Velostation Bollwerk mit 200 Plätzen ist bereits seit 2003 in Betrieb. Eine neue Velostation mit rund 520 Abstellplätzen wird im Milchgässli, auf dem Areal der Burgergemeinde, gebaut. Dafür hat der

Stadtrat am 25. November 2004 einen separaten Kredit von 4,73 Mio. Franken gesprochen. Die Velostation Milchgässli wird zusammen mit dem Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern realisiert.

Auf dem Bahnhofplatz selber dürfen künftig keine Zweiräder mehr abgestellt werden. Schon seit August 2004 werden schrittweise alle oberirdischen Veloabstellflächen mit weissen Feldern markiert, auf denen Zweiräder maximal vier Tage stehen bleiben dürfen. Zu lange oder unkorrekt abgestellte Zweiräder werden von der Polizei entfernt

erhalten die Fussgängerinnen und Fussgänger mehr Platz und bessere Strassenübergänge. Zudem wird eine leichte Verlangsamung des Motorfahrzeugverkehrs erreicht, was wiederum die Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht. Der Bahnhofplatz wird aber künftig dieselbe Verkehrsmenge bewältigen können wie heute.

### Neuer Trambahnhof...

Der neue viergleisige Trambahnhof befindet sich im Schnittpunkt der Achsen Hirschengraben-Spitalgasse bzw. Bahnhofgebäude-Christoffelgasse. Er verfügt in beiden Fahrrichtungen über je zwei Haltekanten, die von den Bussen der Linie 12 (Länggasse-Schosshalde) mitbenutzt werden. Breite Perrons bieten ausreichend Platz, die Haltestellen und die Zugänge zur Unterführung sind so angeordnet, dass auf allen Seiten möglichst breite Durchgänge für die Fussgängerinnen und Fussgänger entstehen.

### ... und eine neue Wendeschleife

Für die Trams wird eine neue Wendeschleife Christoffelgasse-Bundesgasse-Schwanengasse angelegt, welche die bis-

herige Tram-Wendeschleife um die Heiliggeistkirche ersetzt. Die Trolleybus-Wendeschleife um die Heiliggeistkirche bleibt weiter bestehen. Die Bushaltestellen befinden sich auf der Ostseite des SBB-Aufnahmegebäudes und des Burgerspitals, auf der Südseite des Bubenbergplatzes sowie in der Schauplatz- und der Christoffelgasse.

### Geordneter Bubenbergplatz

Auf dem Bubenbergplatz fallen die heutigen Tramhaltestellen weg, wodurch die Sicht aufs Burgerspital frei wird. Die Nordseite des Platzes wird grösstenteils von der vierspurigen Hauptverkehrsachse Laupenstrasse-Bollwerk beansprucht, der südliche Teil ist als Mischverkehrsfläche gestaltet, in die sich öffentlicher Verkehr, Anliefer- und Veloverkehr teilen. Die Trottoirs werden verbreitert und auf der Südseite mit einer Baumreihe begrünt. Die Fussgänger-Verbindung zwischen Schwanengasse und Bogenschützenstrasse führt neu oberirdisch über einen lichtsignalgeregelten Fussgängerstreifen. Die Bubenbergunterführung dient künftig ausschliesslich zur Belieferung der Läden und Restaurants in der Christoffelunterführung.

## Zwei Varianten: «Baldachin» oder «Einzeldächer»

Gemäss Projektierungsauftrag sind die Warteflächen bei den Tram- und Bushaltestellen sowie die Aufgänge aus der Christoffelunterführung mit einem Witterungsschutz zu versehen. Die Stimmberechtigten können in dieser umstrittenen Frage zwischen zwei Varianten auswählen.

Die **Variante I** sieht vor, dass der zentrale Teil des Bahnhofplatzes von einer leichten Glaskonstruktion, dem «**Baldachin**», überspannt wird. Damit soll die Grosszügigkeit des freigelegten Platzes betont und ein Eingangstor zur Berner Altstadt geschaffen werden. Mit der transparenten Gestaltung wurde bewusst darauf geachtet, dass Burgerspital und Heiliggeistkirche gut sichtbar bleiben und ihre Wirkung als hervorragende historische Bauwerke nicht geschmälert wird.

Der Scheitelpunkt des Baldachins mit einer Höhe von 10 m (entspricht etwa der Traufe der Heiliggeistkirche) liegt über dem neuen Trambahnhof, an jener Stelle, wo einst der Christoffelturm seinen Platz hatte; er nimmt damit dessen Funktion als Eingangstor zur Altstadt wieder auf.

