

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat****Zukunft Bahnhof Bern (ZBB); Kredit****1. Ausgangslage**

Bern hat als Hauptstadt der Schweiz eine Brückenfunktion zwischen deutscher und welscher Schweiz, die auch an den Verkehrsbeziehungen ablesbar ist. Der Bahnhof Bern als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz ist denn auch eine zentrale Drehscheibe der schweizerischen Verkehrsbeziehungen. Als nationales und regionales Zentrum mit internationalem Bezug ist Bern auch in Zukunft auf exzellente Verbindungen des öffentlichen Verkehrs angewiesen. Dies umso mehr, als die Hauptstadtregion Bern über keinen grösseren Flughafen verfügt.

1974 wurde nach 17-jähriger Bauzeit der Bahnhof Bern mit seinen unterirdischen Gleis- und Personenanlagen eingeweiht. Das erfreuliche Wachstum des öffentlichen Verkehrs führte in den letzten 35 Jahren zu immer grösseren Kapazitätsproblemen. Wurde der Knoten und der Hauptbahnhof Zürich im letzten Vierteljahrhundert mit mehreren Milliarden Franken ausgebaut, so konnte und musste die enorme Nachfragesteigerung in Bern bei gleichbleibenden räumlichen Verhältnissen und mit vergleichsweise kleinem Budget bewältigt werden. Die Lösungen, welche daraus resultierten, sind nur teilweise gelungen. Der RBS-Bahnhof platzt aus allen Nähten. Der Westausgang - die „Welle“ - wurde von den SBB anstelle der nicht realisierten Plattform-West unter grossem Zeitdruck erstellt. Zu wenig Beachtung geschenkt wurde zudem den stadträumlichen Bedingungen und der Integration in die Mobilitätsketten.

Der Tiefbahnhof RBS wurde als Kopfbahnhof 1965 in Betrieb genommen. Er wurde für 16 000 Bahnkundinnen und -kunden pro Tag konzipiert. Heute wird er von 54 000 Personen benutzt und ist damit vergleichbar mit dem Bahnhof Luzern. Das grosse Passagieraufkommen verursacht bei den Gleis- und Personenanlagen Kapazitätsprobleme. Zudem bestehen angesichts der engen Platzverhältnisse Sicherheitsbedenken. Auch in den nächsten Jahren wird mit einem erheblichen Wachstum gerechnet.

Auf den Gleisanlagen des SBB-Bahnhofs bestehen mindestens bis 2030 noch freie Kapazitäten, für die S-Bahn soll eine zusätzliche Perronkante erstellt werden. Teilweise bereits heute überlastet ist der Publikumsbereich des Normalspurbahnhofs. Auch lassen die Kundenführung und -freundlichkeit in der ganzen Bahnhofsanlage zu wünschen übrig und verlangen noch vor 2030 nach Verbesserungen.

**2. Worum es geht**

Im Herbst 2006 wurde unter Federführung des Kantons Bern das Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB) gestartet. Ziel ist es, eine langfristige Strategie für die Entwicklung des Bahnhofs Bern und dessen Umfeld zu erarbeiten und diese schrittweise umzusetzen. Das Konzept zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Bern besteht im Kern aus drei Elementen: erstens einem neuen Tiefbahnhof RBS unter dem südlichen Teil des bestehenden SBB-Bahnhofs, zweitens der Erweiterung der bestehenden Fussgängerpassage und einer neuen Westpassage mit ei-

nem Ausgang im Bereich Bubenbergzentrum und drittens als langfristige Option einem neuen SBB-Tiefbahnhof parallel zum RBS-Tiefbahnhof. Die Machbarkeit dieses Konzepts wurde mit dem Synthesebericht vom November 2008 nachgewiesen. Die Kosten werden für den RBS-Tiefbahnhof auf 780 Millionen Franken, bei den neuen Personenanlagen auf 210 Millionen Franken und beim neuen SBB-Tiefbahnhof auf 1 400 Millionen Franken geschätzt (+/- 30%). Die Ergebnisse der bisherigen Studien wurden von der Eidgenössischen technischen Hochschule Zürich (ETHZ) in einer „second opinion“ überprüft, welche seit Ende Mai 2009 vorliegt (siehe 4. Unabhängige Fachexpertise).

