

# Gemeindeabstimmung vom 19. Mai 2019

## BOTSCHAFT

des Stadtrats an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger  
betreffend

**GENEHMIGUNG DES VORPROJEKTES "ESP BAHNHOF – ÖFFENT-  
LICHER RAUM" (MIT DEN KERNPROJEKTEN BAHNHOFPLÄTZE NORD UND SÜD  
UND BAHNHOFPASSAGE)**

**BEWILLIGUNG DES RAHMENKREDITES FÜR DIE FINANZIERUNG  
DER WEITEREN PLANUNGSPHASEN UND DER BAULICHEN REALI-  
SIERUNG**

**ÜBERTRAGUNG DER ZUSTÄNDIGKEIT ZUR BESCHLUSSFASSUNG  
ÜBER DIE EINZELNEN BAUPROJEKTE UND OBJEKTKREDITE AN  
DEN GEMEINDERAT**

## Inhaltsübersicht

Das Wichtigste in Kürze.....	3
1. Die Ausgangslage .....	11
2. Die raumplanerische Bedeutung des Bahnhofgebietes .....	12
2.1 Bahnhof Langenthal: Schlüsselgebiet für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr .....	12
2.2 Die Anerkennung der raumplanerischen Bedeutung von Bund und Kanton .	13
3. Die städtischen Massnahmen zur Erreichung der raumplanerischen Zielsetzungen .....	14
4. Das Vorprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum": Antrag auf Genehmigung .....	14
4.1 Bahnhofspassage.....	15
4.2 Umgestaltung und Sanierung des Bahnhofplatzes Süd .....	16
4.3 Neubau des Bahnhofplatzes Nord.....	18
5. Die Kosten und die Kostenbeteiligungen.....	21
6. Der Rahmenkredit: Antrag auf Bewilligung .....	22
6.1 Was ist ein Rahmenkredit?.....	22
6.2 Warum schlagen wir Ihnen den Weg über den Rahmenkredit vor? .....	22
6.3 Warum also trotzdem bereits jetzt eine Volksabstimmung?.....	23
6.4 Wie hoch ist der Rahmenkredit? .....	24
6.5 Welches Organ verfügt über den Rahmenkredit? .....	27
7. Finanzierung, wirtschaftliche Tragbarkeit und Finanzfolgekosten .....	27
7.1 Finanzierung.....	27
7.2 Wirtschaftliche Tragbarkeit .....	27
7.3 Finanzfolgekosten (= Zinskosten und Abschreibungsaufwand) .....	28
8. Terminplan für die weiteren Planungsarbeiten und für die bauliche Umsetzung .....	28
9. Konsequenzen bei einer Ablehnung der Vorlage .....	29
10. Beratung im Stadtrat.....	30
11. Gemeindebeschluss .....	31

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen  
Sehr geehrte Stimmbürger

Sie finden nachfolgend im grau hinterlegten Text das Wichtigste zur Vorlage für die eiligen Leserinnen und Leser. Ab Seite 11 finden Sie dazu weiterführende und detailliertere Ausführungen.

## Das Wichtigste in Kürze

### Die Ausgangslage

Die Stimmberechtigten bewilligten am 28. September 2014 einen Rahmenkredit in der Höhe von Fr. 6,45 Mio. für die Projektierung des Bahnhofareals mit den Kernelementen Bahnhofplätze Nord und Süd sowie der Bahnhofpassage. Gleichzeitig beauftragten die Stimmberechtigten den Gemeinderat mit der weiteren Planung der erwähnten Kernelemente im Bahnhofgebiet. Dieser Auftrag wurde mit einer Anpassung umgesetzt, so dass nun **über die Genehmigung des konkreten Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" und über die Bewilligung eines Rahmenkredites für die Finanzierung der weiteren Planungsphasen und für die bauliche Realisierung abgestimmt** werden kann.

### Die raumplanerische Bedeutung des Bahnhofgebietes

Oberstes Ziel der nationalen, kantonalen und städtischen Raumplanung ist eine **optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr**. Das Bahnhofareal stellt ein Schlüsselareal zur Erreichung dieser Zielsetzung dar:

- Das Gebiet im Norden wird heute als Parkplatz und als Industrieareal genutzt. Diese Nutzungsarten sind im Umbruch (Auszug des Unternehmens GEISER agro.com ag). Das Gebiet weist deshalb ein grosses Potenzial für eine Innenverdichtung an einer verkehrlich bestens erschlossenen Lage auf.
- Gleichzeitig ist der Bahnhof ein wichtiger Verkehrs- und Umsteigepunkt: Er liegt an der SBB-Linie Bern – Zürich und verbindet damit die Region mit den grösseren Agglomerationen im Umkreis. Zudem wickelt sich der öffentliche regionale und städtische Verkehr über das Bahnhofareal ab. Damit kommt dem Bahnhof aus verkehrlicher Optik eine wichtige Drehscheiben- und Zentrumsfunktion zu.
- Schliesslich wird mit der Stärkung der öffentlichen Infrastrukturen der Grundstein für die weitere Entwicklung der privaten Areale rund um den Bahnhof, insbesondere in Norden, gelegt.

Die raumplanerische Bedeutung unterstreichen auch der Bund und der Kanton Bern: Das Gebiet ist als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) klassifiziert. Damit profitiert die Stadt von finanziellen Kantonsbeiträgen an die Planungskosten. Weiter stellen der Bund und der Kanton Bern über die Agglomerationsprogramme "Siedlung und Verkehr" namhafte finanzielle Mittel für die Planung und Realisierung von öffentlichen Infrastrukturen rund um den Bahnhof in Aussicht.

### **Die Massnahmen zur Erreichung der raumplanerischen Zielsetzungen**

Das Vorprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" beinhaltet folgende konkreten Massnahmen zur Erreichung der raumplanerischen Zielsetzungen:

- Massnahmen zur Bewältigung der prognostizierten Personenbewegungen (erwartet wird eine Zunahme der Personenbewegungen bis ins Jahr 2040 von 40 %), inklusive Ausbau der Veloabstellmöglichkeiten;
- Massnahmen zur Sicherstellung der Erfüllung der Anforderungen des Bahnhofareals an die zentrale Drehscheibenfunktion für den öffentlichen Verkehr;
- Erstellung einer neuen Verkehrsverbindung für Fussgängerinnen und Fussgänger und für den Veloverkehr zwischen dem Süd- und dem Nordteil der Stadt;
- Grundsteinlegung für die Arealentwicklung, vor allem im Norden des Bahnhofs, mit der Umnutzung der ehemaligen Produktionsstätten der GEISER agro.com ag in Richtung einer urbanen Dienstleistungs- und Wohnnutzung, mit optimaler Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

### **Das Vorprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum"**

Das Vorprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" umfasst folgende Teilprojekte, welche sich aus den (übergeordneten) Massnahmen und Zielen der Raumplanung ergeben:

**Bahnhofpassage:** Die heutige Bahnhofunterführung wird zu einer velogängigen Quartierachse ausgebaut, verbunden mit einer namhaften baulichen Erweiterung. Der Fussgängerbereich und ein separater Fahrbereich für den Veloverkehr führen durch die neue Bahnhofpassage. Die Zugänge zur neuen Bahnhofpassage werden im Norden und im Süden vollständig neu gestaltet. Eine Rampe und ein Personenlift im Norden ermöglichen einen chancengleichen und behindertengerechten Zugang zum Bahnhof und zu den Bahnanlagen/Perrons. Dadurch wird die heute eher düster wirkende Bahnhofunterführung zu einer prominenten Bahnhofpassage, die neu auch eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen im Norden und im Süden erfüllt.

**Umgestaltung und Sanierung des Bahnhofplatzes Süd:** Der Bahnhofplatz Süd deckt heute als verkehrliche Drehscheibe eine Vielzahl von Funktionen ab (Busbahnhof, Umsteigepunkt, Verbindung für die Fussgängerinnen und Fussgänger vom Stadtzentrum zum Bahnhof, Veloabstellplätze, Autoparkplätze, Standplätze für Taxis etc.). Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht, die bevorstehenden Steigerungen können nicht mehr aufgenommen werden. Deshalb sind die massgebliche Erhöhung der Bushaltekanten, die Befahrbarkeit des Bahnhofplatzes für (auch längere) Busse, die Erstellung von hindernisfreien Bushaltestellen, die Verdoppelung der Anzahl an Veloparkplätzen (neu im Norden und Süden je ober- und unterirdisch) zentrale neue Elemente. Das Grundangebot an Autoparkplätzen und Taxi-standplätzen bleibt erhalten, zahlenmässig aber in reduzierter Form (dafür sind in dieser Vorlage Kompensationsmassnahmen vorgesehen). Der Bahnhof wird nach dem Um- und Neubau auch für den Autoverkehr nach wie vor im Norden und Süden erreichbar sein, der Durchgangsverkehr auf dem Bahnhofplatz Süd wird jedoch neu gelenkt (Einbahnverkehr von der Eisenbahnstrasse in die Bahnhofstrasse und von der Jurastrasse in Richtung Hobby-Migros). Damit wird auf dem Bahnhofplatz Raum für den dringend nötigen Ausbau des Busverkehrs geschaffen. Schliesslich werden die Treppen der Personenunterführung West angepasst.