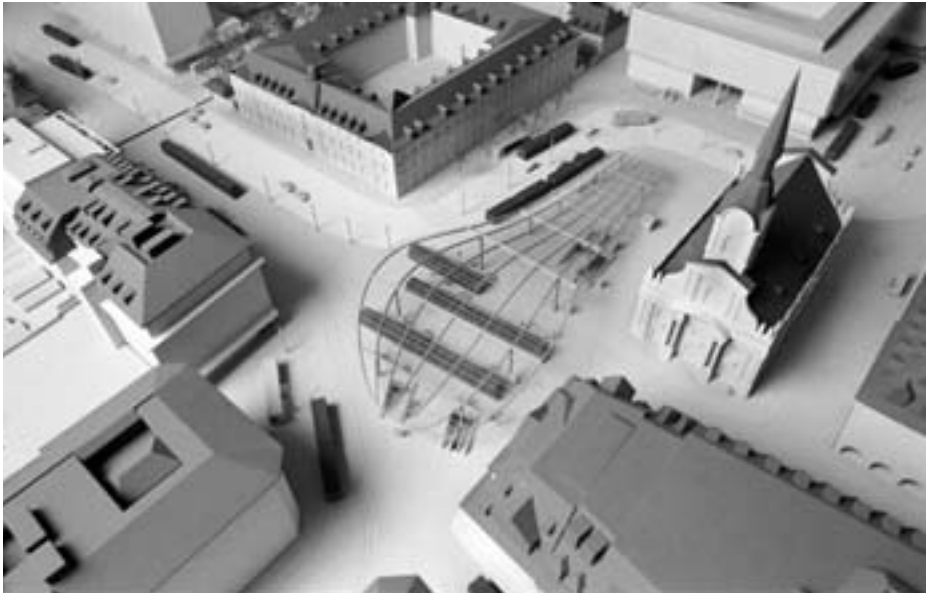
Die **Variante II** sieht vor, dass die Treppenaufgänge aus der Unterführung sowie die Tram- und Bushaltestellen mit **Einzeldächern** versehen werden. Die beiden südlichen Aufgänge werden mit einem einzigen Dach verbunden, so dass ein gedeckter Begegnungsbereich entsteht. Auch der zentrale Aufgang hat ein grösseres Dach, das die Verbindung zu den Perrondächern der Tramstation herstellt. Beide Dächer werden als leichte Glas-Stahlkonstruktion ausgeführt.

Die Perrondächer sind weniger hoch als die Dächer über den Aufgängen und unterschiedlich lang (entsprechend der Länge der Perronkanten). Ihre gegenseitig verschobene Anordnung soll ein «bewegtes» Bild abgeben.

### **Auflagen des Stadtrats für die Ausführungsprojektierung**

Während der Beratung des Projekts Neuer Bahnhofplatz Bern hat der Stadtrat den Gemeinderat beauftragt, im Ausführungsprojekt u.a. folgende Anliegen zu berücksichtigen:

- Gestalterische Überarbeitung und Attraktivierung der Perronüberdachungen, sofern die Variante II (Einzeldächer) angenommen wird.
- Keine freistehenden Aufbauten wie Lüftungsschächte und dergleichen auf dem Bahnhofplatz.
- Erstellen eines städtebaulich attraktiven begehbaren Mittelstreifens zwischen den MIV-Fahrbahnen und den Tramgleisen auf dem Bubenbergplatz.
- Stärkere Konzentration der öV-Haltestellen, namentlich im Bereich Markthalle und UBS-Gebäude.
- Verbreiterung der Fläche für den Fuss- und Anlieferverkehr auf der Südseite des Bubenbergplatzes



*Die Variante I «Baldachin» im Modell.*



*Die Variante II «Einzeldächer» im Modell.*



# 40 Millionen Franken für unvermeidliche Arbeiten

**Das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern umfasst vor allen Dingen dringliche, so oder so notwendige Sanierungsmassnahmen: Die reine Instandstellung der heutigen Infrastruktur allein würde rund 40 Mio. Franken kosten.**

Auch die Infrastrukturanlagen auf dem Bahnhofplatz, dem Bubenbergplatz und in den Unterführungen sind einem Alterungsprozess unterworfen und mittlerweile reparaturbedürftig geworden. Aus sicherheitstechnischen Gründen notwendige Sofortmassnahmen sind seit einiger Zeit quasi an der Tagesordnung: So waren etwa in den Geschäftsbereichen der Christoffelunterführung Notmassnahmen in Folge von Wassereintrüben zu treffen, und BernMobil musste öfters kurzfristig Gleisreparaturen vornehmen, um den ordentlichen Trambetrieb aufrechterhalten zu können.

