

# **Gemeindeabstimmung vom 27. und 28. September 2014**

## **BOTSCHAFT**

des Stadtrates an die Gemeinde  
betreffend

**ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKT BAHNHOF LANGENTHAL MIT  
DEN KERNPROJEKTEN BAHNHOFPLÄTZE NORD UND SÜD UND  
BAHNHOFPASSAGE**

**ZUSTIMMUNG ZUR PROJEKTIERUNG UND RAHMENKREDITBE-  
WILLIGUNG FÜR DIE FINANZIERUNG DER PROJEKTIERUNG**

## Inhaltsübersicht

Das Wichtigste in Kürze.....	3
1. Das Bahnhofgebiet und seine Bedeutung für die Stadt .....	6
2. Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP).....	7
3. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP) .....	7
4. Terminvorgaben.....	10
5. Die Gegenstände der Projektierung.....	10
Bahnhofpassage.....	10
Bahnhofplätze Nord und Süd .....	11
In die Bearbeitung zu integrierende Themen und weitere Zusatzaufwen- dungen .....	11
Für die Projektierung nötige Ressourcen.....	12
6. Kosten .....	12
Detaillierte Zusammenstellung der Projektierungskosten .....	13
7. Finanzierung.....	14
Zu erwartende Beiträge von Bund und Kanton.....	14
8. Rahmenkreditbegehren – was ist das und warum dieser Antrag? .....	15
9. Konsequenzen einer allfälligen Ablehnung der Vorlage .....	15
10. Beratungen im Stadtrat.....	16
11. Gemeindebeschluss .....	17

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen  
Sehr geehrte Stimmbürger

Sie finden nachfolgend im grau hinterlegten Text das Wichtigste zur Vorlage "Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Langenthal mit den Kernprojekten Bahnhofpassage und Bahnhofplätze Nord und Süd" und den für die Projektierung beantragten Rahmenkredit. Ab Seite 6 sind die Erläuterungen im Detail dargestellt.

## Das Wichtigste in Kürze

### ■ Das Bahnhofgebiet und seine Bedeutung für die Stadt

Das Bahnhofgebiet mit seinen Industriearealen stellt heute eine starke Zäsur zwischen dem Stadtzentrum im Süden und dem Wohngebiet im Norden Langenthals dar. Es fehlen eine attraktive Wegverbindung für den Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer) und ein beidseits des Bahnhofs ansprechend gestalteter öffentlicher Raum, inklusive Parkierungsmöglichkeiten für Fahrzeuge und Velos. Ziel des mit dieser Vorlage präsentierten Projekts ist es, ein "neues" Bahnhofgebiet als Abbild einer prosperierenden Stadt und Region zu gestalten und in den kommenden Jahren umzusetzen.

### ■ Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und Agglomerationsprogramm (AP)

Arbeitsplätze konzentriert an ausgesuchten Standorten im Kanton ansiedeln: Dies ist das Ziel des kantonalen Programms der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP). Die Stadt Langenthal wurde vom Kanton in diesem Rahmen zu einem Standort von kantonalem Interesse bestimmt und kann deshalb von Kantonsbeiträgen profitieren, wenn sie das Bahnhofgebiet als neues Dienstleistungszentrum im Stadtgebiet und als Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr in der Gesamtregion weiter entwickelt.

Auch der Bund stellte mit der Aufnahme der Stadt Langenthal in sein Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung seine finanzielle Beteiligung in Aussicht, wenn die Stadt ihr Bahnhofgebiet ausbaut. Langenthal reichte dem Bund ein Gesamtmassnahmenpaket als Agglomerationsprogramm (AP) ein. Der Bund akzeptierte 56 der 89 vorgeschlagenen Massnahmen aus den Bereichen Planung, Verkehrsinfrastrukturbauten, Information und Beratung als AP. Dem eidgenössischen Parlament wird beantragt, 35% der damit verbundenen Investitionskosten zu übernehmen. Im Herbst 2014 wird das eidgenössische Parlament darüber entscheiden. Die restlichen 65% der Investitionskosten werden der Kanton und die Stadt je zur Hälfte zu tragen haben. Damit der Bund Beiträge leistet, muss sich Langenthal verpflichten, **alle** ausgewählten AP-Massnahmen umzusetzen. **Agglomerationsprogramme können nur als Pakete umgesetzt werden und werden vom Bund nur als Gesamtpakete mitfinanziert.**

Die am Bahnhof geplanten zeitlich priorisierten AP-Massnahmen decken sich weitgehend mit den Massnahmen des ESP Bahnhof. Sie umfassen im Wesentlichen die Planung und Umsetzung der **unterirdischen Fussgänger- und Velo-Bahnhofpassage als zentrales Element sowie die Neugestaltung der Bahnhofplätze Nord und Süd.**

Neben den ESP-Massnahmen, die gleichzeitig AP-Massnahmen sind, enthält das AP zusätzliche, weniger zentrale und weniger vordringliche Massnahmen. Sie können in die Hauptkategorien Tiefbau einerseits und planerische Massnahmen andererseits eingeteilt werden. Die Projektierung dieser Massnahmen bildet nicht Bestandteil dieser Vorlage, sondern wird der Stimmbevölkerung in einer späteren Vorlage zur Beschlussfassung unterbreitet werden.

Die Projektierung des AP und die daran anschliessende Umsetzung der einzelnen Projekte beanspruchen einen Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren. Mit dem vorliegenden Geschäft wird beantragt, die Projektierung der vordringlichen Massnahmen in den nächsten rund zwei Jahren und deren Finanzierung zu bewilligen. Sollte die Bevölkerung diesem ersten Schritt zustimmen, ist beabsichtigt, danach mit einer zweiten Vorlage einen weiteren Rahmenkredit für die **Ausführung** aller AP-Massnahmen (inkl. ESP-Massnahmen) zur Abstimmung vorzulegen.