Der Ausbau des Bahnhofs Bern ist im Wesentlichen ein Eisenbahnprojekt, wofür der Kanton als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs sowie die SBB und der RBS als Besizende der beiden Bahnhöfe zuständig sind. Die Stadt Bern und die weiteren Projektpartner tragen die Planungsverantwortung für ergänzende Bereiche, beispielsweise die Stadt für die Fussgängerbeziehungen zwischen Bahnhof und Haltestellen von BERNMOBIL oder Postauto für den Busterminal auf der Bahnhofplattform. Die Stadt ist jedoch durch das Projekt ZBB weit stärker als in ihrem Zuständigkeitsbereich betroffen. Bei den bisher geleisteten Arbeiten hat sie deshalb als Planungspartnerin ihre Standpunkte eingebracht, so zur Lage des Tiefbahnhofs und zur Einbettung in den Stadtraum, zur Verknüpfung der Personenströme mit den Knotenpunkten des städtischen öffentlichen Verkehrs, zum Zugang West (im Bereich der Gebäude Schanzenpost - Bubenbergzentrum), zur Organisation und Gestaltung der Bahnhofplattform und zur Zufahrt Ost des Tiefbahnhofs der SBB, die - wenn überhaupt - erst in einem späteren Ausbauschnitt nach 2030 aktuell sein wird.

Entsprechend der Zuständigkeit wird der Hauptteil der Planungs- und Projektierungskosten von ZBB durch den Kanton, den RBS und die SBB getragen. Demgegenüber muss sich die Stadt Bern nur in vergleichsweise bescheidenem Masse an den Planungs- und Projektierungskosten beteiligen. Es sind dies insbesondere die Kosten der Gesamtprojektleitung, die sie zu gleichen Teilen wie die anderen Planungspartner trägt, und Beiträge an die Teilprojekte, an denen sie beteiligt ist. In den ersten beiden Phasen bis und mit Abschluss des ETH-Gutachtens sind im Projekt ZBB gemeinsame Planungskosten von gesamthaft rund 2,5 Mio. Franken angefallen, wovon die Stadt rund 10% zu übernehmen hatte. Zusätzlich sind durch SBB und RBS Planungsstudien in eigener Kompetenz durchgeführt worden, die nicht im Budget des Gesamtprojekts erscheinen.

Aufgrund des ETH-Gutachtens wird im Moment das Arbeitsprogramm für die Phase 3 erarbeitet, welches zusammen mit dem Budget im Oktober 2009 von der Behördendelegation genehmigt werden soll. Bereits geklärt sind die Arbeitsschritte und Kosten für die Prüfung der neuen Varianten bis zum Entscheid über die Bestvariante (Phase 3a). Noch offen sind dagegen die darauf folgenden Arbeitsschritte zur Erarbeitung der Vorprojekte (Phase 3b).

Da die Projektorganisation ihre Arbeit weiter vorantreibt und bereits erhebliche Planungskosten aufgelaufen sind, hat sich der Gemeinderat entschieden, den Planungskredit in zwei Tranchen aufzuteilen. Mit dem vorliegenden Vortrag beantragt er einen Kredit von Fr. 775 000.00. Darin eingeschlossen sind die in den ersten zwei Phasen aufgelaufenen Projektierungskosten von Fr. 150 000.00, welche der Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligt hat. Für den Kostenanteil der Stadt Bern in der nun anlaufenden Phase 3a (Einzelheiten siehe Kap. 9) beantragt er weitere Fr. 625 000.00. Bis spätestens Ende 2010 wird der Gemeinderat dem Stadtrat sodann einen weiteren Kreditantrag für die Phase 3b für den städtischen Kostenanteil am Projekt ZBB stellen.