## **Die dringendsten Massnahmen**

Zu den dringendsten Sanierungsmassnahmen, die keinen weiteren Aufschub mehr dulden, gehören zum Beispiel:

- Sanierung der undichten Fugen und Betondecken in den Unterführungen; Kostenschätzung: 6,5 Mio. Franken.
- Erneuerung der Inneneinrichtung (insbesondere Bodenbelag, Ladenfronten) in den Unterführungen, Ersatz der Rolltreppen, Sanierung der Aufgänge und ihrer Dächer: 8,8 Mio. Franken.
- Erneuerung der Haustechnikanlagen in der Christoffelunterführung (Belüftung, Abluft, Brandschutz, Kühlung usw.): 6,4 Mio. Franken.

- Strassenbau, Werkleitungen, Lichtsignalanlagen: Damit die Decken der Unterführungen saniert und abgedichtet werden können, muss der Oberbau komplett entfernt werden; dies tangiert auch die Werkleitungen. Ersetzt werden müssen auch die überalterten Lichtsignalanlagen. Kostenschätzung: 8,4 Mio. Franken.

## **Alles in allem 55 Mio. Franken**

Dies sind jedoch nur die wichtigsten und kostspieligsten Instandsetzungsarbeiten: Einschliesslich der Gleis- und Werkleitungserneuerungen wird der gesamte Sanierungsbedarf für Bahnhofplatz, Bubenbergplatz und Unterführungen auf total 55 Mio. Franken veranschlagt. Mit dieser Summe könnten die bestehenden Anlagen unverändert, in ihrer heutigen Form für eine Nutzungsdauer von weiteren 20 Jahren gesichert werden. Auf die Stadt Bern allein entfielen dabei Kosten von rund 40 Mio. Franken. Mit andern Worten:

Rund zwei Drittel des Baukredits für das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern entfallen ausschliesslich auf Sanierungsmassnahmen und Instandstellungsarbeiten – ohne jegliche Neugestaltung oder Wertsteigerung.

Würde sich die Stadt Bern darauf beschränken, tatsächlich alle Infrastrukturanlagen bloss in ihrer heutigen Form zu sanieren, so hätte dies auch zur Folge, dass in der Christoffelunterführung keine Mehrerträge erwirtschaftet werden könnten (vgl. Seite 27).

# Christoffelunterführung: Unterwelt wird aufgewertet

**Wie jedes Bauwerk unterliegt auch die Christoffelunterführung einem Alterungsprozess. Heute ist sie dringend sanierungsbedürftig.**

Der schon fast berühmt-berüchtigte Noppen-Bodenbelag lässt sich nur noch behelfsmässig reparieren. Bei vielen undichten Stellen muss das von oben eindringende Wasser aufgefangen werden. Rostschäden an den Armierungen beeinträchtigen die Tragkraft der Decken, die an mehreren Stellen behelfsmässig abgestützt werden.

Zudem genügen die technischen Installationen den heutigen Anforderungen bei weitem nicht mehr: Die Belüftungen sind ungenügend, und in der ganzen Unterführung fehlt eine Sprinkleranlage zur frühzeitigen Bekämpfung eines Brandes. Das Sicherheitsgefühl der Passantinnen und Passanten wird durch dunkle Nischen und durch die seitlich angeordneten, nicht einsehbaren Treppenaufgänge beeinträchtigt.

## Verkaufsfläche verdoppelt

Im Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern werden alle diese Mängel behoben. Der neue zentrale und der neu situierte südliche Treppenaufgang sind von der Passage aus zu überblicken, das eindringende Tageslicht verleiht den Passantinnen und Passanten mehr Sicherheit. Die Unterführung

erhält ein neues, einladendes Aussehen mit vielfältigen Geschäftslokalitäten. Dank der Verlagerung der Haustechnik in einen tiefer gelegenen, früher schon gebauten Tunnel und dank einem neuen Logistikkonzept für die Warenanlieferung und die Abfallentsorgung kann die Verkaufsfläche fast verdoppelt werden.

## Mehreinnahmen für die Stadt

Würde die Christoffelunterführung ohne jegliche Neugestaltung in ihrer heutigen Form saniert, so hätte der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern dafür rund 19 Mio. Franken zu investieren, davon allein etwa 10 Millionen für den aufgelaufenen Unterhalt. Der heutige Ertrag aus der Vermietung von Ladenlokalitäten liesse sich so jedoch nicht wesentlich steigern, und die Bruttorendite reduzierte sich von 12,3 auf 7,9 %.