**Neubau des Bahnhofplatzes Nord:** Ziel ist hier eine umfassende Erneuerung. Im Rahmen des Projektes ist ein zentraler neuer Bahnhofplatz mit grosszügigem Eingang mit einladender Sitztreppe und Bepflanzung in die neue Bahnhofspassage und zu den neuen ober- und unterirdischen Veloparkierungsanlagen vorgesehen. Die öffentliche Infrastruktur soll auch den Grundstein für die weitere Entwicklung der angrenzenden Areale legen: Als Ergebnis der bereits angelaufenen privaten Hochbautentwicklungen soll rund um den neuen nördlichen Bahnhofplatz an Stelle der heutigen Industriehallen der Firma GEISER agro.com ag ein neues, urbanes und verdichtetes Bahnhofsquartier mit Wohn- und Arbeitsplätzen entstehen. Mit dem geplanten neuen Bahnhofplatz Nord bekommt das künftige Quartier auch einen grosszügigen öffentlichen Freiraum.

In der Fortsetzung der Bahnhofspassage soll der mitten durch das Areal in Richtung Hasenmattstrasse verlaufende heute offen geführte Hochwasserentlastungskanal überdeckt werden. Die dadurch geschaffene Fläche soll für eine grosszügige Fussgänger- und Velopromenade, welche die Nordquartiere der Stadt an den Bahnhof anbindet, und welche auch die neue Veloroute von Nord nach Süd öffnet, genutzt werden. Die Velo- und Fusswegverbindungen werden direkt an die Hasenmattstrasse und über die bestehende Fussgängerbrücke über die Aarwangenstrasse in den Karbidweg geführt.

Das Angebot an Veloabstellplätzen wird sowohl bei der Unterführung West als auch beim Abgang der Quartierverbindung mit gedeckten Unterständen ergänzt. Zusätzlich bietet eine unterirdische Velostation zusätzliche neue Abstellmöglichkeiten, so dass im nördlichen Bereich des Bahnhofs rund 650 Veloabstellplätze zur Verfügung stehen werden.

Die heutigen Park+Rail-Flächen für die Autoparkierung bleiben bestehen. Im Zusammenhang mit der Neuentwicklung des Areals der Firma GEISER agro.com ag sollen die Park+Rail Parkplätze langfristig unterirdisch angeordnet werden. Dieses Vorhaben ist allerdings nicht Gegenstand dieser Vorlage.

## **Das Vorprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" als Grundlage für die Volksabstimmung**

Die zuvor genannten Projektteile weisen einen Bearbeitungsstand auf dem Niveau Vorprojekt auf. Das heisst, dass noch nicht jedes bauliche Detail ausgearbeitet ist. **Trotzdem bewirkt die beantragte Genehmigung dieses Vorprojektes hohe rechtliche Bindungswirkung:** Die Genehmigung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" durch die Stimmberechtigten **legt die massgeblichen Eckwerte der baulichen und funktionalen Entwicklung des Bahnhofareals verbindlich fest.** Die weiteren Planungsarbeiten und die bauliche Umsetzung müssen sich an diese Eckwerte halten. Massgeblich sind dabei alle **die Eckwerte und Grundzüge, welche den "Charakter" des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" ausmachen,** also zum Beispiel die räumliche Ausdehnung des Vorprojektes, die Verkehrsführungen, die baulichen, gestalterischen und funktionalen Elemente des Vorprojektes wie die Anordnung der Velo- und Autoparkierungen etc.

Als Gegengewicht zur Tatsache, dass noch nicht alle baulichen Details bekannt sind, soll nicht ein ordentlicher Objektkredit, sondern nur ein Rahmenkredit beschlossen werden. Dieser Rahmenkredit ist keine Ermächtigung zur Verwendung von finanziellen Mitteln. Vielmehr müssen dazu die einzelnen Kernelemente des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" in Form von ausführungsfähigen Bauprojekten durch den Gemeinderat genehmigt und die entsprechenden Objektkredite dazu bewilligt werden (siehe dazu hinten: "Welches Organ verfügt über den Rahmenkredit?").

## **Die Kosten und die Kostenbeteiligungen**

Die Kosten für die weiteren Planungsphasen (Erarbeitung der ausführungsfähigen Bauprojekte) und die bauliche Realisierung der Bahnhofspassage und der beiden Bahnhofplätze Nord und Süd (und die Anpassungen bei der Unterführung West) und alle damit verbundenen Aufwendungen belaufen sich auf rund **Fr. 55,9 Mio.** (inklusive MWST, Preisstand 2018;  $\pm 20\%$ ). **Davon wird die Stadt rund Fr. 27,2 Mio. selber zu finanzieren haben.** Die restlichen Kosten werden von Bund, Kanton und Dritten getragen.

Mit jedem Franken der Stadt werden damit Investitionen Dritter im gleichen Umfang ausgelöst. **Zusätzliche Kosten entstehen für die Stadt durch die zu leistende Einmalabgeltung von Fr. 2,9 Mio. für den zukünftigen Unterhalt der neuen Bahnhofspassage an die SBB und Aare Seeland mobil AG sowie für die ersatzweise zu beschaffenden Autoparkierungsmöglichkeiten von Fr. 0,2 Mio.** (als Kompensationsmassnahmen für den Umstand, dass die bestehenden Autoparkierungsmöglichkeiten leicht reduziert werden). **Es wird also insgesamt mit Nettokosten für die Stadt von gerundet Fr. 30,4 Mio. gerechnet.**

**Hinweis:** Die SBB planen gleichzeitig substantielle Investitionen am Bahnhof im Umfang von insgesamt rund Fr. 32 Mio. für die Modernisierung des bestehenden Bahnhofgebäudes (die Bauarbeiten sind bereits im Gang) und für die Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zu den Bahnanlagen, als Konsequenz des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes. Alle diese Kosten werden vollständig durch die SBB getragen. Und schliesslich stehen auch sehr grosse Investitionen von privater Seite bevor (Überbauung privates Areal im Norden).

## **Der Rahmenkredit**

**Was ist ein Rahmenkredit?** Ein Rahmenkredit ist ein Verpflichtungskredit für mehrere Einzelvorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen (Art. 6 Abs. 5 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009). Die Bewilligung eines Rahmenkredites kann mit einer "Reservation" von finanziellen Mitteln für einzelne Vorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen, verglichen werden. Eine "Reservation" ist es deshalb, weil der Rahmenkredit selber keine Ermächtigung zur Verwendung von finanziellen Mitteln darstellt. Vielmehr müssen für die Einzelvorhaben, die in einem Rahmenkredit zusammengefasst sind (hier konkret vor allem: Bahnhofplatz Nord, Bahnhofplatz Süd, Bahnhofspassage), nachfolgend vom zuständigen Organ einzelne Objektkredite für die anstehenden Planungsphasen und für die ausführungsfähigen Bauprojekte bewilligt werden. Erst die Bewilligung dieser einzelnen Objektkredite führt zu buchhalterisch erfolgswirksamen Ausgaben der Stadt im steuerfinanzierten Haushalt.

**Warum schlagen wir Ihnen den Weg über den Rahmenkredit vor?** Wegen der Komplexität und der gegenseitigen engen sachlichen Abhängigkeiten der einzelnen Teilbereiche des Vorhabens "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" unter einander, mit dem Projekt der SBB zufolge des Behindertengleichstellungsgesetzes, und mit den privaten Arealentwicklungen im Norden, liegen aktuell noch keine ausführungsfähigen Bauprojekte vor. Die baulichen Details werden erst in der anstehenden Weiterentwicklung des Vorprojektes in die verschiedenen Bauprojekte (Bahnhofplätze Nord und Süd, Bahnhofspassage etc.) bearbeitet.

Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen (Genehmigung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" und Bewilligung eines Rahmenkredites) **können die Stimmberechtigten in Kenntnis der wichtigen Zusammenhänge und in Kenntnis der wesentlichen Inhalte der einzelnen Kernprojekte die Weichen bereits in einem sehr frühen Stadium stellen**: Normalerweise beschliessen die Stimmberechtigten über ausführungsbereife Bauprojekte in Verbindung mit konkreten Objektkrediten. Der Konkretisierungsgrad ist im Zeitpunkt der Volksabstimmung also sehr hoch. Allerdings sind mit diesem hohen Konkretisierungsgrad auch hohe Vorbereitungs- und Planungskosten verbunden. Bei einer Volksabstimmung bereits über ein Vorprojekt wird der Abstimmungszeitpunkt auf der Entwicklungsschiene eines Vorhabens also quasi "vorverlegt". Weitere Vorteile des gewählten Vorgehens sind: Die einzelnen Bausteine des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" können mit hoher politischer Sicherheit und Schlüssigkeit weiterentwickelt werden (kein Risiko sich widersprechender politischer Beschlüsse zu den einzelnen Teilprojekten des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum"). Gleichzeitig kann die bauliche Realisierung, dannzumal auf dem Projektstand ausführungsbereifer Bauprojekte, gestaffelt und in Berücksichtigung der Abhängigkeiten insbesondere der Bauvorhaben der SBB im Zusammenhang mit dem behindertengerechten Zugang zu den Bahnlagern als Folge des Behindertengleichstellungsgesetzes freigegeben werden. Zudem kann mit der gewählten Vorgehensweise in der Terminierung der weiteren Arbeitsschritte auf die Rahmenbedingungen der Finanzierung durch den Bund und den Kanton Bern Rücksicht genommen werden, und es kann insbesondere auch auf hohe weitere Planungsausgaben verzichtet werden, sollte diese Volksabstimmung einen negativen Ausgang nehmen. Und nicht zuletzt ist daran zu erinnern, dass sich das gewählte Vorgehen in der Praxis bereits bestens bewährt: Der Volksbeschluss vom 28. September 2014 zur Erarbeitung dieser Vorlage war auch als Rahmenkreditvorlage ausgestaltet.