Die Kosten für die Projektierung und Ausführung aller **AP-Massnahmen** (inkl. ESP-Massnahmen) betragen Fr. 81.7 Mio. (Kostenindex 2011, inkl. MwSt.). Der Bund beteiligt sich dabei an den AP-Massnahmen mit einem Beitrag von Fr. 18.05 Mio. Auf den Kanton entfallen Fr. 32.44 Mio. (ESP- und AP-Beiträge). Die Stadt Langenthal hat Fr. 31.21 Mio. zu tragen. Im Rahmen des kantonalen Ausbaus der Velorouten in Langenthal können weitere Kantonsbeiträge von Fr. 2 Mio. erwartet werden, so dass für die Stadt für die Planung und Ausführung eine Gesamtbelastung von Fr. 29.21 Mio. resultiert.

Im Bereich des ESP Bahnhof werden für die Projektierung und die Ausführung Kosten von insgesamt Fr. 49.5 Mio. anfallen (Fr. 19.1 Mio. Stadt; Fr. 30.4 Mio. Bund und Kanton).

#### ■ **Die Gegenstände der Projektierung**

Die Bahnhofpassage und die beiden Bahnhofplätze Nord und Süd bilden die Kernelemente des Gesamtprojekts ESP Bahnhof. Mit dieser Abstimmungsvorlage wird in einem ersten Schritt ein Rahmenkredit zur Projektierung dieser Kernelemente und zur Bearbeitung der unmittelbar damit verbundenen Themen beantragt.

Die bestehende Bahnhofunterführung soll zu einer eigentlichen Bahnhofspassage mit einer integrierten Veloverbindung ausgebaut werden. Die Zugänge zur neuen Passage sollen neu gestaltet werden und insbesondere auf der Nordseite grosszügiger ausfallen. Ergänzend ist eine grosse, bewachte Velostation vorgesehen. Die Bauprojektierung wird entsprechend der Natur des Projekts als Bahninfrastrukturanlage hauptsächlich von den SBB übernommen, wobei sich die Stadt aktiv an der Gestaltung der Passage (genaue Linienführung, Beleuchtung, Velobelange usw.) beteiligen wird.

Für die Bahnhofplätze Nord und Süd sollen die bereits vorhandenen Grundlagen wie der Richtplan ESP Bahnhof und die Ergebnisse eines Studienverfahrens zu Vorprojekten weiterentwickelt werden. Die idealsten Lösungen sollen anschliessend in Bauprojekten vertieft und konkretisiert werden.

Auf der Nordseite soll im Anschluss an die Bahnhofspassage ein städtischer öffentlicher Platz entstehen. Gegenstand der Planungen werden auch die Möglichkeiten der Entwicklung der daran anstossenden privaten Areale, die Erschliessung des Gebiets und der Ersatz des heutigen Parkplatzes (Park+Rail) sein. Auf der Südseite soll der Bahnhofplatz neu gestaltet werden. Wichtig sind insbesondere die Schaffung neuer, behindertengerechter Busperrons, die auch einen ausgebauten Busverkehr zu bedienen vermögen, sowie die geplante bewachte Velostation. Daneben gibt es wichtige zusätzliche Themen wie beispielsweise das Busliniennetz 2030, die Standortwahl für die Park+Rail-Anlagen oder das gesamte Langsamverkehrsnetz in der Umgebung des Bahnhofs, die vor der oder parallel zur Projektierung der Passage und der Plätze bearbeitet werden müssen.

Das Projekt ist schon in der Projektierungsphase sehr komplex und enthält in inhaltlicher Hinsicht und in Bezug auf die zahlreichen betroffenen Akteure viele Schnittstellen. Es übersteigt die bisherigen Erfahrungen und personellen Möglichkeiten des Stadtbauamts hinsichtlich Projektorganisation und -abwicklung. Aus diesem Grund enthält der beantragte Rahmenkredit auch Aufwendungen für eine externe Unterstützung des Stadtbauamts.

### ■ Die Kosten

Mit dem beantragten Rahmenkredit sollen die Kosten der Projektierung der Bahnhofspassage und der Bahnhofplätze Nord und Süd finanziert werden. Die Kosten für die Ausführung des Projekts sind nicht Bestandteil dieser Vorlage und werden den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern – einen positiven Volksentscheid über den ersten Rahmenkredit vorausgesetzt – in rund zwei Jahren in einer zweiten Rahmenkreditvorlage zur Beschlussfassung unterbreitet.

Die Gesamtkosten für die Erarbeitung der Vorprojekte und der Bauprojekte zu den Bahnhofplätzen, zur Bahnhofspassage und alle damit verbundenen Aufwendungen belaufen sich auf rund **Fr. 6'45 Mio.**

## Zusammenstellung der Projektierungskosten

Allgemeine Projektierungskosten	Fr. 2'637'520.00
Kosten Projektierung Bahnhofpassage	Fr. 1'703'118.00
Kosten Projektierung Bahnhofplatz Nord	Fr. 811'037.00
Kosten Projektierung Bahnhofplatz Süd	Fr. 679'833.00
Unvorhergesehenes (ca. 15%)	Fr. 618'492.00
<b>Total Projektierungskosten</b> (brutto, inkl. MwSt)	<b>Fr. 6'450'000.00</b>

### ■ Die Finanzierung

Der Projektierungsrahmenkredit ist im Finanz- und Investitionsplan 2015 – 2019 abgebildet. Die Finanzierung erfolgt mittels eigener Mittel respektive im Zusammenspiel mit anderen Investitionsvorhaben durch Fremdmittelaufnahmen. Die Ausgabe ist damit finanziell tragbar.