Die im Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern vorgeschlagene Neugestaltung der Unterführung kostet dagegen 25,5 Mio. Franken. Die Mehrinvestition zahlt sich aber in Form einer höheren Bruttorendite (12,2%) und einer massiv verbesserten Ertragslage aus:

**Die Mietzinseinnahmen der Stadt Bern (Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik) werden sich praktisch verdoppeln und einen jährlichen Mehrertrag von 1,9 Mio. Franken abwerfen (vgl. Tabelle).**

## Christoffelunterführung: Flächen- und Mietzinsvergleich

	Heute	Bauprojekt	Differenz	in %
Total Fläche Unterführungen	6147 m <sup>2</sup>	6980 m <sup>2</sup>	+ 833 m <sup>2</sup>	+13,5 %
Total Verkaufsfläche	1372 m <sup>2</sup>	2725 m <sup>2</sup>	+1353 m <sup>2</sup>	+98,6 %
<b>Total Mietzins (in Fr. pro Jahr)</b>	<b>2,0 Mio.</b>	<b>3,9 Mio.</b>	<b>+1,9 Mio.</b>	<b>+95 %</b>

# Überblick über die Gesamtkosten und den Kostenanteil der Stadt Bern

**Das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern ist ein Gemeinschaftsprojekt, an dem unter Federführung der Stadt Bern auch BernMobil, Energie Wasser Bern (ewb) und die SBB beteiligt sind.**

Je nachdem, für welche Variante sich die Stimmberechtigten in der Frage der Überdachung entscheiden (vgl. Seiten 24 und 25), belaufen sich die Kosten des Gesamtprojekts auf 80,2 Mio. Franken für die Variante I «Baldachin» oder aber auf 76,2 Mio. Franken für die Variante II «Einzeldächer». Keinen Einfluss hat die Variantenwahl auf die Kostenbeiträge der beteiligten Bauherrschaften:

- **BernMobil** muss für 15,0 Mio. Franken die gesamten Gleisanlagen auf dem Bahnhofplatz und dem Bubenbergplatz erneuern. Diese Investitionskosten trägt mehrheitlich der Kanton Bern (laut Gesetz über den Öffentlichen Verkehr, ÖVG).
- **Energie Wasser Bern** hat Werkleitungen zu sanieren und ist zuständig für die öffentliche Beleuchtung. Der ewb-Kostenanteil beläuft sich auf 2,0 Mio. Franken.
- Die **SBB** steuern 2,0 Mio. Franken bei; dieser Betrag deckt primär die Kosten für die Sanierung der Deckenfugen im Bereich des Bahnhof-Hauptgebäudes.
- Diverse weitere, kleinere Kostenbeiträge Dritter belaufen sich auf insgesamt 0,4 Mio. Franken.

## **Kosten zulasten der Stadt Bern**

Der Kostenanteil der Stadt Bern beträgt bei der Variante I «Baldachin» 60,8 Mio. Franken, bei der Variante II «Einzeldächer» 56,8 Mio. Franken.

Im Einzelnen setzen sich diese Beträge wie folgt zusammen:

### • **Strassenbau: 16,2 Mio. Franken (beide Varianten identisch).**

In diesem Betrag inbegriffen sind die Kosten für Bauarbeiten (7,3 Mio.), Lichtsignalanlagen (2,6 Mio.), den Verkehrsversuch Bahnhofplatz (0,8 Mio.), Lärmschutz (0,3 Mio.) sowie Signalisation und Markierung (0,2 Mio.). Hinzu kommen unter anderem die Honorare (1,3 Mio.), ein Anteil an die allgemeinen Kosten (2,4 Mio.) sowie die Position Regiearbeiten und Unvorhergesehenes (1,0 Mio.).

### • **Hochbauten: 17,3 Mio. Franken (Variante I) bzw. 13,3 Mio. Franken (Variante II).**

Dieser Betrag umfasst die Kosten des Baldachins (8 Mio. Franken) bzw. der Einzeldächer (4 Mio. Franken), ferner Bauarbeiten in den Unterführungen, insbesondere die Erstellung der Aufgänge und der Ersatz der Rolltreppen (4,2 Mio.), Kosten für die Platzgestaltung (0,8 Mio.) sowie anteilmässig allgemeine Kosten und Aufwendungen für Unvorhergesehenes und Regiearbeiten (siehe oben).

• **Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik: 25,5 Mio. Franken.**

Die Bauarbeiten zur Erneuerung und Aufwertung der Christoffelunterführung (vgl. Seite 27) kosten 16,0 Mio. Franken. Hinzu kommen – wie bei den bereits aufgezählten Positionen – Kostenstellen wie Honorare (inkl. Qualitätssicherung), ein Anteil an die allgemeinen Kosten, Regiearbeiten und Unvorhergesehenes.