**Wie hoch ist der Rahmenkredit?** Insgesamt beläuft sich der Rahmenkredit auf brutto Fr. 70,8 Mio., inklusive MWST. Effektiv werden jedoch Nettokosten zu Lasten der Stadt von weniger als 50 % des Rahmenkredites erwartet, nämlich rund Fr. 30,4 Mio.

**Welches Organ verfügt über den Rahmenkredit?** Mit dem Beschluss über einen Rahmenkredit beschliesst gemäss Art. 6 Abs. 5 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 das für die Rahmenkreditbewilligung zuständige Organ auch darüber, welches Organ die einzelnen Objektkredite zu Lasten des Rahmenkredites bewilligen darf. Im vorliegenden Fall wird den Stimmberechtigten **beantragt, die Kompetenz für die Genehmigung der anstehenden Planungsphasen und der sich daraus ergebenden Bauprojekte und für die Bewilligung der dazugehörigen Objektkredite** – wie bereits beim Planungskredit gemäss der Volksabstimmung vom 28. September 2014 – **an den Gemeinderat zu übertragen**.



Mit dieser Kompetenzdelegation ist sichergestellt, dass sich zwischen den sich gegenseitig bedingenden Einzelvorhaben im Gesamtkontext des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" keine inhaltlichen Widersprüchlichkeiten ergeben, und dass die Teilvorhaben in der richtigen zeitlichen Kadenz und in Absprache mit den weiteren Akteuren beschlossen und umgesetzt werden können.

## **Finanzierung, wirtschaftliche Tragbarkeit und Finanzfolgekosten**

### **Finanzierung**

Die Finanzierung der gesamten Investition erfolgt gemeinsam durch die Stadt, den Kanton Bern und die Eidgenossenschaft.

Die Finanzierung des Anteils der Stadt an den Kosten der weiteren Planungsphasen und an der baulichen Umsetzung des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" erfolgt zu Lasten des Steuerhaushaltes. Daraus wird sich eine Mehrverschuldung der Stadt ergeben, weil für die Finanzierung Fremdmittel zu beschaffen sein werden.

### **Wirtschaftliche Tragbarkeit**

Die Neugestaltung des Bahnhofareals kommt einem "Jahrhundertprojekt" gleich, welches in relativ kurzer Zeitdauer umgesetzt wird. Dadurch wird die Investitionstätigkeit der Stadt während einer Zeitspanne von einigen Jahren stark zunehmen. In der Investitions- und Finanzplanung sind die von der Stadt zu tragenden Kosten nach einer Überarbeitung des Investitionsplans durch den Gemeinderat nunmehr im vollen Umfang eingeplant. Zudem zeigt die Investitionsplanung, dass wegen der geplanten Investitionen im Bahnhofareal die vorgesehenen Investitionen in anderen Politikbereichen nicht zurückstehen müssen. Die wirtschaftliche Tragbarkeit des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" ist damit – auch in Berücksichtigung der erheblichen Investitionskosten, die der Stadt bei einem Verzicht auf dieses Projekt anfallen würden – nachgewiesen.

### **Finanzfolgekosten (= Zinskosten und Abschreibungsaufwand)**

Die Bewilligung eines Rahmenkredites führt für sich allein betrachtet nicht zu Finanzfolgekosten. Es ist aber vorgesehen, dass die einzelnen Projektelemente des Vorhabens "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" tatsächlich (um-)gebaut werden. Dafür sind wie schon ausgeführt Bewilligungen von Objektkrediten erforderlich. Diese lösen Finanzfolgekosten in Form von Zinskosten für die zu beschaffenden finanziellen Mittel aus, und mit der Inbetriebnahme der gebauten Anlagen bzw. mit der damit verbundenen Aktivierung in der städtischen Buchhaltung ergibt sich auch Abschreibungsaufwand.

**In der Annahme, dass das Projekt vollständig umgesetzt wird und die Drittbeiträge in der in Aussicht gestellten Höhe eingesetzt werden, werden durch den durch das Projekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" ausgelösten Zins- und Abschreibungsaufwand die Erfolgsrechnungen der kommenden Jahre je nach den tatsächlichen Realisierungskosten des Projektes mit zwischen Fr. 1,4 Mio. bis Fr. 1,9 Mio. zusätzlich belastet.** Diese Mehrbelastung ist angesichts der wirtschaftlich sehr guten Lage der Stadt und des "Jahrhundert-Charakters" des Vorhabens "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" in Kauf zu nehmen, zumal Langenthal mit der Umsetzung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" in den Genuss erheblicher finanzieller Drittmittel kommt. Allerdings wird das vorhandene Eigenkapital der Stadt so zügiger abgebaut als ursprünglich geplant.

### **Terminplan für die weiteren Planungsarbeiten und für die bauliche Umsetzung**

Die Realisierung der Bahnhofspassage ist – vorbehältlich der entsprechenden politischen Entscheide – ab dem Jahr 2022 im Verbund mit dem Projekt der SBB als Folge des Behindertengleichstellungsgesetzes vorgesehen. Bis dahin werden die weiteren Teile des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" auf den Stand von ausführungsfähigen Bauprojekten gebracht, es werden alle Objektkredite beschlossen, und es wird die bauliche Umsetzung geplant. Der Abschluss aller (Umbau-)Arbeiten ist nach heutigem Wissensstand circa für das Jahr 2026 vorgesehen.

### **Konsequenzen bei einer Ablehnung der Vorlage**

Bei einer negativen Volksentscheid zum vorliegenden Geschäft hat die Stadt als Strasseneigentümerin trotzdem die Pflicht, verschiedene gesetzliche und bauliche Anforderungen im Gebiet des Bahnhofs zu erfüllen (Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, Schaffung von Voraussetzungen zur Bewältigung der Verkehrs- und Personenbewegungszunahmen, Weiterentwicklung der Buslinienführungen, bauliche Anpassungen für die eingesetzten Gelenkbusse etc.).

Zudem besteht wesentlicher Sanierungsbedarf für die Bahnhofplätze Nord und Süd. Im Bereich Bahnhof würden auch ohne das Projekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" geschätzte Investitionen in zweistelliger Millionenhöhe für eine zeitgerechte Sanierung anfallen, jedoch mit wesentlich weniger Drittbeiträgen.

## Anträge

Damit ergeben sich folgende Anträge (für die präzise Formulierung wird auf den Beschlussesentwurf am Ende dieser Botschaft verwiesen):

- Das Vorprojekt "ESP Bahnhof Langenthal – öffentlicher Raum" wird genehmigt.
- Zur Finanzierung der weiteren Planungsphasen und zur baulichen Umsetzung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" wird ein Rahmenkredit von brutto Fr. 70,8 Mio., inklusive MWST, zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
- Der Gemeinderat wird ermächtigt, alle für die Umsetzung der Projekte notwendigen weiteren Planungsarbeiten und die ausführungsfähigen Bauprojekte zu genehmigen und die dazugehörenden Objektkredite zu bewilligen, unabhängig von der Höhe im Einzelfall.

## Beratung im Stadtrat

Der Stadtrat befasste sich an seiner Sitzung vom 4. Februar 2019 mit der Vorlage. In der Schlussabstimmung stimmte der Stadtrat der Vorlage mit 37 Ja-Stimmen gegen 0 Nein-Stimmen, bei 0 Enthaltung, zu und beantragt Ihnen Zustimmung.

### 1. Die Ausgangslage

Das Bahnhofgebiet mit seinen Industriearealen stellt heute eine starke Zäsur zwischen dem Stadtzentrum im Süden und dem Wohn- und Industriegebiet im Norden Langenthals dar. Insbesondere fehlt es an einer attraktiven Wegverbindung für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für den Veloverkehr. Dafür stehen heute nur die Aarwangenstrasse und die Bützbergstrasse, beides unattraktive, stark befahrene Strassenzüge, zur Verfügung. Und es fehlt beidseits des Bahnhofs auch ein ansprechend gestalteter öffentlicher Raum.

Das soll sich ändern: Die Stadt will im Rahmen des Projektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" das Gebiet rund um den Bahnhof umfassend entwickeln und dabei gleichzeitig die heute bestehenden Unzulänglichkeiten beseitigen. Die Stimmberechtigten bewilligten am 28. September 2014 mit einem Ja-Anteil von 83 % einen Rahmenkredit von Fr. 6,45 Mio. für die Projektierung des Bahnhofareals. Mit dem gleichen Volksbeschluss wurde der Gemeinderat mit der weiteren Planung der städtischen Infrastrukturen im Bahnhofgebiet beauftragt.

Dieser Auftrag ist nun soweit fortgeschritten, dass über die Genehmigung eines konkreten Vorprojektes und über die Bewilligung eines Rahmenkredites für die weiteren Planungsphasen und für die bauliche Umsetzung Beschluss gefasst werden kann. Es handelt sich dabei primär um die Kernprojekte des Vorprojektes: Bahnhofplätze Nord und Süd sowie Ausbau der Bahnstufunterführung zu einer Bahnhofspassage für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für den Veloverkehr.

## **2. Die raumplanerische Bedeutung des Bahnhofgebietes**

### **2.1 Bahnhof Langenthal: Schlüsselgebiet für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr**

Oberstes Ziel der nationalen, kantonalen und städtischen Raumplanung ist eine geplante und gezielte Entwicklung, in welcher die Elemente Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abgestimmt sind.