Der Aufwand, der im Zusammenhang mit dem ESP Bahnhof Langenthal und dem AP Langenthal für die Stadt Langenthal entsteht, umfasst auch die hier dargestellten **Projektierungskosten**. Für diese kann mit **Bundes- und Kantonsbeiträgen von rund 50%** gerechnet werden.

### ■ Beratungen im Stadtrat vom 23. Juni 2014

Der Stadtrat befasste sich an seiner Sitzung vom 23. Juni 2014 mit der Vorlage. Er beantragt Ihnen mit 38 Ja-Stimmen gegen 0 Nein-Stimmen, bei 0 Enthaltungen, dem Beschluss am Ende dieser Botschaft zuzustimmen.

## 1. Das Bahnhofgebiet und seine Bedeutung für die Stadt

Das Bahnhofgebiet mit seinen Industriearealen stellt heute eine starke Zäsur zwischen dem Stadtzentrum im Süden und dem Wohngebiet im Norden Langenthals dar. Es fehlen eine attraktive Wegverbindung für den Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer) und ein beidseits des Bahnhofs ansprechend gestalteter öffentlicher Raum. Für die künftige Entwicklung der Stadt ist das Bahnhofgebiet von zentraler Bedeutung; dies sowohl von der Grösse und der Lage, als auch von den funktionalen Beziehungen her. Mit dem hier dargestellten Projekt wird ein grosser Schritt zur Entwicklung der Achse Stadtteil Nord – Bahnhof – Zentrum Langenthal und der ÖV-Drehscheibe Bahnhof getan. Ziel ist es, ein "neues" Bahnhofgebiet als Abbild einer prosperierenden Stadt und Region zu gestalten und in den kommenden Jahren umzusetzen.

Die zentrale Bedeutung des Bahnhofgebiets und sein Entwicklungspotential wurden auch vom Kanton Bern erkannt. Er hat den Bahnhof Langenthal in seinem Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) als Standort von kantonalem Interesse bestimmt (vgl. unten Ziff. 2).

Die Entwicklung des Bahnhofgebiets stellt zudem für Bund, Kanton und Stadt das Kernstück des Agglomerationsprogramms (AP) dar. Im Rahmen des AP wurde ein ganzes Massnahmenpaket definiert, das Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmt und die wachsenden Verkehrsströme in geordnete Bahnen lenkt. Die AP-Massnahmen erster Priorität decken sich in vielen Teilen mit den für die Umsetzung des ESP Bahnhof nötigen Vorkehrungen (vgl. unten Ziff. 3).

## **2. Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP)**

Arbeitsplätze konzentriert an ausgesuchten Standorten im Kanton ansiedeln: Dies ist das Ziel des Programms der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP), das der Kanton Bern vor 25 Jahren startete. Der Kanton gestaltet damit nicht nur seine wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig. Er trägt auch – durch die gezielte Entwicklung am richtigen Ort – zum Erhalt der hohen Lebensqualität bei. Die Entwicklungsschwerpunkte sollen für Angestellte, Kunden und Geschäftspartner optimal erreichbar sein. Damit werden neue Betriebe angezogen und neue Arbeitsplätze geschaffen. In Zeiten des knappen Raums und der knappen Finanzen ist es unerlässlich, Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik aufeinander abzustimmen und so die Ressourcen gezielt nachhaltig einzusetzen. Langenthal wurde im Rahmen dieses Programms zu einem Standort von kantonalem Interesse bestimmt. Der kantonale Fokus liegt dabei auf der Förderung des Bahnhofgebiets als neuem Dienstleistungszentrum im Stadtgebiet und im Bereich der öffentlichen Mobilitätssteigerung für die Gesamtregion. Als Folge davon kann die Stadt Langenthal von Kantonsbeiträgen profitieren, wenn sie das Bahnhofgebiet weiter entwickelt. Das Bauvorhaben der Firma 3M am Bahnhof für einen Büroneubau (Bausumme von Fr. 30 Mio.) darf als erstes Zeichen gewertet werden, dass das Potential des Bahnhofgebiets auch von Privaten erkannt wird.

## **3. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP)**

In den Städten und Agglomerationen spielt sich ein grosser Teil des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens ab, und hier konzentriert sich als Folge davon auch ein grosser Teil des täglichen Verkehrsaufkommens. Für die Agglomerationen hat dies zum Teil erhebliche Kostenfolgen. Das wurde auch bundesseitig erkannt. Mit der Schaffung des Infrastrukturfonds kann der Bund seit 2008 Agglomerationsverkehrsprojekte auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen mitfinanzieren.

Zusammen mit dem Kanton Bern reichte die Stadt Langenthal dem Bund 2011 ihr Agglomerationsprogramm (AP) ein. Es umfasst entsprechend den Vorgaben des Bundes Massnahmen im Bereich Siedlung und Massnahmen im Bereich Verkehr. Für Verkehrsinfrastrukturprojekte leistet der Bund finanzielle Beiträge. Die Massnahmen unterscheiden sich nach Priorität (A, B, C) und danach, ob für sie Bundesbeiträge geeignet sind oder von der Stadt eigenfinanziert werden müssen.