• **Stadtentwässerung: 1,3 Mio. Franken** (für Kanalisation und Sanierung Stadtbach).

• **Stadtgärtnerei: 470 000 Franken** (für Bau- und Pflanzarbeiten).

## Kostenanteil der Stadt Bern in Zahlen

	«Baldachin»	«Einzeldächer»
Strassenbau	16,2 Mio.	16,2 Mio.
Hochbauten	17,3 Mio.	13,3 Mio.
Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik	25,5 Mio.	25,5 Mio.
Stadtentwässerung	1,3 Mio.	1,3 Mio.
Stadtgärtnerei	0,5 Mio.	0,5 Mio.
<b>Total</b>	<b>60,8 Mio.</b>	<b>56,8 Mio</b>



*Schadensbild Unterführung*

## Nachbesserungen und andere Zusatzkosten

Anlässlich der Beratung des Projektierungskredits für die Sanierung und Umgestaltung von Bahnhofplatz, Bubenbergrplatz und Christoffelunterführung hatte der Stadtrat festgelegt, für die Realisierung des Projekts dürfe der Kostenanteil der Stadt Bern nicht mehr als 52 Mio. Franken betragen.

### **Mehraufwand bringt Mehrertrag**

Im Lauf der Detailplanung wurden indes verschiedene kostenwirksame Optimierungsmassnahmen beschlossen: So wurde nachträglich entschieden, die Haustechnikzentrale für die Christoffelunterführung in einen tiefer gelegenen Tunnel zu verlegen. Dies verursacht zwar Mehrkosten von 2,7 Mio. Franken, verdoppelt aber die kommerziell nutzbare Fläche in der Unterführung und verhilft der Stadt dadurch zu erheblich höheren Mieterträgen (vgl. Seite 27).

Ebenfalls erst nachträglich beschlossen wurde die Verlegung der Tramwendschleife Heiliggeistkirche, was für die Stadt Bern Mehrkosten von 800 000 Franken zur Folge hat, sowie die Sanierung des Stadtbachs (Mehrkosten: 1,0 Mio. Franken).

### **Zusatz- und Vorsorgemassnahmen**

In den Kostenvoranschlag aufzunehmen waren ferner 2,0 Mio. Franken für die unumgänglichen flankierenden Verkehrsmassnahmen während der Sperrung des Bahnhofplatzes (vgl. Seite 33), eine vorsorgliche Kostenstelle für allfällige Inkonvenienzzahlungen (Entschädigungen an Dritte für unzumutbare Belastungen während der Bauzeit) sowie 500 000 Franken, damit die Kunst auch auf dem neuen Bahnhofplatz ihren gebührenden Raum findet. Alles in allem verteuerte sich das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern durch diese Mehrleistungen und Zusatzkosten um 8,3 Mio. Franken.

# Folgekosten zu Lasten der Stadt Bern

## Kapitalfolgekosten Stadt Bern (variantenunabhängig)

*Strassenbau / Stadtentwässerung / Stadtgärtnerei*

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>10. Jahr</b>
Restbuchwert	18 030 000.00	16 227 000.00	14 604 300.00	6 985 190.00
Abschreibung 10%	1 803 000.00	1 622 700.00	1 460 430.00	698 520.00
Zins 3.65%	658 095.00	592 285.00	533 055.00	254 960.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>2 461 095.00</b>	<b>2 214 985.00</b>	<b>1 993 485.00</b>	<b>953 480.00</b>

## Betriebsfolgekosten Stadt Bern

Durch die Neupflanzung von Bäumen ergeben sich Mehrkosten von jährlich ca. 5000 Franken für die Strassenreinigung. Keine Konsequenzen für die Betriebskosten resultieren aus dem Neubau der Strassenoberfläche.

## Kapitalfolgekosten Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik (variantenunabhängig)

Investitionen	25 500 000.00
<u>./. Unterhaltsanteil</u>	<u>9 900 000.00</u>
Anlagekosten	15 600 000.00
Zins 3.65 %	569 400.00
Jährlicher Unterhalt 2.30 %	358 800.00
<u>./. Mehrertrag Vermietung</u>	<u>- 1 900 000.00</u>
Total Kapitalfolgekosten pro Jahr	- 971 800.00

## Betriebsfolgekosten Fonds

Die jährlichen Betriebskosten bleiben unverändert bei 800 000.00 Franken. Der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik erwartet dank höheren Mietzinserträgen eine erheblich gesteigerte Rendite der Christoffelunterführung (vgl. Seite 27).