### 3. Stand des Projekts

Die Phasen 1 (Grundlagen/Studien) und 2 (Machbarkeitsprüfung/Gesamtkonzept) konnten nach Plan bis Ende 2008 abgeschlossen werden. Kernpunkt dieser Phasen waren die Abklärungen für einen neuen Tiefbahnhof von RBS und SBB sowie für Lösungen, wie die damit verbundenen Personenströme geführt werden können. Am 11. November 2008 verabschiedete das „Leitorgan ZBB“ einen Synthesebericht und schloss damit die Phase 2 des Projekts ZBB ab. Die wichtigsten Ergebnisse des Syntheseberichts können wie folgt zusammengefasst werden (für weiterführende Informationen vgl. [www.zukunftbahnhofbern.ch](http://www.zukunftbahnhofbern.ch)):

#### **Städtebaulicher Kontext**

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurde die Frage, ob sich der Bahnhof Bern am richtigen Ort befindet, eingehend geprüft. Sowohl aus städtebaulicher als auch aus verkehrstechnischer und betrieblicher Sicht wird der heutige Standort als richtig beurteilt. Der heutige Standort entspricht zudem dem Konzept „Cityschiene“ (STEK 95), wonach die Stadt mit der S-Bahn zwischen Ost und West auf der Achse Wankdorf - Bern Bahnhof - Ausserholligen - Bümpliz Süd bzw. Wankdorf - Bern Bahnhof - Stöckacker - Bümpliz Nord - Brünnen verbunden werden soll.

#### **Kernelement 1: Tiefbahnhof in Ost-West-Lage für den RBS**

Als Bestvariante einer weitgefächerten Variantenprüfung ergab sich eine Ost-West-Lage unterhalb des bestehenden SBB-Bahnhofs. Um die Lasten des bestehenden Bahnhofs und namentlich der Perronplatte abtragen zu können, muss der Tiefbahnhof in Tunnelbauweise in einer Tiefe von rund 25 Metern unter dem Stadtniveau erstellt werden. Die Parallelführung von RBS- und SBB-Bahnhof erlauben markante Verbesserungen der Umsteigebeziehungen innerhalb des Bahnhofs und eine verbesserte Anbindung an den städtischen Tram- und Busverkehr. Für den Tiefbahnhof RBS wird mit Kosten von 780 Mio. Franken<sup>1</sup> gerechnet.

#### **Kernelement 2: Neue Publikumsanlagen für den ganzen Bahnhof**

Abgestimmt auf die beiden neuen Tiefbahnhöfe sollen zwei gleichwertige Hauptzugänge zum Bahnhof geschaffen werden, welche sowohl auf den Bahnhofplatz als auch auf den Hirschengraben ausgerichtet sind (bipolares System). Damit kann die Kapazität des Hauptausgangs verdoppelt und ein neuer kapazitätsstarker Westausgang geschaffen werden, der die überlastete „Welle“ ersetzt. Die erweiterte Hauptpassage wird zusammen mit der Bahnhofhalle die Erschliessung zum Stadtzentrum sichern, die neue Westpassage übernimmt diese Funktion für die westlichen Stadtteile. Sie verknüpft zudem den geplanten Tiefbahnhof mit der bestehenden Perronhalle. Den Fahrgästen aller Bahnsysteme können damit sowohl optimale Umsteigebeziehungen innerhalb des Bahnhofs als auch ein optimaler Zugang von Westen her angeboten werden. Als Bereich für ein neues Zugangsportal steht das Bubenbergzentrum zur Diskussion. Für die neuen Publikumsanlagen wird mit Kosten von 210 Mio. Franken gerechnet.

#### **Kernelement 3: Tiefbahnhof SBB als langfristige Option**

Mit einem Projekt für einen neuen Tiefbahnhof, der seitlich parallel zum Tiefbahnhof RBS zu erstellen wäre, sichern sich die SBB Spielraum für die Weiterentwicklung des Bahnangebots nach 2030. Er könnte den gesamten S-Bahn Betrieb aufnehmen, womit die Gleisanlagen im heute bestehenden Bahnhof vollumfänglich für den Fernverkehr zur Verfügung stehen würden. Für die Zufahrt zum SBB Tiefbahnhof von Osten wird eine neue, zweispurige Brücke

---

<sup>1</sup> Alle Kostenangaben ZBB mit +/- 30% Schätzgenauigkeit, Preisstand April 2008

neben dem bestehenden Lorraineviadukt vorgeschlagen. Die Grobkostenschätzung für das SBB-Projekt beläuft sich auf 1 400 Mio. Franken.