Sie bilden ein Gesamtmassnahmenpaket, das der Bund anhand der von ihm definierten Kriterien prüfte. Erfüllt ein AP die Bundesanforderungen insbesondere an Koordination und Effizienz, werden Bundesbeiträge geleistet. Die Prüfung des AP Langenthal ergab, dass dem eidgenössischen Parlament ein Beitragssatz von 35% beantragt wird; der formelle Entscheid darüber soll nach heutigem Wissensstand im Herbst 2014 fallen. Der Wert von 35% ist hoch und wird kantonal nur vom AP Bern übertroffen. Die restlichen 65% der Investitionskosten müssen - entsprechend den Bedingungen des Bundes - je zur Hälfte von Kanton und der Stadt übernommen werden. Die verbindliche Festsetzung der Bundesbeiträge wird im Rahmen eines Vertrages, einer so genannten Leistungsvereinbarung, geschehen. Damit der Bund seine Beiträge leistet, muss sich die Trägerschaft des APs verpflichten, **alle** in der Leistungsvereinbarung aufgelisteten Massnahmen umzusetzen. Ein Verzicht auf einzelne Massnahmen führt zu einer Reduktion des Beitragssatzes, da dieser aus der Beurteilung des gesamten Massnahmenpakets resultiert.

Das beim Bund eingereichte AP Langenthal umfasst 89 Massnahmen; 25 davon betreffen den Bereich Siedlung, 64 den Bereich Verkehr. Der Bund akzeptierte von den eingereichten 89 Massnahmen deren 56 als AP. Wie oben erwähnt, enthält das AP Massnahmen unterschiedlicher Priorität. Zeitlich als auch von ihrer Bedeutung her stehen die **A-Massnahmen** im Vordergrund. Die A-Massnahmen decken sich weitgehend mit den Massnahmen des ESP Bahnhof oder, umgekehrt ausgedrückt, die ESP-Massnahmen im Bereich des Bahnhofs stellen gleichzeitig A-Massnahmen des AP dar. Sie umfassen im Wesentlichen die Planung und Umsetzung der **unterirdischen Bahnhofspassage als dem zentralen Element sowie der Bahnhofplätze Nord und Süd**.

Neben den ESP-Massnahmen, die gleichzeitig A-Massnahmen des AP sind, enthält das AP zusätzliche, weniger zentrale A-Massnahmen und zahlreiche **B-Massnahmen**. Sie können in die Hauptkategorien Tiefbau einerseits und planerische Massnahmen andererseits eingeteilt werden. Sie bilden nicht Bestandteil dieser Vorlage, sondern werden der Stimmbevölkerung in einer späteren Vorlage zur Beschlussfassung unterbreitet werden. Wie bereits erwähnt, stellt die Ausführung aller A- und B-Massnahmen aber die unabdingbare Voraussetzung zur Erlangung der Bundes- und Kantonsbeiträge für die A-Massnahmen dar. **Agglomerationsprogramme können nur als Pakete umgesetzt werden und werden vom Bund nur als Gesamtpakete mitfinanziert**.

Das AP unterscheidet nicht nur zwischen A- und B-Massnahmen, sondern auch zwischen vom Bund mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen sowie Eigenleistungen der Stadt. Nur alle Massnahmen zusammen, stellen das AP Langenthal dar.



Bei der Eingabe des AP beim Bund achtete die Stadt darauf, im Bereich der nicht mitfinanzierten Massnahmen mehrheitlich solche ins Programm aufzunehmen, die in naher Zukunft auch ohne AP, d.h. ohnehin umgesetzt werden müssen (z.B. Strassensanierungen). Sollten einzelne Massnahmen in der Umsetzung wegfallen, ist mit Beitragskürzungen seitens des Bundes für alle Massnahmen zu rechnen, da der Wegfall einzelner Massnahmen die Bewertung des AP insgesamt verändert. Fallen zentrale Massnahmen wie die Bahnhofpassage weg, dürfte der auf der Bundesbewertung beruhende Beitragssatz von derzeit 35% unter 30% fallen. Ein solches AP wird vom Bund aber als insgesamt zu wenig wirksam eingestuft und von ihm gar nicht mitfinanziert.

Die Projektierung des AP und die daran anschliessende Umsetzung der einzelnen Projekte beanspruchen einen Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren. Mit dem vorliegenden Geschäft wird beantragt, die Projektierung der Bahnhofplätze Nord und Süd und der Bahnhofpassage in den nächsten rund zwei Jahren und deren Finanzierung zu bewilligen. **Sollte die Bevölkerung diesem ersten Schritt zustimmen, ist beabsichtigt, danach mit einer zweiten Vorlage einen weiteren Rahmenkredit zur Abstimmung vorzulegen. Diese wird die Ausführung aller AP-Massnahmen (inkl. ESP-Massnahmen) umfassen.**

Die Kosten für die Projektierung und Ausführung aller **AP-Massnahmen** (inkl. ESP-Massnahmen) betragen **Fr. 81.7 Mio.** (Kostenindex 2011, inkl. MwSt.). Der Bund beteiligt sich dabei an den AP-Massnahmen mit einem Beitrag von Fr. 18.05 Mio. Auf den Kanton entfallen Fr. 32.44 Mio. (ESP- und AP-Beiträge). Die Stadt Langenthal hat Fr. 31.21 Mio. zu tragen. Im Rahmen des geplanten kantonalen Ausbaus der Velorouten in Langenthal können zudem weitere Kantonsbeiträge von Fr. 2 Mio. erwartet werden, so dass für die Stadt eine Gesamtbelastung von **Fr. 29.21 Mio.** resultiert. **Oder anders ausgedrückt: Investiert die Stadt für die Projektierung und die anschliessende Umsetzung des AP Fr. 29.21 Mio., kann sie von Bundes- und Kantonsbeiträgen von total Fr. 52.49 Mio. profitieren.**

Im Bereich des **ESP Bahnhof** werden für die Projektierung und die Ausführung Kosten von insgesamt Fr. 49.5 Mio. anfallen (Fr. 19.1 Mio. Stadt; Fr. 30.4 Mio. Bund und Kanton).