In Übereinstimmung mit den eidgenössischen und kantonalen Zielsetzungen stellt das Langenthaler Bahnhofareal in der Beurteilung der kommunalen Behörden ein Schlüsselareal zur Erreichung der übergeordneten, aber auch der städtischen Zielsetzungen der Raumplanung dar, und zwar hauptsächlich aus folgenden Gründen:

- Das Gebiet im Norden des Bahnhofs wird heute als Park+Rail-Anlage genutzt. Die dort beheimateten althergebrachten Industrieareale stehen erkennbar vor einer Neuausrichtung (Beispiel: Auszug des Unternehmens GEISER agro.com ag).
- Gleichzeitig ist der Bahnhof regional und überregional ein wichtiger Verkehrs- und Umsteigeknotenpunkt: Er ist an die Ost-West-Verbindung der SBB-Linie angebunden und verbindet damit die Region Oberaargau mit den Agglomerationen Bern, Zürich, Luzern und Solothurn sowie darüber hinaus mit der ganzen Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Das Bahnhofareal ist zudem funktionale Drehscheibe für die S-Bahnen, die Aare Seeland mobil-Bahnen und die Buslinien in der Stadt und in der Region. Damit kommt dem Bahnhof eine wichtige verkehrliche regionale Drehscheiben- und Zentrumsfunktion zu. Gleichzeitig stellt die Lage am Verkehrsknotenpunkt sicher, dass das vorgesehene nördliche Entwicklungsgebiet optimal mit dem öffentlichen Verkehr (öV) erschlossen ist.

## **2.2 Die Anerkennung der raumplanerischen Bedeutung von Bund und Kanton**

Diese raumplanerische Bedeutung erkannten auch der Bund und der Kanton Bern: Das fragliche Gebiet ist seit längerem als **kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP)** klassifiziert. Damit profitiert die Stadt von finanziellen Kantonsbeiträgen an den Planungsarbeiten. Weiter stellen der Bund und der Kanton Bern über die **Agglomerationsprogramme "Siedlung und Verkehr"** namhafte Mitfinanzierungen für die Planung und Realisierung von öffentlichen Infrastrukturen rund um den Bahnhof Langenthal in Aussicht.

Die Agglomerationsprogramme "Siedlung und Verkehr" sind ein Instrument der nationalen Raumplanung. Das Ziel ist die koordinierte Planung von Siedlungen, der Landschaft und dem Verkehr in urbanen Räumen. Besonderes Gewicht hat dabei die Abstimmung zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Mit dem Nachweis einer koordinierten Planung können sich die Agglomerationen für Bundesfinanzierungen bewerben. Mit dem Finanzierungsinstrument der Agglomerationsprogramme wird ein Anreiz geschaffen, um die Zusammenarbeit des Kantons, der Region und der Gemeinden auf Agglomerationsebene zu fördern und auf eine inhaltlich abgestimmte Planung hinzuwirken.

Die Agglomeration Langenthal reichte bisher sowohl im Rahmen der 2. Generation als auch im Rahmen der 3. Generation ihre Programme ein, jeweils zusammen mit dem Kanton. Die Programme umfassen entsprechend den Vorgaben des Bundes Massnahmen im Bereich Siedlung und Massnahmen im Bereich Verkehr. Für Verkehrsinfrastrukturprojekte (und nur für diese) leistet der Bund finanzielle Beiträge. Die Massnahmen rund um den Bahnhof sind das Kernelement des Agglomerationsprogramms der 2. Generation der Region Oberaargau, weil das Bahnhofareal ein Schlüsselareal zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems darstellt und deshalb ein erhöhter Anspruch an die Abstimmung von Siedlung und Verkehr besteht, und weil gleichzeitig auch der Grundstein für die Entwicklung eines neuen städtischen Quartiers im Norden an verkehrlich gut erschlossener Lage gelegt werden kann. Das Programm der Agglomeration Langenthal wurde insgesamt sehr gut bewertet (im Kanton Bern erhielt nur die Agglomeration Bern eine höhere Bewertung). Deshalb wurde ein hoher finanzieller Beitragssatz des Bundes zugesichert. Durch die Anerkennung durch den Bund bekannte sich auch der Kanton zu einer Mitfinanzierung im Zusammenhang mit den Agglomerationsprogrammen.

**Das erarbeitete städtische Entwicklungsprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" orientiert sich mithin an den (übergeordneten) Zielsetzungen der Raumplanung und wird deshalb sowohl von der Eidgenossenschaft als auch vom Kanton Bern finanziell massgeblich unterstützt.**

### 3. Die städtischen Massnahmen zur Erreichung der raumplanerischen Zielsetzungen

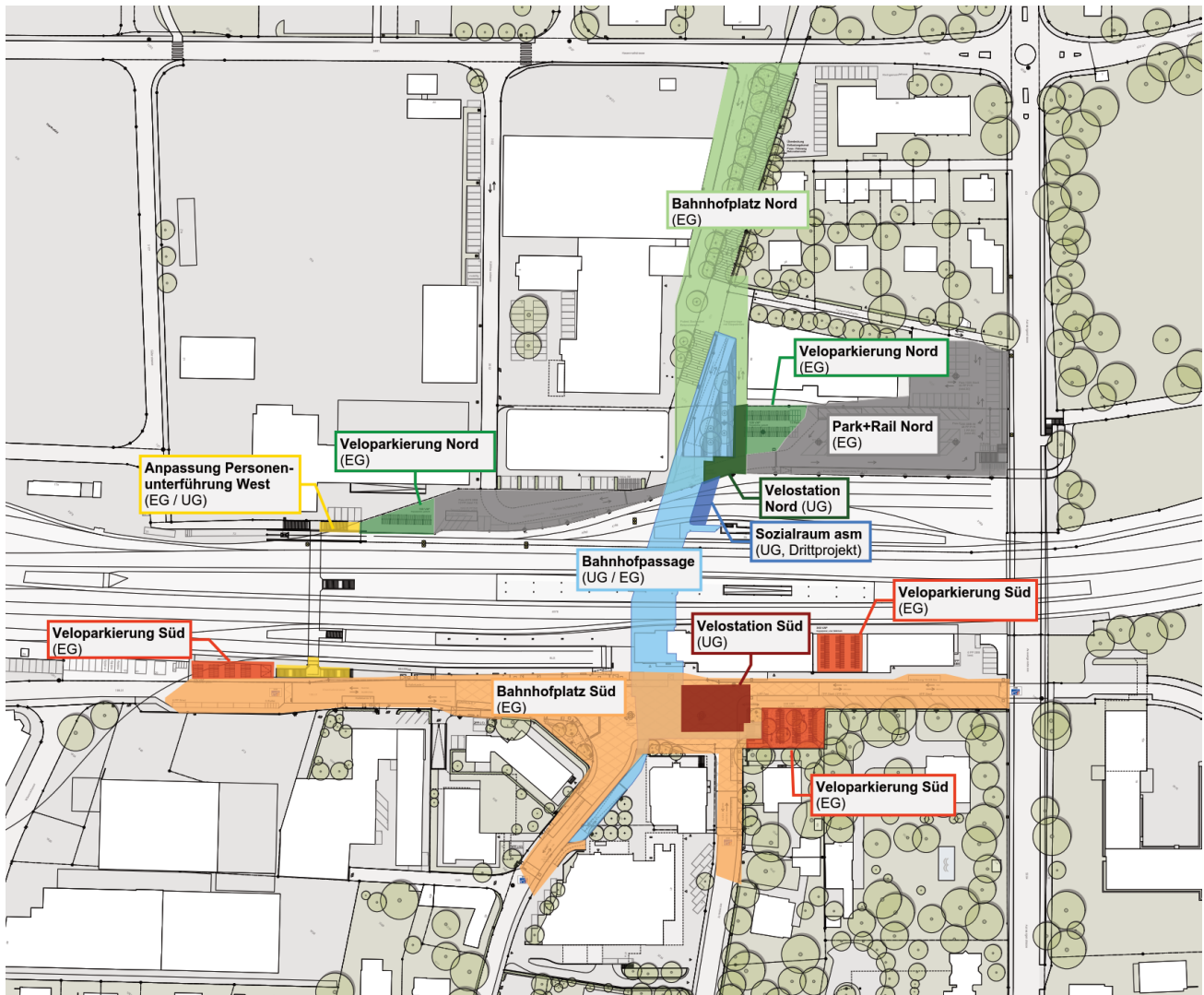
Zur Erreichung der Zielsetzungen aus der nationalen, kantonalen und kommunalen Raumplanung und der Raumentwicklung sind für das Bahnhofareal folgende konkreten Massnahmen vorgesehen, welche in Ziff. 4 im Detail vorgestellt werden:

- Massnahmen zur Bewältigung der prognostizierten Personenbewegungen (erwartet wird eine Zunahme der Personenbewegungen bis ins Jahr 2040 von 40 %), inklusive Ausbau der Veloabstellmöglichkeiten;
- Massnahmen zur Sicherstellung der Erfüllung der Anforderungen des Bahnhofareals an die zentrale Drehscheibenfunktion für den öffentlichen Verkehr;
- Erstellung einer neuen Langsamverkehrsverbindung (Fussgängerinnen und Fussgänger, Veloverkehr) zwischen dem Süd- und dem Nordteil der Stadt;
- Grundsteinlegung für die Arealentwicklung, vor allem im Norden des Bahnhofs, mit der geplanten Umnutzung der ehemaligen Produktionsstätten der GEISER agro.com ag) in Richtung einer urbanen Dienstleistungs- und Wohnnutzung, mit optimaler Erschliessung an den öffentlichen Verkehr.