#### 4. Unabhängige Fachexpertise

Das Leitorgan ZBB beschloss noch vor Abschluss der Phase 2, das Gesamtkonzept durch unabhängige Expertinnen und Experten der ETHZ (Leitung: Prof. Dr. Ulrich Weidmann) überprüfen zu lassen. Die Fachleute hatten den Auftrag, neben Einzelaspekten insbesondere das Gesamtprojekt zu reflektieren. Nachdem das Leitorgan den Expertenbericht zur Kenntnis genommen hatte, wurden die wichtigsten Ergebnisse an der Medienkonferenz vom 15. Juni 2009 präsentiert. Das Gutachten der ETHZ ist öffentlich<sup>2</sup>.

Die wesentlichen Schlussfolgerungen der ETHZ sind:

- Der heutige Bahnhof und die Zufahrten liegen am richtigen Ort.
- Das Gutachten anerkennt die Notwendigkeit eines Ausbaus, insbesondere auch den dringenden Handlungsbedarf im RBS-Bahnhof.
- Der vorgeschlagene Lösungsansatz ZBB zum Ausbau des Berner Bahnhofs mit neuer Westpassage und ausgebauter Hauptpassage ist als Gesamtkonzept grundsätzlich richtig. Ein Tiefbahnhof ist technisch machbar und betrieblich zweckmässig.
- Der bestehende, gegenüber dem heutigen Zustand um eine Gleiskante erweiterte und betrieblich optimierte SBB-Bahnhof kommt frühestens 2030 an seine Kapazitätsgrenzen. Der Engpass ist längerfristig nur durch einen Tiefbahnhof und entsprechend ausgebauten Publikumsanlagen zu lösen.
- Die Hauptelemente des Projekts ZBB stehen in einem sinnvollen Bezug zur Stadt und können schrittweise erweitert werden.

Die unabhängigen Fachleute erkennen in verschiedenen Bereichen noch Optimierungspotenzial:

- Die ZBB-Lösung ist sehr aufwändig und kostspielig. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist ungünstig. Allerdings kommt das Gutachten auch zum Schluss, dass jeder Ausbau des SBB-Bahnhofs aufgrund der Rahmenbedingungen des Bahnhofs (Kurvenlage, ungünstige Geologie, enge Verhältnisse) teuer zu stehen kommt.
- Die Varianten für einen neuen oder ausgebauten RBS-Tiefbahnhof sind hinsichtlich eines optimierten Kosten-Nutzen-Verhältnisses vertieft zu untersuchen.
- Die ZBB zugrunde gelegten Nachfrageprognosen sind zu verifizieren.
- Es ist zu prüfen, inwiefern die „Welle“ in das Erschliessungskonzept für die neue Westpassage integriert werden kann.

#### 5. Ziele und Arbeiten in der dritten Projektphase

Gestützt auf den Synthesebericht vom November 2008 und das ETH-Gutachten hat das Leitorgan am 10. Juni 2010 beschlossen, die Projektphase 3 auszulösen mit dem Ziel, die Grundlagen hinsichtlich Nachfrageentwicklung mit Hilfe des neuen kantonalen Gesamtverkehrsmodells zu klären, die vom ETH-Gutachten eingebrachten zusätzlichen Varianten zu prüfen, einen methodisch breit abgestützten Entscheid über die Bestvariante zu fällen (Phase 3a) und diese zu einem Vorprojekt auszuarbeiten (Phase 3b).

---

<sup>2</sup>[www.portalbackend.be.ch/public/media/DisplayFile.aspx?fileId=55318995924111907&linkId=6510707919886111907&linkName=Schlussbericht des Gutachtens der ETH Zürich](http://www.portalbackend.be.ch/public/media/DisplayFile.aspx?fileId=55318995924111907&linkId=6510707919886111907&linkName=Schlussbericht%20des%20Gutachtens%20der%20ETH%20Z%C3%BCrich)

Die zu prüfenden Varianten sind namentlich eine seitliche Erweiterung des bestehenden Bahnhofs RBS und die unterirdische Verlängerung bis in den Raum „Loebegge“. Weiter soll die von den ETH-Gutachtern vorgeschlagene „Umspurung“ der S-Bahnlinie S8 Solothurn-Bern auf Normalspur geprüft werden.