## Folgekosten Stadtbauten Hochbau

*Variante I «Baldachin»:*

Die durch die Stadtbauten Bern getätigten Investitionen von Fr. 17 290 000.00 im Bereich Hochbau führen für die Stadt Bern zu Folgekosten in der Form von Mieten von Fr. 1 296 750.00 pro Jahr. Mit dem Neubau des Baldachins ist in den nächsten Jahren mit Mehrkosten von jährlich 100 000.00 Franken für Betrieb und Unterhalt zu rechnen.

*Variante II «Einzeldächer»:*

Die durch die Stadtbauten Bern getätigten Investitionen im Bereich Hochbau von Fr. 13 290 000.00 führen für die Stadt Bern zu Folgekosten in der Form von Mieten von Fr. 996 750.00 pro Jahr. Durch den Neubau der Einzeldächer ergeben sich keine Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt.

<b>Folgekosten</b>	<b>Variante I «Baldachin»</b>	<b>Variante II «Einzeldächer»</b>
Folgekosten für Mieten	1 296 750.-	996 750.-
Betrieb + Unterhalt pro Jahr	100 000.-	.-

# Was sich rund um den Bahnhof sonst noch tut

**In engem Zusammenhang mit dem Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern stehen weitere, zeitlich koordinierte Bauvorhaben am Hirschengraben, bei der Schanzenbrücke und in der Spitalgasse.**

Diese so genannten «Drittprojekte» sind teils durch die städtische Planung Neuer Bahnhofplatz Bern bedingt, teils werden sie durch die Bahnhof-Erweiterung der SBB ausgelöst. Dabei geht es um Bauvorhaben, die nicht Teil dieser Abstimmungsvorlage sind, die aber damit in engem Zusammenhang stehen und deshalb gleichzeitig realisiert werden müssen.

## **Schanzenstrasse: Mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger**

Ein solches Drittprojekt ist bereits seit Sommer 2004 in der Realisierungsphase: Mit dem Bau der neuen Passerelle («Welle von Bern») und mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 hat der Bahnhof-Westzugang bei der Schanzenbrücke erheblich an Bedeutung gewonnen. Damit die grösseren Passantenströme zu bewältigen sind, werden der unterste Teil der Schanzenstrasse und die Fussgängerverbindung über die Laupenstrasse zum Hirschengraben baulich angepasst: Es entstehen neue und grössere Fussgängerflächen sowie breitere Fussgängerstreifen und -inseln.

## **Hirschengraben: 2. Etappe**

Wichtige Schnittstellen bestehen zwischen dem Hirschengraben und dem Gebiet Bahnhofplatz / Bubenbergplatz, namentlich in den Bereichen Gestaltung und öffentlicher Verkehr. Das Gesamtprojekt zur Umgestaltung des Hirschengrabens war mit Rücksicht auf die Bahnhofplatz-Planung etappiert worden, die erste Etappe mit dem Grünbereich im Mittelteil wurde im Winterhalbjahr 2001/2002 realisiert. Die städtebauliche Aufwertung des Hirschengrabens kann nun zeitgleich mit der Realisierung des Projekts Neuer Bahnhofplatz Bern abgeschlossen werden.

## **Spitalgasse: Geleise und Stadtbach**

Im Frühjahr 2003 mussten an den Tramgleisen und am Stadtbach in der oberen Spitalgasse notfallmässig Sanierungsarbeiten ausgeführt werden. Nun gilt es, die Gleisanlagen definitiv zu erneuern und an die neue Tramhaltestelle Bahnhofplatz anzupassen. Der Stadtbach wird zwischen den Gleisen in ein neues Gerinne verlegt, der Pfyfferbrunnen erhält bei dieser Gelegenheit ein neues Fundament.

# Wie geht es weiter nach der Abstimmung?

**Wenn die Stimmberechtigten einer der beiden Varianten zustimmen, soll der Neue Bahnhofplatz Bern rechtzeitig zum Beginn der Fussball-Europameisterschaft 2008 vollendet sein.**

Die Arbeiten zur Projektrealisierung sollen an eine Totalunternehmung vergeben werden. Das Ausschreibungsverfahren bis und mit Vergabe des Totalunternehmer-Auftrags dauert rund 12 Monate und wird – das Ja der Stimmberechtigten vorausgesetzt – unmittelbar nach der Volksabstimmung in Angriff genommen.