### 4. Das Vorprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum": Antrag auf Genehmigung

Am 28. September 2014 wurde der Gemeinderat von den Stimmberechtigten mit der weiteren Planung der städtischen Infrastrukturen im Bahnhofgebiet beauftragt. Inhalt dieses Auftrages war gemäss dem damaligen Volksentscheid, die weiteren Planungen bis zu einem Konkretisierungsgrad von ausführungsfähigen **Bauprojekten mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$**  voranzutreiben. Dieser Auftrag wurde aus Gründen, die weiter unten erläutert werden (siehe Ziff. 6.2) in der Zwischenzeit angepasst (mit der Folge einer wesentlichen Unterschreitung des von den Stimmberechtigten beschlossenen Rahmenkredites):

Auf die Erarbeitung von ausführungsfähigen Bauprojekten wurde verzichtet. Es liegt heute ein **Vorprojekt mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 20\%$**  für die einzelnen Komponenten des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" vor, welches von der vom Gemeinderat im Anschluss an den Volksentscheid im Jahr 2014 eingesetzten städtischen Projektorganisation zusammen mit den Projektpartnerinnen und Projektpartnern SBB, Aare Seeland mobil AG und Kanton Bern erarbeitet wurde und die folgenden Teilprojekte beinhaltet:



#### 4.1 Bahnhofpassage

Die heutige Personenunterführung wird zu einer velogängigen Quartierachse ausgebaut und wesentlich verbreitert. Es entsteht ein separater Fahrbereich für den Veloverkehr, so dass neu eine vollwertige Bahnhofpassage mit verschiedenen Funktionen vorhanden ist. Die Achse beinhaltet gleichzeitig auch Zugänge zu zwei unterirdischen neuen Velostationen (und zu einem Arbeitsraum der Aare Seeland mobil AG; das gehört nicht zur Vorlage und die Kosten trägt die Aare Seeland mobil AG). Damit wird die heutige eher düster wirkende Situation in der Bahnhofunterführung beseitigt, und gleichzeitig werden die Quartierteile in Norden und im Süden optimal miteinander verbunden. Die Zugänge zur neuen Bahnhofpassage werden vollständig neu gestaltet. Eine Rampe und ein Lift im Norden ermöglichen einen chancengleichen und behindertengerechten Zugang zum Bahnhof.





Visualisierung der Bahnhofspassage und der unterirdischen Velostation Süd

#### **4.2 Umgestaltung und Sanierung des Bahnhofplatzes Süd**

Der Bahnhofplatz Süd deckt heute eine Vielzahl von Funktionen ab: Er dient als Busbahnhof und Umsteigepunkt, er stellt die Verbindung für die Fussgängerinnen und Fussgänger vom Stadtzentrum zum Bahnhof dar, und es sind Veloabstellplätze, Autoparkplätze sowie ein Standplatz für Taxis positioniert. Der Bahnhofplatz Süd ist damit eine wichtige verkehrliche Drehscheibe. Er stösst jedoch mittlerweile kapazitätsmässig an seine Grenzen: Die erwartete Zunahme der Personenbewegungen und der dringend notwendige Ausbau des Busangebotes können mit der heutigen Situation nicht mehr bewältigt werden. Mit dem vorliegenden Projekt wird der Bahnhofplatz deshalb baulich neu gestaltet und auf die künftigen Anforderungen ausgerichtet. Zentraler Bestandteil ist die Sicherung der langfristigen Drehscheibenfunktion zwischen Bus und Bahn. Eine markante Steigerung der Anzahl an Bushaltekanten und die Befahrbarkeit des Bahnhofplatzes für (auch längere) Busse zur Sicherstellung einer optimalen Verkehrsführung werden garantieren, dass der dringend notwendige Ausbau des Busangebots möglich ist. Gleichzeitig wird der Bahnhofplatz Süd mit hindernisfreien Bushaltestellen ausgestattet. Die Stadt als Strasseneigentümerin ist gemäss den Bestimmungen des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes dazu verpflichtet.

Der Bahnhofplatz Süd soll aber nicht nur Verkehrsdrehscheibe, sondern auch Visitenkarte sein: Geplant ist ein zentraler Platz, welcher den Blick auf die teilweise denkmalgeschützten Gebäude am Bahnhof offen lässt.



Die heute überbelegten Veloabstellanlagen werden erweitert und ausgebaut. Die oberirdischen Abstellmöglichkeiten werden mit einer unterirdischen, modernen Velostation mit einer Zufahrtsrampe aus der Bahnhofstrasse ergänzt. Insgesamt werden doppelt so viele Veloabstellplätze zur Verfügung stehen wie heute. Das Grundangebot der Autoparkplätze und der Taxistandplätze wird beibehalten, zahlenmässig aber reduziert (dafür sind Kompensationsmassnahmen in der Form von Zumietungen von privaten Arealen vorgesehen, welche so lange zur Verfügung stehen sollen, bis im nördlichen Bereich eine neue Park+Rail-Anlage realisiert wird – letzteres ist aber nicht Gegenstand dieser Vorlage). Der Autoverkehr soll sich tendenziell in den Norden verlagern, da der Busverkehr primär im Süden stattfindet. Konkret: Der Bahnhof wird für den Autoverkehr also nach wie vor erreichbar sein. Der Durchgangsverkehr wird jedoch mit der neuen Verkehrsführung neu gelenkt (Einbahnstrassenregelung von der Eisenbahnstrasse in die Bahnhofstrasse und von der Jurastrasse in Richtung Hobby-Migros). Damit wird der Bahnhofplatz selber vom Autoverkehr befreit und es entsteht Raum für den Ausbau des Busverkehrs. Wenn auch nicht direkt mit dem Bahnhofplatz Süd verbunden, soll hier erwähnt werden, dass auch die Treppen der Personenunterführung West angepasst werden.



Visualisierung des Bahnhofplatzes Süd



Visualisierung des Bahnhofplatzes Süd

### 4.3 Neubau des Bahnhofplatzes Nord

Auf der Nordseite der Gleise besteht heute eine historisch gewachsene Situation aus älteren, teils nicht mehr genutzten Industriehallen und einem kleinen Ausgang der heutigen Bahnhofunterführung. Ziel ist eine umfassende Erneuerung. Im Rahmen des Projektes wird dazu ein zentraler neuer Bahnhofplatz mit grosszügigem Eingang in die neue Bahnhofspassage vorgesehen. Der Platz soll Aufenthaltsqualitäten bieten und eine zentrale Zugangsachse von Norden zum Bahnhof öffnen. Die öffentliche Infrastruktur soll aber auch den Grundstein für die weitere Entwicklung der angrenzenden privaten Baufelder legen: Im Rahmen der privaten Hochbauentwicklungen soll dereinst an Stelle der heutigen Industriehallen der Firma GEISER agro.com ag ein neues Bahnhofsquartier mit Wohn- und Arbeitsplätzen entstehen, welches optimal in die neu entstehenden öffentlichen Freiräume eingepasst sein wird: Der Eingang zur Bahnhofspassage soll als einladender Platz mit Sitztreppe und Bepflanzungen gestaltet werden. Damit bekommt das künftige Quartier auch einen grosszügigen öffentlichen Freiraum.

In der Fortsetzung der Bahnhofspassage soll mitten durch das Areal der heute offengeführte Hochwasserentlastungskanal überdeckt werden. Die dadurch geschaffene Fläche soll als grosszügige Fussgänger- und Velopromenade dienen, welche die Nordquartiere an den Bahnhof anbindet und auch die neue Veloroute von Nord nach Süd öffnet.



Die heutigen Park+Rail-Flächen werden erhalten, allerdings minim neu angeordnet. Im Zusammenhang mit der privaten Entwicklung des Areals der Firma GEISER agro.com ag sollen die Parkplätze langfristig unterirdisch angeordnet werden (zukünftige Park+Rail-Anlage). Diese Verlegung wird zu einem späteren Zeitpunkt konkretisiert, im Gleichschritt mit der privaten Arealentwicklung. Sie ist nicht Gegenstand des hier vorliegenden Projektes.

Die Velo- und Fusswegverbindungen werden direkt an die Hasenmattstrasse und über die bestehende Fussgängerbrücke über die Aarwangenstrasse an den Karbidweg geführt. Das Angebot an Veloabstellplätzen wird sowohl bei der Unterführung West als auch beim Abgang der Quartierverbindung mit gedeckten Unterständen ergänzt. Zusätzlich bietet eine unterirdische Velostation Abstellmöglichkeiten für Velos. Insgesamt werden im Norden rund 650 Abstellplätze zur Verfügung stehen.



Visualisierung des Bahnhofplatzes Nord



### Visualisierung des Bahnhofplatzes Nord

Wie gesagt handelt es sich bei den dargestellten Projektteilen noch nicht um ausführungsfähige Bauprojekte, sondern um Vorprojekte. Das heisst, dass noch nicht alle baulichen Details ausgearbeitet sind. Das heisst aber nicht, dass die beantragte Genehmigung des gesamten Vorprojektes ohne rechtliche Bindungswirkung bleibt. Das Gegenteil ist der Fall: **Die beantragte Genehmigung des vorgestellten Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" durch die Stimmberechtigten stellt die massgeblichen inhaltlichen Weichen für die weitere Planung und für die bauliche Umsetzung der Kernelemente des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" dar. Der Volksbeschluss definiert nämlich die massgeblichen Eckwerte und Grundzüge der Entwicklung des Bahnhofareals verbindlich. Die weiteren Planungsarbeiten und die bauliche Umsetzung müssen sich an diese Eckwerten halten. Massgeblich sind dabei alle die Eckwerte und Grundzüge, welche den "Charakter des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" ausmachen.** Das sind zum Beispiel die räumliche Ausdehnung des Vorprojektes, die beschriebenen Verkehrsführungen, die baulichen, gestalterischen und funktionalen Elemente, die grundsätzliche Anordnung der Veloparkierungen etc.