Die Stadt wird auch in der Phase 3a intensiv am Projekt ZBB mitarbeiten. Insbesondere wird sie die neu geprüften Varianten städtebaulich beurteilen müssen. Weiter wird sie in folgenden Teilprojekten die Federführung übernehmen:

#### **Studien zur stadtseitigen Erschliessung**

Bearbeitet werden sämtliche Fragen zur stadtseitigen Erschliessung im Perimeter des Bahnhofs Bern. Dabei geht es um Aspekte Ver-/Entsorgung des Bahnhofs, Betriebskonzept Bollwerk, einen Phasenplan zur Neugestaltung und Erschliessung der Bahnhofplattform. Die Arbeiten werden mit dem Projekt des autofreien Bahnhofplatzes koordiniert, falls die Initiative in der Abstimmung vom 27. September 2009 angenommen wird.

#### **Planung Bubenbergzentrum/Ausgang West**

In diesem Teilprojekt werden die Arbeiten vorläufig auf das notwendige Minimum beschränkt. Insbesondere sind zwischen den Planungspartnern die nötigen Optionen zu sichern, damit nach einer allfälligen Entscheidung für eine Variante RBS-Tiefbahnhof in Ost-West-Lage die Projektierung der neuen Westpassage rasch aufgenommen werden kann.

#### **Überarbeitung der planrechtlichen Instrumente**

Die Stadt beabsichtigt, den bestehenden Masterplan abzuschreiben, da er nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten und Absichten der Planungspartner entspricht. Weil alle ehemaligen Masterplan-Partner in der Projektorganisation ZBB vertreten sind, können die verschiedenen Teilprojekte innerhalb dieser Organisation koordiniert und gesteuert werden. Projekte, welche langfristig gesichert werden sollen, können zu einem späteren Zeitpunkt in einem neuen Richtplan zusammengefasst werden.

Für das Projekt ZBB ist eine Planungsvereinbarung zwischen den Partnern auszuarbeiten und abzuschliessen. Weiter ist für dieses Gebiet ein städtebauliches Konzept auszuarbeiten, das die räumlichen und verkehrlichen Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt. Das Konzept bildet die Grundlage für Projektwettbewerbe und zur Schaffung der dafür erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen.