Das Potential des Bahnhofgebiets wird zunehmend auch von privaten Investoren und Arealentwicklern erkannt. Gemäss (vorsichtigen) Schätzungen kann davon ausgegangen werden, dass nebst der im Bahnhofgebiet geplanten Investitionen der öffentlichen Hand rund Fr. 250 Mio. an Investitionen von privater Seite zu erwarten sind. Das Bauprojekt der Firma 3M mit einer Bausumme von Fr. 30 Mio. kann als Startsignal dieser Entwicklung betrachtet werden.

#### **4. Terminvorgaben**

Der Bund formulierte im Zusammenhang mit der Umsetzung der A-Massnahmen aller Agglomerationsprogramme sehr enge terminliche Vorgaben. Er verlangt, dass die entsprechenden Bauvorhaben spätestens im Jahr 2018 begonnen werden müssen, wenn sie von ihm mitfinanziert werden sollen. Ob der Bund diese Zeitgrenze definitiv beibehält, ist derzeit noch nicht abschliessend gesichert; ein zeitlicher Aufschub ist theoretisch denkbar. Allerdings müssen die terminlichen Vorgaben des Bundes nach heutigem Wissensstand als verbindlich betrachtet werden, will man nicht Gefahr laufen, die Bundesbeiträge zu verlieren. Zeitdruck ergibt sich zudem auch aus der Planung der Bahnhofspassage, die das Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr durchlaufen muss, das bekanntermassen viel Zeit in Anspruch nimmt. Schliesslich müssen die für den Bau der Bahnhofspassage nötigen Hilfsbrücken, von denen nur wenige existieren und die deshalb nicht beliebig zur Verfügung stehen, rund zweieinhalb Jahre im Voraus reserviert werden.

Die Projektierung und Umsetzung aller Massnahmen, d.h. auch der B-Massnahmen, wird voraussichtlich ab 2014 rund zehn Jahre in Anspruch nehmen.

#### **5. Die Gegenstände der Projektierung**

Die Bahnhofspassage und die beiden Bahnhofplätze Nord und Süd bilden die Kernelemente des Gesamtprojekts ESP Bahnhof. Mit dieser Abstimmungsvorlage wird den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern in einem ersten Schritt ein Rahmenkredit zur Finanzierung der Projektierung dieser Kernelemente und zur Bearbeitung der unmittelbar damit verbundenen Themen beantragt.

##### **Bahnhofspassage**

Die heute bestehende Bahnhofunterführung soll zu einer Bahnhofspassage mit einer integrierten Veloverbindung ausgebaut werden. Die Zugänge zur neuen Passage sollen neu gestaltet werden und insbesondere auf der Nordseite grosszügiger ausfallen. Ergänzend ist eine grosse, bewachte Velostation vorgesehen. Die Entwicklung dieses Teilprojekts kann sich auf ein von den SBB verfasstes Vorprojekt stützen, das der Stadtrat im September 2011 in Auftrag gegeben hatte. In den Aufwendungen zur Projektierung der Bahnhofspassage sind die Submission für die Projektierung, das eigentliche Bauprojekt, das dafür erforderliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren und die Vorbereitungsarbeiten für die spätere Ausführung eingeschlossen. Die Bauprojektierung wird entsprechend der Natur des Projekts als Bahninfrastrukturanlage hauptsächlich von den SBB übernommen, wobei sich die Stadt sich aktiv an der Gestaltung der Passage (genaue Linienführung, Beleuchtung, Velobelange usw.) beteiligen wird.

## **Bahnhofplätze Nord und Süd**

Als Grundlage für die Teilprojekte Bahnhofplätze Nord und Süd liegen die Ergebnisse des Studienauftrags Stadtraum Bahnhof Langenthal vor, dessen Durchführung der Stadtrat ebenfalls im September 2011 bewilligt hatte. Parallel dazu hatte die GEISER agro.com AG ein privates Studienverfahren für ihr Firmenareal am Bahnhof durchgeführt; auch die Ergebnisse dieses Verfahrens liegen als Grundlage vor. Erste Entwicklungsstrategien für das Bahnhofgebiet sind zudem im behördenverbindlichen Richtplan ESP Bahnhof vom 28. März 2011 enthalten. Er formuliert Vorgaben für die Belange des Verkehrs, definiert ein Gerüst des öffentlichen Raums am Bahnhof und enthält Bebauungsregeln für die dazwischen liegenden Bebauungsfelder. Diese Grundlagen sollen nun zu Vorprojekten weiterentwickelt werden, d.h. im Variantenfächer sollen die technischen, funktionalen und wirtschaftlichen Parameter und ihr Zusammenspiel geprüft und gegeneinander abgewogen werden. Am Schluss werden die idealsten Lösungen gewählt. Diese sollen anschliessend in Bauprojekten vertieft und konkretisiert werden. Dabei werden auch die abschliessende Dimensionierung vorgenommen und die Kosten geschätzt.

Auf der Nordseite wird das Projekt in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern weiter vorangetrieben. An die Bahnhofspassage anschliessend soll ein städtischer Platz entstehen. Die Möglichkeiten der Entwicklung der daran anstossenden privaten Areale sowie die Erschliessung des Gebiets sollen verbindlich geregelt werden. Ferner ist ein Ersatz für den heutigen Parkplatz zu suchen (Park+Rail), wobei dafür auch Areale im Süden des Reitplatzes und südlich der Bahnlinie beim "Ammann-Kreisel" in die Betrachtung miteinbezogen werden. Dafür werden Grundeigentümergeeinigungen und aller Voraussicht nach der Erlass einer Überbauungsordnung nötig sein.