In diesem Sinn wird Antrag auf Genehmigung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" gestellt. Diese Genehmigung schafft wie ausgeführt eine klare Grundlage für die weitere Planung, welche gemäss dem Vorschlag zur Kompetenzübertragung durch den Gemeinderat operativ geleitet wird (siehe Ziff. 6.5).

## 5. Die Kosten und die Kostenbeteiligungen

Die Kosten für die anstehenden Planungsphasen (Erarbeitung der ausführungsfähigen Bauprojekte) und die bauliche Realisierung der Bahnhofspassage und der beiden Bahnhofplätze Nord und Süd (und der Anpassungen bei der Unterführung West) und alle damit verbundenen Aufwendungen belaufen sich nach der durchgeführten Kostenermittlung auf **rund Fr. 55,9 Mio.** Die detaillierte Kostenzusammenstellung sieht wie folgt aus (Darstellung in Millionen Franken, inklusive MWST, Preisstand 2018,  $\pm 20\%$  Kostengenauigkeit):

<b>Kostenschätzung "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum"</b>		<b>55,9275</b>
<b>(Stand Vorprojekt <math>\pm 20\%</math>)</b>		
A.1	Bahnhofspassage	31,7686
A.2	Sozialraum Aare Seeland mobil AG (Drittprojekt)	0,8640
A.3	Bahnhofplatz Süd	10,9731
A.4	Veloparkierung Süd (oberirdisch)	0,8855
A.5	Velostation Süd (unterirdisch)	4,0693
A.6	Bahnhofplatz Nord	3,8973
A.7	Veloparkierung Nord (oberirdisch)	0,5701
A.8	Velostation Nord (unterirdisch)	1,4134
A.9	Anpassungen Personenunterführung West	1,0205
A.10	Instandstellung Park+Rail (Nord)	0,3580
A.11	Drittprojekt (bauliche Anpassungen im Umfeld)	0,1077

Der Bund und der Kanton Bern stellen im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation wie schon ausgeführt eine substantielle Mitfinanzierung in Aussicht. Nach dem Abzug der erwarteten Drittfinanzierungen (Bund, Kanton Bern, Dritte) verbleiben **von der Stadt zu tragende Nettoinvestitionen in der Grössenordnung von rund Fr. 27,2 Mio. (inklusive MWST).** Zusätzlich wird die Stadt durch eine Einmalabgeltung von Fr. 2,9 Mio. für den zukünftigen Unterhalt der neuen Bahnhofspassage an die SBB und an die Aare Seeland mobil AG belastet, und sie trägt die Kosten für die ersatzweise zu beschaffenden Autoparkierungsmöglichkeiten in der Höhe von Fr. 0,2 Mio. Insgesamt ist so mit Nettokosten für die Stadt von gerundet Fr. 30,4 Mio. zu rechnen.

Die Kostenschätzung basiert auf der Annahme einer gemeinsamen Projektrealisierung mit dem Projekt der SBB zum behindertengerechten Umbau des Bahnhofs (insbesondere: Umbau und Anpassung der Perrons) sowie einer koordinierten Realisierung aller Teilprojekte. Gelingt diese gemeinsame Realisierung nicht, ist mit Mehrkosten zu rechnen.

## **6. Der Rahmenkredit: Antrag auf Bewilligung**

Beantragt wird neben der Genehmigung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" mit den beschriebenen Kernprojekten Bahnhofplätze Nord und Süd sowie der Bahnhofspassage die Bewilligung eines Rahmenkredites als Voraussetzung für die Finanzierung der anstehenden Planungsphasen und der baulichen Realisierung der einzelnen Kernprojekte, bei gleichzeitiger Übertragung der Zuständigkeit zur Beschlussfassung über die einzelnen Ausführungsprojekte und Objektkredite an den Gemeinderat. Dazu sollen folgende Ausführungen als Erklärung dienen:

### **6.1 Was ist ein Rahmenkredit?**

Ein Rahmenkredit ist **ein Verpflichtungskredit für mehrere Einzelvorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen** (Art. 6 Abs. 5 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009). Die Bewilligung eines Rahmenkredites kann mit einer "Reservation" von finanziellen Mitteln für einzelne Vorhaben, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen, verglichen werden. Von einer "Reservation" kann deshalb gesprochen werden, weil der Rahmenkredit selber keine Ermächtigung zur Verwendung von finanziellen Mitteln darstellt. Vielmehr müssen für die Einzelvorhaben, die in einem Rahmenkredit zusammengefasst sind, nachfolgend vom zuständigen Organ einzelne Objektkredite mit dazugehörigen Planungsarbeiten oder Ausführungsprojekten bewilligt werden (wobei natürlich der Umfang des Rahmenkredites insgesamt eingehalten werden muss). Erst diese Objektkredite führen zu für die Buchhaltung erfolgswirksamen Ausgaben der Stadt (Finanzierungs- und Abschreibungsaufwand).

### **6.2 Warum schlagen wir Ihnen den Weg über den Rahmenkredit vor?**

Das vorliegende Vorhaben am Bahnhof setzt sich aus einzelnen baulichen Kernprojekten (Bahnhofplätze Nord und Süd, Bahnhofspassage, weitere bauliche Massnahmen) zusammen, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen. Das war schon bei der Volksabstimmung über den Planungskredit, also beim Kredit für die Erarbeitung dieser Vorlage, im Jahr 2014 die Ausgangslage, und auch damals wurde den Stimmberechtigten die Bewilligung eines Rahmenkredites (damals wie ausgeführt in der Höhe von Fr. 6,45 Mio.) beantragt. Die einzelnen Planungstranchen wurden (finanztechnisch in Form der Bewilligung von Objektkrediten) durch den Gemeinderat bewirtschaftet.



Wegen der Komplexität der Beziehungen der einzelnen Teilbereiche des Vorhabens "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum", und wegen der zahlreichen Schnittstellen und der verschiedenen beteiligten Akteure (SBB mit verschiedenen Tochtergesellschaften, Aare Seeland mobil AG, Stadt, mitfinanzierender Bund und Kanton etc.) sind im jetzigen Zeitpunkt wie erwähnt noch nicht alle Ausführungsdetails bekannt. Als Ergebnis des erwähnten Volksbeschlusses vom 28. September 2014 liegt jetzt erst ein **Vorprojekt** für den "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" vor, nicht jedoch ein ausführungsfähiges Bauprojekt.

### **6.3 Warum also trotzdem bereits jetzt eine Volksabstimmung?**

Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen (Genehmigung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" und Bewilligung eines Rahmenkredites) können die Stimmberechtigten in Kenntnis der wichtigen Zusammenhänge und in Kenntnis der wesentlichen Inhalte der einzelnen Kernprojekte des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" **die Weichen bereits in einem sehr frühen Stadium stellen**. Dieses Vorgehen ist ausserordentlich zielführend: Normalerweise beschliessen die Stimmberechtigten über ausführungsfähige Bauprojekte mit konkreten Objektkrediten. Der Konkretisierungsgrad ist normalerweise also sehr hoch. **Allerdings sind mit diesem hohen Konkretisierungsgrad auch massgebliche Vorbereitungs- bzw. Planungskosten verbunden**. Bei einer Volksabstimmung bereits über ein Vorprojekt wird der Abstimmungszeitpunkt auf der Entwicklungsschiene eines Vorhabens also quasi "vorverlegt". Der Nachteil besteht wie erwähnt darin, dass im Zeitpunkt der Volksabstimmung noch nicht alle baulichen Details der Vorlage bekannt sind und dass vor allem die Kostengenauigkeit erst bei  $\pm 20\%$  (anstelle der bei Bauprojekten üblichen  $\pm 10\%$ ) liegt. Diesem Umstand wird dadurch Rechnung getragen, dass die Stimmberechtigten noch nicht einen "ordentlichen" Objektkredit bewilligen. Vielmehr wird erst ein Rahmenkredit bewilligt, der wie gesagt noch nicht eine definitive Ermächtigung für die Vornahme von Ausgaben beinhaltet. Dabei bleibt wie auch schon erwähnt die **rechtliche Bindungswirkung des Volksbeschlusses** vollständig erhalten: Die massgeblichen inhaltlichen Eckwerte für die weiteren Planungsarbeiten und die bauliche Ausführung sind definiert. Im Rahmen der Umsetzung dieses Volksbeschlusses wird es die Aufgabe des Gemeinderates sein, bei der Bewilligung der einzelnen Objektkredite die Einzelheiten der Finanzierung und Ausführung zu prüfen und festzulegen. Der Gemeinderat darf sich dabei inhaltlich nicht von den in dieser Botschaft beschriebenen massgeblichen Eckwerten und Grundzügen des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" entfernen, und selbstverständlich ist der Gemeinderat auch an den maximalen Kostenrahmen, wie er hier beantragt wird, gebunden.