## **Bahnhofplatz gesperrt**

Im Frühsommer 2006 soll mit den Bauarbeiten begonnen werden, die Bauzeit für das gesamte Projekt beträgt rund zwei Jahre. Die Hauptbauphase in so genannt konzentrierter Bauweise ist ab Ende 2006 vorgesehen. In dieser Phase wird der Bahnhofplatz ungefähr zwölf Monate lang vollständig für den Verkehr gesperrt (Tramverkehr: sechs Monate).

Die Sperrung einer der wichtigsten Verkehrsachsen hat selbstverständlich weitreichende Auswirkungen. Bereits im Laufe der Projektierung wurden diese Einflüsse untersucht und ein Umleitungskonzept entwickelt, das sämtliche Verkehrsbeziehungen ohne grössere Beeinträchtigung gewährleisten wird.

## **Wie der Verkehr umgeleitet wird**

Der Umleitungsverkehr soll in westlicher Richtung primär über die kleine Westtangente und die Stadtbachstrasse zum Inselplatz, in der Gegenrichtung via Laupenstrasse, Schanzenbrücke und kleine Westtangente zum Henkerbrännli geführt werden. Einen Teil der Verkehrsströme wird auch die Mittelstrasse aufnehmen.

Mit dem Umleitungskonzept liegt eine Lösung vor, welche

- die strassengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel weitgehend von Behinderungen entlastet;
- die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellt;
- den Schleichverkehr minimiert;
- zweckmässige Stauräume bietet und
- unerwünschte Verkehrsverlagerungen verhindert.

Im Hinblick auf die Sperrung des Bahnhofplatzes hat auch BernMobil ein spezielles Betriebskonzept entwickelt, so dass Tram- und Buspassagiere weiterhin den Bahnhof und die Altstadt erreichen können und alle Umsteigebeziehungen nach Möglichkeit gewährleistet bleiben.

## **Felsenauviadukt bleibt offen**

Der Kanton Bern hat die Sanierung des Felsenauviadukts mit den Bauvorhaben der Stadt Bern koordiniert. Die Autobahn-Nordtangente wird demnach während der intensiven Bauphase am Bahnhofplatz als Route zur grossräumigen Umfahrung des Stadtzentrums frei passierbar sein.

## **Realisierung Velostation Milchgässli**

Parallel zur Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird die Velostation Milchgässli realisiert (Details S. 23). Sie ist ein separates Projekt, jedoch abhängig vom Projekt Bahnhofplatz Bern.

## **Bei Ablehnung der Vorlage**

Falls die Stimmberechtigten beide Varianten ablehnen, so wäre eine neue Vorlage zu erarbeiten, damit die dringenden Sanierungsarbeiten ausgeführt werden können. Einschliesslich der Gleis- und Werkleitungserneuerungen wird der Sanierungsbedarf auf 55 Mio. Franken (Stadtanteil: rund 40 Mio. Franken) veranschlagt → **vgl. Seite 26.**



# Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat

## Argumente für die Vorlage

- Die Geschichte des Bahnhofplatzes ist lang. Die Zeit ist reif, es muss eine Entscheidung für die Zukunft gefällt werden. Der heutige Zustand befriedigt nicht, die Verkehrsfläche ist zu gross, die Tramhaltestellen sind verstreut und die Wendeschleife um die Heiliggeistkirche störend. Eine Lösung, die alle zufrieden stellt, ist ein unerreichbares Ziel.
- Bahnhofplatz, Bubenbergplatz und Christoffelunterführung sind in höchstem Mass sanierungsbedürftig, teilweise sogar baufällig. Mit rund zwei Dritteln der beantragten Baukredite sollen diese zahlreichen Schäden repariert, die veraltete Infrastruktur in Stand gestellt und den heutigen Anforderungen angepasst werden.
- Für uns ist der Betrag von 20 Mio. Franken, der für die Neugestaltung des Platzes vorgesehen ist und durchaus im Rahmen liegt, ausschlaggebend. Den Rest der Summe [40 Mio. Franken] könnte man als gebundene Ausgaben bezeichnen, die so oder so aufgewendet werden müssen.
- Die orthogonale Verkehrsführung ist eine Auflage aus dem Volksbeschluss zum Projektierungskredit, der am 2. Juni 2002 angenommen wurde. Aufgrund des Widerstands des Burgerspitals wurde die ursprünglich strengere Rechtwinkligkeit abgeschwächt. Diese Verkehrsführung bewirkt eine leichte Verlangsamung des Fahrzeugverkehrs und damit eine Senkung der Lärm- und Luftschadstoff-Belastung. Gleichzeitig wird dadurch die Verkehrssicherheit erhöht.
- Eine diagonale Verkehrsführung zerschneidet die Fläche der Strasse und verunmöglicht die Bildung eines Platzes.