Auch auf der Südseite soll der Bahnhofplatz neu gestaltet werden. Wichtig sind dabei insbesondere die Schaffung neuer behindertengerechter Busperrons, die auch einen ausgebauten Busverkehr zu bedienen vermögen, sowie die geplante unterirdische, bewachte Velostation unter dem Bahnhofplatz. Auch hier kann der Erlass einer Überbauungsordnung nötig werden.

## **In die Bearbeitung zu integrierende Themen und weitere Zusatzaufwendungen**

Mit den dargestellten Kernelementen und der damit verbundenen schnelleren und sicheren Anbindung des Langsam-Verkehrs an den öffentlichen Verkehr werden am Bahnhof und in seiner Umgebung auch neue Entwicklungsmöglichkeiten für ein vielseitiges Angebot von neuen Wohnmöglichkeiten und den Ausbau von Arbeitsplätzen generiert. Die Qualität der neuen öffentlichen Räume als Visitenkarte der Stadt schafft Identität. Der ESP Bahnhof wird zum wichtigsten Bindeglied zwischen den Stadtteilen Nord und Süd; spezielle Wegverbindungen für den Langsamverkehr erhöhen die Sicherheit gerade auch für Schülerinnen und Schüler.

Dazu gibt es wichtige zusätzliche Themen, die vor der oder parallel zur Projektierung der Passage und der Plätze bearbeitet werden müssen. Dazu gehören das Busliniennetz 2030, die Standortwahl für die Park+Rail-Anlagen, Standorte für allfällige Hochhäuser und deren Höhe, das gesamte Langsam-Verkehrsnetz in der Umgebung des Bahnhofs, die am Bahnhof gewünschte Nutzungsdurchmischung (Wohnen/Arbeiten/Freizeit) und die weitere Entwicklung der angrenzenden Nachbarparzellen. Die Klärung der sich im Zusammenhang mit den genannten Themen stellenden Fragen wird Kosten wie beispielweise für den punktuellen Beizug eines Verkehrsplaners oder eines Geologen verursachen; diese sind im beantragten Rahmenkredit eingerechnet.

### **Für die Projektierung nötige Ressourcen**

Das hier dargestellte Projekt erreicht bereits in der bevorstehenden Projektierungsphase eine hohe Komplexität. Es enthält viele Schnittstellen in inhaltlicher Hinsicht, aber auch in Bezug auf die zahlreichen vom Projekt betroffenen Akteure und Grundeigentümer wie die SBB, die Aare Seeland mobil AG etc. Vergleiche mit ähnlichen Grossprojekten in Ostermundigen, St. Gallen oder Solothurn zeigen, dass der Beizug eines externen, erfahrenen Fachbüros die Abwicklung der Projektsteuerung und der Projektkoordination wesentlich verbessert. Die Dimension des Gesamtprojekts übersteigt die bisherigen Erfahrungen und personellen Möglichkeiten des Stadtbauamts hinsichtlich Projektorganisation und -abwicklung. Aus diesem Grund enthält der beantragte Rahmenkredit auch Aufwendungen für eine externe Unterstützung des Stadtbauamts.

## **6. Kosten**

Mit dem beantragten Rahmenkredit sollen die Kosten der Projektierung der Bahnhofspassage und der Bahnhofplätze Nord und Süd sowie die damit verbundenen Arbeiten gedeckt werden. Die Kosten für die Ausführung des Projekts beziehungsweise der verschiedenen Teilprojekte sind nicht Bestandteil dieser Vorlage und werden den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern – einen positiven Volksentscheid über den ersten Rahmenkredit vorausgesetzt – in zwei Jahren in einer zweiten Rahmenkreditvorlage unterbreitet.

Die **Gesamtkosten** für die Erarbeitung der Vorprojekte und der Bauprojekte für die Bahnhofplätzen, zur Bahnhofspassage und alle damit verbundenen Aufwendungen belaufen sich auf rund **Fr. 6'45 Mio.**

## Detaillierte Zusammenstellung der Projektierungskosten

### A) Allgemeine Projektierungskosten

▪ Externe Assistenz für Projektleitung Stadtbauamt	Fr.	576'000.00
▪ Externe Projektsteuerung und –koordination	Fr.	288'000.00
▪ Variantenstudien	Fr.	212'963.00
▪ Erarbeitung Überbauungsordnungen	Fr.	100'000.00
▪ Begleitung Bewilligungsverfahren (PGV/ÜO/Baugesuche)	Fr.	50'000.00
▪ Querschnittsmandate Verkehr	Fr.	100'000.00
▪ Schnittstellenbearbeitung Projektumfeld/Drittprojekte	Fr.	100'000.00
▪ Parteikosten Einsprachebereinigung/Landerwerbsverfahren	Fr.	200'000.00
▪ Infrastruktur	Fr.	46'296.00
▪ Kommunikation (Konzepterarbeitung/Begleitung Umsetzung)	Fr.	138'889.00
▪ Vermessung/Grundlagen	Fr.	150'000.00
▪ Projektierung Kunst im öffentlichen Raum	Fr.	50'000.00
▪ Bauablaufplanung/Verkehrsumleitungen	Fr.	100'000.00
▪ Vorbereitende Studien und Expertisen	Fr.	200'000.00
▪ Nebenkosten und Diverses	Fr.	130'000.00
▪ Mehrwertsteuer (8%)	Fr.	195'372.00
<b>Total allgemeine Projektierungskosten (brutto, inkl. MwSt)</b>	<b>Fr.</b>	<b>2'637'520.00</b>