Wie erwähnt **wurde die Bewilligungs konstruktion über den Rahmenkredit bereits im Jahr 2014 bei der Beschlussfassung über die Finanzierung der Vorbereitungsarbeiten für diese Vorlage eingesetzt**. Dieser Weg bewährte sich bestens. Ein analoges Vorgehen ist deshalb auch für die Weiterentwicklung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" bis hin zur baulichen Umsetzung der einzelnen Teilprojekte opportun. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die einzelnen Bausteine des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" können mit hoher politischer Sicherheit und Schlüssigkeit weiterentwickelt werden (kein Risiko sich widersprechender politischer Beschlüsse zu den einzelnen Teilprojekten des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum"), gleichzeitig kann die bauliche Realisierung, dannzumal auf dem Projektstand ausführungsfähiger Bauprojekte, gestaffelt und in Beachtung der Abhängigkeiten insbesondere der Bauvorhaben der SBB zum Zusammenhang mit dem behindertengerechten Zugang zu den Bahnanlagen als Folge des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes, freigegeben werden. Zudem kann mit der gewählten Vorgehensweise in der Terminierung der weiteren Arbeitsschritte auf die Rahmenbedingungen der Finanzierung durch die Dritten Rücksicht genommen werden, und es kann auf massgebliche weitere Planungsausgaben verzichtet werden, wenn die Volksabstimmung einen negativen Ausgang nehmen sollte.

#### 6.4 Wie hoch ist der Rahmenkredit?

Die Herleitung der Höhe des Rahmenkredites ergibt sich aus der unten stehenden Tabelle. Die Zahlenangaben sind in Millionen Franken zu verstehen, die MWST ist eingerechnet. Die Kostengenauigkeit der Angaben beträgt  $\pm 20\%$ , bei einem Kostenstand 2018.

	<b>Franken</b>	
<b>A</b>	<b>Kostenschätzung "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" (Stand Vorprojekt <math>\pm 20\%</math>)</b>	<b>55,9</b>
<b>B</b>	<b>Einmalabgeltung an die SBB und an die Aare Seeland mobil AG (<math>\pm 20\%</math>)</b>	<b>2,9</b>
<b>C</b>	<b>Total A + B</b>	<b>58,8</b>
<b>D</b>	<b>Projektreserve (20 % von A + B)</b>	<b>11,8</b>
<b>E</b>	<b>temporäre Erweiterung der Park+Rail-Anlage</b>	<b>0,2</b>
<b>T</b>	<b>Total zu bewilligender Rahmenkredit (C+D+E)</b>	<b>70,8</b>



Dazu folgende Erläuterungen:

**Position A:**

Gemäss der Kostenermittlung aus dem Vorprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" fallen für die Teilbereiche insgesamt rund Fr. 55,9 Mio. an. Die Kostengenauigkeit dieser Kostenermittlung beträgt  $\pm 20\%$  (siehe dazu Erläuterung zu Position D).

Der Rahmenkredit ist in Anwendung des **Bruttoprinzips** zu bewilligen. Das bedeutet: Mit dem Rahmenkreditantrag wird der gesamte Betrag für die Finanzierung der anstehenden Planungsphasen und die bauliche Realisierung des Projektes (inklusive der erwarteten Drittfinanzierungen) beantragt. Dies ist in der Finanzierungslogik der Agglomerationsprogramme des Bundes sowie in einer rechtlichen Vorgabe der Langenthaler Stadtverfassung begründet: Der Bund sicherte zwar seine Mitfinanzierung mit einem Beschluss der eidgenössischen Räte zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation im Jahr 2014 zu. Die detaillierten Finanzierungsvereinbarungen können jedoch erst auf Basis von (bau-)bewilligten und vollfinanzierten Projekten abgeschlossen werden. Gemäss dieser Systematik findet der Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen damit erst nach dem Beschluss der Stadt zur Finanzierung der anstehenden Planungsphasen und zur baulichen Realisierung des Projektes statt. Bis dahin erfolgt die Planung auf das Kostenrisiko der Stadt. Diese Planungen umfassen mehrere Jahre, in welchen die Stadt in die finanzielle Vorleistung gehen muss. Dieser Umstand ist eine weitere Begründung für das vorgesehene Kreditbewilligungskonzept, welches zum Ziel hat, **in einem möglichst frühen Zeitpunkt einen politischen Entscheid zu erwirken.**

Die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des Nettoprinzips gemäss der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 sind auf Grund dieser Ausgangslage heute nicht erfüllt, denn gemäss Art. 6 Abs. 8 der Stadtverfassung dürfen Beiträge Dritter nur dann von den zu bewilligenden Gesamtausgaben abgezogen werden, wenn sie rechtlich verbindlich zugesichert und wirtschaftlich sichergestellt sind. Diese Voraussetzungen sind gegenwärtig noch nicht erfüllt, da die Finanzierungsvereinbarungen noch nicht abgeschlossen werden können (siehe oben). Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass nach Abzug der erwarteten Drittfinanzierungen (Bund, Kanton Bern, Dritte) die von der Stadt zu tragenden Nettoinvestitionen nach heutigem Wissensstand für die Kernelemente des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" in der Grössenordnung von rund Fr. 27,2 Mio. (inklusive MWST) liegen werden.

**Position B:**

Die Bahnhofunterführung steht heute grösstenteils im Eigentum der SBB und der Aare Seeland mobil AG. Durch das Projekt der Stadt wird diese Bahnhofunterführung zu einer Bahnhofspassage mit einer Veloverbindung und zusätzlichen Fussgängerflächen verbreitert. Nach Abschluss der Bauarbeiten liegt das Eigentum an der Bahnhofspassage nach wie vor im Eigentum der SBB und der Aare Seeland mobil AG, welche damit auch für den baulichen Unterhalt besorgt sein werden. Als Anteil an den künftigen Unterhaltskosten auf Grund der Mehrbreiten der Bahnhofspassage (für die Veloverbindung) leistet die Stadt gemäss den Vorgaben der geltenden Eisenbahngesetzgebung hierzu einen vorgezogenen Unterhaltsbeitrag in Form einer "Einmalabgeltung". Dieser wird in Prozenten der Erstellungskosten bestimmt und beträgt basierend auf dem vorliegenden Zahlenmaterial aktuell Fr. 2,9 Mio., inklusive MWST, Kostenstand 2018, sowie einer Kostengenauigkeit von  $\pm 20\%$ .

**Position D:**

Die Projektreserve bezieht sich auf den Umstand, dass die Kostengenauigkeit aus dem Vorprojekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum"  $\pm 20\%$  beträgt. Theoretisch könnte der Fall eintreten, dass die Summe aller Teilprojekte um 20 % ansteigt. Das heisst, dass sich die Kosten in einem Bereich von rund Fr. 47 Mio. bis rund Fr. 71 Mio. bewegen können. Gemäss dem geltenden Finanzierungsmechanismus müsste die Stadt diese Kostensteigerung vollumfänglich selber tragen (die zugesicherten Anteile von Bund und Kanton Bern erhöhen sich dadurch nicht). Da der Bearbeitungsstand des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" inhaltlich sehr weit fortgeschritten ist, ist die Wahrscheinlichkeit des Eintrittes dieser Mehrkosten im vollen Umfang klein. Im Sinne des Vorsichtsprinzips sind diese Mehrkosten bei der Berechnung der Höhe des Rahmenkredites jedoch zu berücksichtigen.

**Position E:**

Mit der Umsetzung der Teilprojekte aus dem "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" gehen im Bahnhofsbereich einige Autoparkplätze verloren. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des privaten Areals nördlich des Bahnhofs (GEISER agro.com ag) ist vorgesehen, dass dort eine grössere öffentliche Park+Rail-Anlage erstellt wird (dieses Vorhaben ist nicht Gegenstand dieser Vorlage). Bis zur Umsetzung dieses Vorhabens soll dem Verlust von Autoparkplätzen im Bahnhofsbereich mit der Zumiete von öffentlichen Parkplätzen im Gebiet Bahnhof auf privatem Grund entgegengewirkt werden. Die der Stadt dadurch anfallenden Kosten müssen bei der Ermittlung der Höhe des Rahmenkredites berücksichtigt werden.

**Insgesamt beträgt die Höhe des Rahmenkredites also brutto Fr. 70,8 Mio., inklusive MWST. Effektiv werden jedoch Nettokosten zu Lasten der Stadt von weniger als 50 % dieses Rahmenkredites erwartet, nämlich rund Fr. 30,4 Mio.**

### **6.5 Welches Organ verfügt über den Rahmenkredit?**

Mit dem Beschluss über einen Rahmenkredit beschliesst gemäss Art. 6 Abs. 5 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 das für die Rahmenkreditbewilligung zuständige Organ auch darüber, welches Organ die einzelnen Objektkredite zu Lasten des Rahmenkredites bewilligen darf.

Im vorliegenden Fall wird den Stimmberechtigten **beantragt, die Kompetenz für die Genehmigung der weiteren Planungsphasen, für die ausführungsfähigen Bauprojekte und für die Bewilligung der dazugehörigen einzelnen Objektkredite dem Gemeinderat zu übertragen.**

Diese Kompetenzdelegation bedeutet, dass der Gemeinderat alle Ausführungsprojekte und alle dazugehörigen Objektkredite in eigener Kompetenz beschliessen kann, unbesehen von der Höhe der Kreditanträge im Einzelfall. Damit ist sichergestellt, dass zwischen den sich gegenseitig bedingenden Einzelvorhaben im Gesamtkontext des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" keine inhaltlichen Widersprüchlichkeiten ergeben und dass die Teilvorhaben in der richtigen zeitlichen Kadenz und in Absprache mit den weiteren Akteuren beschlossen und umgesetzt werden können.