## Argumente gegen die Vorlage

- An der Vorlage sind so viele Änderungen vorgenommen worden, dass sie weder in städtebaulicher und gestalterischer noch in verkehrstechnischer Hinsicht befriedigt.
- Der Bahnhof Bern [Unterführung] darf nicht zu einem Ort werden, wo nur das Geschäft zählt und Menschen, die sich treffen wollen, plötzlich unerwünscht sind. Eine Planung, die eine kommerzielle Entwicklung fördert, ist nicht unterstützungswürdig.
- Die geplante Verkehrsführung ist unsinnig. Sie führt zu Stop-and-go-Verkehr auf dem Platz und in den Kurven wird die Abgas- und Lärmbelastung dementsprechend hoch sein. Die im Burgerspital wohnenden und arbeitenden Personen wären besonders stark betroffen davon und genau diese Personen sollte man nicht verärgern.
- Die vorgelegten Varianten sind keine echten Alternativen, sie sollen den Abstimmenden nur suggerieren, dass eine echte Auswahl besteht. Die Variante II Einzeldächer ist im Schnellverfahren erstellt worden. Das Vorgehen erinnert an die seinerzeitige H-Lösung, wo das Stimmvolk zum Glück gegen Stadt- und Gemeinderat korrigierend eingriff.

## **Argumente für Variante I «Baldachin»**

- Der Scheitelpunkt des Baldachins liegt über dem neuen Trambahnhof und damit gleichzeitig dort, wo früher einst der Christoffelturm stand. Die transparente Gestaltung soll gewährleisten, dass die Heiliggeistkirche und das Bürgerspital sichtbar bleiben und in ihrer Wirkung nicht beeinträchtigt werden.
- Für einen attraktiven Bahnhofplatz, der die gleiche Ausstrahlung haben wird wie der Bundesplatz, sind wir gerne bereit, die Mehrkosten von 4 Mio. Franken zu zahlen.

## **Argumente gegen Variante I «Baldachin»**

- Will man dem Volk eine echte Variantenabstimmung vorlegen, dann müsste über die Verkehrsführung, orthogonal oder diagonal, abgestimmt werden und nicht über die Dachvarianten.

**Der Stadtrat empfiehlt die Variante I «Baldachin»  
mit 39 zu 24 Stimmen zur Annahme.**

**Der Stadtrat empfiehlt die Variante II «Einzeldächer»  
mit 39 zu 25 Stimmen zur Annahme.**

**Bei der Gegenüberstellung der beiden Varianten (Stichfrage)  
empfiehlt der Stadtrat mit 37 zu 24 Stimmen, der Variante I  
«Baldachin» den Vorzug zu geben.**

# Antrag

Der Stadtrat unterbreitet den Stimmberechtigten folgende Varianten zur Beschlussfassung:

## Variante I «Baldachin»:

1. Für den Kostenanteil der Stadt Bern am Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern wird ein Kredit von Fr. 60 820 000.00 zulasten der Investitionsrechnung wie folgt bewilligt:

– Tiefbauamt Strassenbau Konto I730xxxx	Fr. 16 275 000.00
– Stadtgärtnerei Konto I520xxxx	Fr. 470 000.00
– Stadtbauten Konto I930xxxx	Fr. 17 290 000.00
– Tiefbauamt Stadtentwässerung Konto I850xxxx	Fr. 1 285 000.00
– Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik Konto I860xxxx	Fr. 25 500 000.00

2. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Zustimmung von Bern-Mobil bzw. des Kantons Bern, von Energie Wasser Bern (ewb) und der SBB AG zur Übernahme der sie betreffenden Kostenanteile.

3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

## Variante II «Einzeldächer»:

1. Für den Kostenanteil der Stadt Bern am Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern wird ein Kredit von Fr. 56 820 000.00 zulasten der Investitionsrechnung wie folgt bewilligt:

– Tiefbauamt Strassenbau Konto I730xxxx	Fr. 16 275 000.00
– Stadtgärtnerei Konto I520xxxx	Fr. 470 000.00
– Stadtbauten Konto I930xxxx	Fr. 13 290 000.00
– Tiefbauamt Stadtentwässerung Konto I850xxxx	Fr. 1 285 000.00
– Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik Konto I860xxxx	Fr. 25 500 000.00

2. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Zustimmung von Bern-Mobil bzw. des Kantons Bern, von Energie Wasser Bern (ewb) und der SBB AG zur Übernahme der sie betreffenden Kostenanteile.

3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 25. November 2004

Namens des Stadtrats

Die Stadtratspräsidentin:  
Margrit Stucki-Mäder

Der Ratssekretär:  
Jürg Stampfli