### B) Kosten Projektierung Bahnhofpassage

▪ Vorprojekt	Fr.	74'074.00
▪ Submission Projektierung	Fr.	69'444.00
▪ Bauprojekt	Fr.	649'231.00
▪ Bewilligungsverfahren	Fr.	59'135.00
▪ Vorbereitung Phasenübergang	Fr.	493'077.00
▪ Nebenkosten und Reserve	Fr.	232'000.00
▪ Mehrwertsteuer (8%)	Fr.	126'157.00
<b>Total Kosten Projektierung Bahnhofpassage (brutto, inkl. MwSt)</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'703'118.00</b>

### C) Kosten Projektierung Bahnhofplatz Nord

▪ Vorprojekt	Fr.	152'550.00
▪ Bauprojekt	Fr.	355'950.00
▪ Bewilligungsverfahren	Fr.	116'700.00
▪ Umweltprüfung	Fr.	50'000.00
▪ Geologieprüfung	Fr.	40'000.00
▪ Nebenkosten	Fr.	35'760.00
▪ Mehrwertsteuer (8%)	Fr.	60'077.00
<b>Total Kosten Projektierung Bahnhofpl. Nord (brutto, inkl. MwSt)</b>	<b>Fr.</b>	<b>811'037.00</b>

## D) Kosten Projektierung Bahnhofplatz Süd

▪ Vorprojekt	Fr.	150'000.00
▪ Bauprojekt	Fr.	283'500.00
▪ Bewilligungsverfahren	Fr.	96'000.00
▪ Umweltprüfung	Fr.	20'000.00
▪ Geologieprüfung	Fr.	50'000.00
▪ Nebenkosten	Fr.	29'975.00
▪ Mehrwertsteuer (8%)	Fr.	50'358.00
<b>Total Kosten Projektierung Bahnhofpl. Süd (brutto, inkl. MwSt)</b>	<b>Fr.</b>	<b>679'833.00</b>

## E) Zusammenstellung der Projektierungskosten

▪ Allgemeine Projektierungskosten	Fr.	2'637'520.00
▪ Kosten Projektierung Bahnhofpassage	Fr.	1'703'118.00
▪ Kosten Projektierung Bahnhofplatz Nord	Fr.	811'037.00
▪ Kosten Projektierung Bahnhofplatz Süd	Fr.	679'833.00
▪ Unvorhergesehenes (ca. 15%)	Fr.	618'492.00
<b>Total Projektierungskosten (brutto, inkl. MwSt)</b>	<b>Fr.</b>	<b>6'450'000.00</b>

## 7. Finanzierung

Die Tragbarkeit des beantragten Rahmenkredits für die Projektierung ist im Rahmen der gemeinderätlichen Investitions- und Finanzplanung sichergestellt. Der Projektierungsrahmenkredit ist im Finanz- und Investitionsplan 2015 – 2019 abgebildet. Die Finanzierung erfolgt mittels eigener Mittel, respektive im Zusammenspiel mit anderen Investitionsvorhaben durch Fremdmittelaufnahme. Die Ausgabe ist damit **finanziell tragbar**.

Das Finanzamt wird eine regelmässige Kostenkontrolle durchführen, die es ermöglicht, allfällige Kostenabweichungen frühzeitig zu erkennen und rechtzeitig Gegenmassnahmen einzuleiten. Zu erwähnen ist zudem die externe Projektbegleitung, welche im Rahmen ihrer Koordinationsaufgaben ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Kostenkontrolle leisten wird.

### Zu erwartende Beiträge von Bund und Kanton

Der Aufwand, der im Zusammenhang mit dem ESP Bahnhof Langenthal und dem AP Langenthal für die Stadt Langenthal entsteht, umfasst auch die hier dargestellten **Projektierungskosten**. Für diese kann mit **Bundes- und Kantonsbeiträgen von rund 50%** gerechnet werden. Der Kanton steuert seine Beiträge an städtisch geleistete Aufwendungen bei, auch wenn die ESP-Vorhaben letztlich in der Ausführung scheitern würden. Vom Bund können Beiträge an die Projektierungskosten nur erwartet werden, wenn die AP-Massnahmen tatsächlich baulich ausgeführt werden.

## 8. Rahmenkreditbegehren – was ist das und warum dieser Antrag?

Beantragt wird neben der Zustimmung zur Projektierung des ESP Bahnhof die Genehmigung der erwähnten finanziellen Mittel für die anstehenden Projektierungsarbeiten. Für diese Kosten wird ein **Rahmenkreditbegehren** gestellt. Dabei handelt es sich um einen Verpflichtungskredit für mehrere Einzelvorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen. Für die verschiedenen Teilprojekte werden später durch das zuständige Organ einzelne Objektkredite beschlossen, wobei natürlich der Umfang des Rahmenkredits eingehalten werden muss. Mit dem Beschluss über den Rahmenkredit wird auch bestimmt, welches Organ über die einzelnen Objektkredite beschliessen darf (Art. 6 Abs. 5 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009). Im vorliegenden Fall wird der Stimmbevölkerung beantragt, diese Kompetenz dem Gemeinderat zu übertragen, welcher mit dieser Festlegung zur Bewilligung der einzelnen Objektkredite - unbesehen von deren Höhe im Einzelfall - zuständig ist.