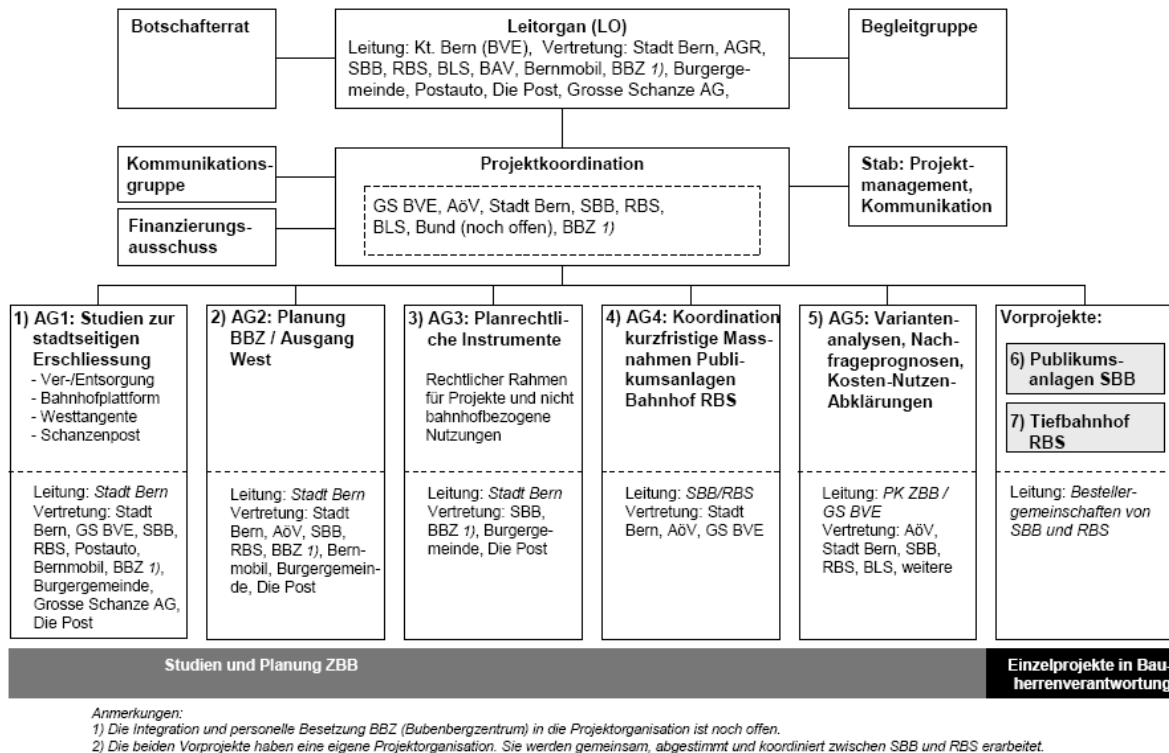
## **6. Projektorganisation**

Die Federführung für das Projekt ZBB liegt bei der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion. Weitere Projektpartner sind die Stadt Bern, SBB, RBS, BLS, Die Post AG, Postauto Schweiz AG, BERNMOBIL, die Burgergemeinde und die Grosse Schanze AG.

Die Stadt Bern ist auf politischer Ebene durch Gemeinderätin Regula Rytz, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, im Leitorgan vertreten. Auf der technischen Stufe nehmen die Abteilungsleitenden der Verkehrs- und der Stadtplanung in der „Projektkoordination“ Einsitz.

Wie in Kapitel 5 ausgeführt, hat die Stadt Bern in den Teilprojekten 1 (Studien zur stadtseitigen Erschliessung), 2 (Planung Bubenbergzentrum/Ausgang West) und 3 (Planrechtliche Instrumente) die Leitung inne. Ebenso wird sie in den Vorprojekten Publikumsanlagen SBB und Tiefbahnhof RBS vertreten sein, sobald diese ihre Arbeit aufnehmen. Auch in den Teilprojek-

ten 4 (Koordination kurzfristige Massnahmen Publikumsanlagen) und 5 (Variantenanalysen, Nachfrageprognosen), bei denen SBB und RBS, bzw. der Kanton die Federführung innehat, wird die Stadt mitwirken.



## Organigramm der Projektorganisation Zukunft Bahnhof Bern ab Juni 2009

### 7. Partizipation und Kommunikation

Dem Leitorgan ZBB wird an seiner nächsten Sitzung Ende Oktober 2009 die Schaffung einer Begleitgruppe beantragt werden. Wie bei anderen komplexen Projekten (Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung, Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern) soll dieses repräsentativ zusammengesetzte Gremium regelmässig aus erster Hand über den Stand des Projekts informiert werden und ebenso regelmässig zu wichtigen Aspekten der Projektierung Stellung nehmen können.

Angedacht ist schliesslich ein Botschafterrat mit Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, welcher das Projekt Zukunft Bahnhof Bern weiter konsolidieren und in der Öffentlichkeit repräsentieren soll.

### 8. Weiteres Vorgehen

Für die Phase 3 sind folgende Meilensteine vorgesehen:

#### Phase 3a

Oktober 2009	Entscheid über die vertieft zu untersuchenden zusätzlichen Varianten
Ende 2010 (spät.)	Entscheid über Bestvariante Stadtrats-Vortrag Phase 3b

**Phase 3b**

Anfang 2011 (spät.) Beginn Vorprojekt

Ende 2011 (spät.) Abschluss Vorprojekt

Zum Vorgehen über die Phase 3 hinaus können erst nach dem Entscheid zur Bestvariante Angaben gemacht werden.

**9. Kosten**

Die Grobkostenschätzungen für die Realisierung der drei Kernelemente des Projekts ZBB gemäss Synthesebericht vom November 2008 sind in Kapitel 3 erwähnt. Da im Moment offen ist, welche Bestvariante schliesslich weiter verfolgt wird, können keine verlässlichen Angaben zu den Realisierungskosten des Projekts bzw. zum Kostenanteil der Stadt Bern gemacht werden.