## **7. Finanzierung, wirtschaftliche Tragbarkeit und Finanzfolgekosten**

### **7.1 Finanzierung**

Die Finanzierung der gesamten Investition erfolgt gemeinsam durch die Stadt, den Kanton Bern und der Eidgenossenschaft.

Die Finanzierung des Anteils der Stadt an den Kosten der weiteren Planungsphasen und an der Umsetzung des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" erfolgt zu Lasten des Steuerhaushaltes, unter Inanspruchnahme von Fremdkapital.

### **7.2 Wirtschaftliche Tragbarkeit**

Die Neugestaltung des Bahnhofareals kommt einem "Jahrhundertprojekt" gleich, welches in relativ kurzer Zeitdauer umgesetzt wird. Dadurch wird die Investitionstätigkeit der Stadt während einer Zeitspanne von einigen Jahren (siehe unten Ziff. 8) stark zunehmen. Diesem Umstand trägt die im Vorfeld zu diesem Geschäft durch den Gemeinderat überarbeitete Investitionsplanung Rechnung: In der aktualisierten Investitionsplanung sind die von der Stadt zu tragenden Kosten vollumfänglich eingeplant. Betrachtet wurden dabei auch die anstehenden Investitionen bei einer Ablehnung dieser Vorlage (siehe unten Ziff. 9).

Zudem zeigt die überarbeitete Investitionsplanung, dass wegen der geplanten Investitionen im Bahnhofsareal die vorgesehenen Investitionen in anderen Politikbereichen nicht zurückstehen müssen. **Die wirtschaftliche Tragbarkeit des "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" ist damit nachgewiesen.**

### **7.3 Finanzfolgekosten (= Zinskosten und Abschreibungsaufwand)**

Die Bewilligung eines Rahmenkredites führt, für sich allein betrachtet, nicht zu Finanzfolgekosten, sondern stellt, wie ausgeführt, eine "Reservation" von finanziellen Mitteln für Einzelvorhaben dar, die zueinander in einem engen sachlichen Zusammenhang stehen. Es ist aber natürlich vorgesehen, dass die einzelnen Projektelemente des Vorhabens "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" auch tatsächlich realisiert werden. Dafür sind wie bereits mehrfach ausgeführt Bewilligungen von Objektkrediten und Genehmigungen von Ausführungsprojekten und von Planungsarbeiten erforderlich, welche Finanzfolgekosten in Form von Zinskosten für bei Kreditinstituten aufzunehmende Fremdmittel auslösen, und welche jeweils im Jahr der Fertigstellung und Aktivierung der einzelnen Projektteile auch Abschreibungsaufwand auslösen. **In der Annahme, dass das Projekt vollständig umgesetzt wird und die Drittbeiträge in der in Aussicht gestellten Höhe eingesetzt werden, werden durch den durch das Projekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" ausgelösten Zins- und Abschreibungsaufwand die Erfolgsrechnungen der kommenden Jahre je nach den tatsächlichen Realisierungskosten des Projektes mit zwischen Fr. 1,4 Mio. bis Fr. 1,9 Mio. zusätzlich belastet.** Diese Mehrbelastung ist angesichts der wirtschaftlich sehr guten Lage der Stadt und angesichts des "Jahrhundert-Charakters" des Vorhabens "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" in Kauf zu nehmen, zumal Langenthal mit der Umsetzung in den Genuss erheblicher Drittmittel kommt. Allerdings wird sich die Entwicklung des Eigenkapitals der Stadt entsprechend gestalten (zügigerer Abbau des Eigenkapitals, konkret des Bilanzüberschusses).

## **8. Terminplan für die weiteren Planungsarbeiten und für die bauliche Umsetzung**

In der folgenden Abbildung ist der Terminplan für das Gesamtprojekt ersichtlich. Die Realisierung der Bahnhofspassage ist – vorbehältlich der entsprechenden politischen Entscheide – per 2022 vorgesehen, damit von den Synergien mit dem Projekt der SBB zum behindertengerechten Zugang zu den Bahnanlagen nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes profitiert werden kann. Die Realisierung des Gesamtprojektes ist damit zwischen den Jahren 2022 und 2026 vorgesehen.

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
STADT (Plätze)	Vorprojekt	■								
	Volksabstimmung		★							
	Bauprojekt		■	■	■	■				
	Bewilligungsverfahren <sup>1</sup>					■	■			
SBB (BehiG + PU)	Vorprojekt	■								
	Bauprojekt		■	■	■					
	Plangenehmigungsverfahren <sup>2</sup>			■	■	■				
Realisierung (BehiG + PU + Plätze)						■	■	■	■	■

<sup>1</sup> kommunales Bewilligungsverfahren mit öffentlicher Auflage

<sup>2</sup> Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz mit öffentlicher Planaufgabe

## 9. Konsequenzen bei einer Ablehnung der Vorlage

Im Falle einer **Verschiebung des Zeitpunktes der Realisierung über das Jahr 2027 hinaus** verfallen nach heutigem Wissenstand die zugesicherten Beiträge von Bund und Kanton, und auch die Synergiewirkungen zwischen dem SBB-Projekt (welches die SBB auch ohne Stadtprojekt umsetzen muss, auf Grund der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes) und dem Umbau der Bahnhofspassage ginge verloren. Die Stadt müsste daher mit deutlich höheren Nettoinvestitionen rechnen.

Bei einem **negativen Volksentscheid** zum vorliegenden Geschäft hat die Stadt als Strasseneigentümerin trotzdem die Pflicht, verschiedene gesetzliche und bauliche Anforderungen im Gebiet des Bahnhofs zu erfüllen. Das sind beispielsweise die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, die Schaffung von Voraussetzungen zur Bewältigung der Verkehrszunahmen, der Weiterentwicklung der Buslinienführung, der Anpassungen für die eingesetzten Gelenkbusse.

Im Fall eines vollständigen Verzichts auf das Projekt besteht dennoch erheblicher Sanierungsbedarf für:

- Bahnhofplätze Nord und Süd: Sanierung der Strassenoberflächen sowie des Untergeschosses unter dem Bahnhofplatz Süd
- Bahnhofplatz Süd: Ausbau des Bahnhofplatzes zur Bewältigung der künftigen Anforderungen des Busverkehrs (insbesondere Anpassung der Haltestellen an die Erfordernisse des Behindertengleichstellungsgesetzes, Erhöhung der Anzahl Haltekanten für das künftige Busangebot, Ausbau des Bahnhofplatzes Süd zur Sicherstellung der Befahrbarkeit für längere Busse zur Bewältigung der künftigen Passagierzahlen)
- Bahnhofplatz Nord: Erstellen einer öffentlichen Infrastruktur im Bereich des neu vorgesehenen Quartiers
- Bahnhofplätze Nord und Süd: Ausbau der heute bereits sehr gut genutzten Verloabstellung für das prognostizierte Passagieraufkommen

Im Bereich Bahnhof würden demnach auch ohne das Projekt "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" geschätzte zweistellige Millioneninvestitionen für eine zeitgerechte Sanierung anfallen (sogenannte "Ohnehin-Kosten"), jedoch ohne funktionale und standortbezogene Verbesserungen im Ausmass dieses Projektes und gegebenenfalls ohne die finanzielle Beteiligung von Bund und Kanton.

## **10. Beratung im Stadtrat**

**Der Stadtrat befasste sich an seiner Sitzung vom 4. Februar 2019 mit der Vorlage. In der Schlussabstimmung stimmte der Stadtrat der Vorlage mit 37 Ja-Stimmen gegen 0 Nein-Stimmen, bei 0 Enthaltung, zu und beantragt Ihnen Zustimmung.**

## 11. Gemeindebeschluss

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen Zustimmung zu folgendem

### **Gemeindebeschluss**

Die Einwohnergemeinde Langenthal, gestützt auf Art. 35 Ziff. 2 der Stadtverfassung vom 22. Juni 2009 und nach Kenntnisnahme der Botschaft des Stadtrates vom 4. Februar 2019,

#### **beschliesst:**

1. Das Vorprojekt "ESP Bahnhof Langenthal – öffentlicher Raum" gemäss den Ausführungen in dieser Botschaft wird genehmigt.
2. Zur Finanzierung der weiteren Planungsphasen und zur baulichen Realisierung des Vorprojektes "ESP Bahnhof – öffentlicher Raum" wird ein Rahmenkredit von brutto Fr. 70,8 Mio. inklusive MWST, zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 3200.5010.08 "Rahmenkredit ESP Bahnhof – öffentlicher Raum, Ausführung", bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird ermächtigt, die einzelnen Bauprojekte zu genehmigen und die zu deren Finanzierung notwendigen Objektkredite – unabhängig von deren Höhe im Einzelfall – zu bewilligen.
4. Der Gemeinderat wird mit dem weiteren Vollzug beauftragt.

Langenthal, 4. Februar 2019

**IM NAMEN DES STADTRATES**

Der Präsident:  
Patrick Freudiger

Die Sekretärin:  
Janine Jauner

**Hinweis:** Die Grundlageakten zu dieser Vorlage können Sie während den Bürozeiten (Montag bis Freitag 08.00 Uhr – 12.00 Uhr und 14.00 Uhr – 17.00 Uhr) im Verwaltungszentrum an der Jurastrasse 22, im Sekretariat des Stadtrates, 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 zur Verfügung (Tel. 062 916 22 24).