Wegen der Komplexität des Geschäfts, der zahlreichen Schnittstellen und der verschiedenen Akteure und Betroffenen sind im jetzigen Zeitpunkt noch nicht alle Details bekannt; sie müssen im Rahmen der Projektierung erarbeitet werden. Mit dem gewählten Vorgehen können die Stimmberechtigten trotzdem in Kenntnis der wesentlichen Zusammenhänge und der Dimension der Angelegenheit im Grundsatz über das Vorhaben entscheiden. Im Rahmen der Umsetzung des jetzt zu fassenden Beschlusses wird es danach Aufgabe des Gemeinderats sein, bei der Bewilligung der einzelnen Objektkredite die Einzelheiten zu prüfen und festzulegen. **Der Gemeinderat darf sich dabei inhaltlich nicht vom in dieser Botschaft beschriebenen Geschäft entfernen, und selbstverständlich ist der Gemeinderat auch an den maximalen Kostenrahmen, wie er beantragt wird, gebunden.** Angesichts der Terminvorgaben (vgl. Ziff. 4) wird es aber erst mit der Entscheidkompetenz des Gemeinderats und der damit verbundenen Verkürzung des Entscheidungswegs möglich sein, die nötigen Beschlüsse rechtzeitig zu fällen.

## 9. Konsequenzen einer allfälligen Ablehnung der Vorlage

Der ESP Bahnhof ist für die Stadt Langenthal unter dem Aspekt einer nachhaltigen Stadtentwicklung für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt von zentraler Bedeutung. Will die Stadt sich für die Zukunft Standortvorteile sichern, ist das Bekenntnis zum Projekt ESP Bahnhof im Sinne eines Jahrhundertprojekts die vielleicht wichtigste Entscheidung. Das "neue" Bahnhofgebiet wird Abbild für eine prosperierende Stadt und Region. Dieses starke Zeichen wird bereits heute von Investoren erkannt, welche ein zunehmendes Interesse für Vorhaben in Langenthal bekunden.

Eine Ablehnung des Antrags würde in erster Linie ein Ausstieg aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes bedeuten. Dies hätte zur Folge, dass der Stadt Langenthal direkte Bundes- und Kantonsbeiträge von rund Fr. 41.74 Mio. entgehen würden. Eine finanzielle Unterstützung könnte lediglich vom Kanton im Rahmen des ESP-Programms und der Umsetzung des Sachplans Velorouten-Ausbau in der Höhe von rund Fr. 10.75 Mio. erwartet werden. Da es gelungen ist, zahlreiche Projekte der bisherigen Planung, insbesondere des Tiefbaus, die seit längerem im Investitionsplan enthalten sind, als AP-Massnahmen anerkennen zu lassen, wären seitens der Stadt auch bei einem Ausstieg aus dem AP Investitionen von Fr. 16.05 Mio. nötig. Es handelt sich dabei um zahlreiche Strassen(sanierungs)projekte für den Langsamverkehr, den motorisierten Verkehr und den öffentlichen Verkehr. Ferner herrschen am Bahnhof bereits seit Jahren unbefriedigende Zustände, welche infolge neu geplanter Vorhaben von privater Seite ohne flankierende Massnahmen noch zunehmen werden. Von verschiedener Seite wurden bereits mehrere Male Verbesserungen am Bahnhof gefordert. Es wäre daher neu zu klären, in welchem reduzierten Umfang am Bahnhof dennoch Umsetzungsvorhaben in Angriff genommen werden müssen. Für diese Vorhaben könnten in reduzierter Form auch weiterhin kantonale Finanzierungsbeiträge erwartet werden, die Bundesbeiträge würden jedoch ganz entfallen.

Schliesslich würde die Agglomeration Langenthal von der nationalen Entwicklungskarte des Bundes verschwinden und auch für den Kanton an Bedeutung verlieren, was von der Privatwirtschaft als negatives Signal verstanden werden könnte.

## **10. Beratungen im Stadtrat**

In der Schlussabstimmung stimmte der Stadtrat der Vorlage im Sinne eines Antrages an die Stimmberechtigten mit 38 Ja-Stimmen gegen 0 Nein-Stimmen, bei 0 Enthaltungen, zu.



## 11. Gemeindebeschluss

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

### Gemeindebeschluss

Die Einwohnergemeinde Langenthal beschliesst, gestützt auf Art. 35 Ziff. 2 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 und nach Kenntnisnahme der Botschaft des Stadtrates vom 23. Juni 2014:

1. Der Erarbeitung der Projektierungen der Bahnhofplätze Nord und Süd und der Bahnhofspassage, der Erarbeitung allenfalls notwendiger Überbauungsordnungen sowie der Begleit- und Vorbereitungsstudien, der Kommunikationsmassnahmen und der externen Projektunterstützung – alles gemäss den Ausführungen in dieser Botschaft – wird zugestimmt.
2. Zur Finanzierung des Vorhabens gemäss Ziffer 1. wird ein Rahmenkredit von Fr. 6'450'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 301.509.56, bewilligt. Der Gemeinderat wird ermächtigt, alle für die Umsetzung der Projekte notwendigen Objektkredite zu bewilligen.
3. Die im Rahmen der Entwicklungsschwerpunktplanung (ESP) Bahnhof Langenthal und dem Agglomerationsprogramm Langenthal bei einer Bauausführung zu erwartenden Beiträge von Bund und Kanton werden den jeweiligen Objektkrediten entsprechend gutgeschrieben.
4. Der Gemeinderat wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.

Langenthal, 23. Juni 2014

**IM NAMEN DES STADTRATES**

Der Präsident:  
Markus Bösiger

Der Stadtschreiber:  
Daniel Steiner

**Hinweis:** Die Grundlageakten zu dieser Vorlage können Sie während der Bürozeiten (Montag bis Freitag 08.00 Uhr - 12.00 Uhr und 14.00 Uhr - 17.00 Uhr) im Verwaltungszentrum an der Ju-  
rastrasse 22, Präsidialamt, 3. Stock, gerne einsehen.

Zudem können Sie diese Botschaft als pdf-Datei unter [www.langenthal.ch](http://www.langenthal.ch) herunterladen.

Selbstverständlich stehen wir Ihnen auch für Fragen oder telefonische Bestellungen zur Verfügung (062 916 22 24).