Die Planungs- und Projektierungskosten von ZBB werden entsprechend der Zuständigkeit hauptsächlich durch Kanton, RBS und SBB getragen. Die Stadt Bern beteiligt sich als Projektpartnerin gemeinschaftlich an den Projektleitungskosten und an denjenigen Teilprojekten, die in ihre Zuständigkeit fallen. In den ersten beiden Phasen bis und mit Abschluss des ETH-Gutachtens sind im Projekt ZBB gemeinsame Planungskosten von gesamthaft rund 2,5 Mio. Franken angefallen, wovon die Stadt rund 10% zu übernehmen hatte. Dazu kommen wie erwähnt weitere, von SBB und RBS allein finanzierte Planungsstudien.

Zum heutigen Zeitpunkt sind die Gesamtkosten für die Projektphasen 3a und 3b nicht zu beziffern, da gegenüber dem ursprünglichen Arbeitsprogramm vom November 2008 zusätzlich die neu von der ETH eingebrachten Varianten geprüft werden müssen. Das Budget für die Phase 3a soll dem Leitorgan Ende Oktober 2009 vorgelegt werden. Es ist mit Gesamtkosten in ähnlicher Grössenordnung wie die Gesamtkosten der Phasen 1 und 2 zu rechnen. An den Kosten für die Variantenprüfung muss sich die Stadt nicht beteiligen. Die Kosten für die Phase 3b werden erst abschätzbar sein, sobald über die Bestvariante entschieden ist, welche zum Vorprojekt ausgearbeitet werden soll.

Demgegenüber sind die stadtseitig anfallenden Kosten für die Phase 3a bekannt, da diese weitgehend unabhängig von der Variantenprüfung sind. Der Gemeinderat stellt deshalb dem Stadtrat einen Kreditantrag, der die Kosten der Phasen 1 bis 3a umfasst. Darin sind die aufgelaufenen Kosten für die bisherige Beteiligung der Stadt am Projekt enthalten, welche der Gemeinderat in eigener Kompetenz bewilligt hat. Zusammen mit den anstehenden Arbeiten in der Phase 3a bis zum Entscheid über die Bestvariante beantragt der Gemeinderat Fr. 775 000.00. Der Kredit stellt sicher, dass die Stadt ihre Interessen weiterhin ins Projekt ZBB einbringen kann. Die bestehende Projektorganisation kann damit nahtlos fortgesetzt und die zur Erarbeitung der neuen Varianten nötigen Arbeiten können durchgeführt werden.

In den Betrag eingerechnet und in die nachfolgende Übersicht integriert ist ein vom Gemeinderat bereits mit GRB 1871 vom 5. Dezember 2007 und mit GRB 0593 vom 23. April 2008 bewilligter Kredit (I5800052 ÖV-Knoten Bern) über insgesamt Fr. 150 000.00 (externe Projektleitung Stadt Fr. 100 000.00, Beitrag an externes Projektmanagement Gesamtprojekt Fr. 25 000.00 und Studie Nutzung, Gestaltung und Erschliessung Bahnhofplattform Fr. 25 000.00).

Der Kostenbeitrag der Stadt liegt wesentlich unter jenem des Kantons und der beteiligten Transportunternehmen. Geringere Beiträge leisten lediglich die weniger betroffenen Planungspartner. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass dieser Kostenanteil in Anbetracht der Interessenlage angemessen ist.

In der folgenden Tabelle sind die für die Stadt anfallenden Kosten bis zum Abschluss der Phase 3a abschliessend aufgelistet. Mit Ausnahme des städtischen Beitrags an die Gesamtprojektleitung (Nettoanteil) sind die Bruttokosten angegeben. Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet.

	<b>Partner</b>	<b>Kostenanteil Stadt bis ca. Mitte 2010</b>
<b>Neuer Zugang West</b>		
technische und wirtschaftliche Machbarkeit	Kanton	76 000.00
Städtebauliche, Grundlagen/Studien(Konzept)	Dritte	0.00
<b>Personenführung Bubenbergzentrum – Hirschengraben</b>		
Vorprojekt	Kanton, Dritte	0.00
<b>Ver- und Entsorgung</b>		
Studie, Betriebskonzept	Dritte	120 000.00
<b>Bahnhofplattform</b>		
Studie Nutzung, Gestaltung und Erschliessung	Kanton, Dritte	27 000.00
Vertiefungen, Vorprojekte Nutzung, Gestaltung und Erschliessung	Kanton, Dritte	0.00
<b>Zufahrt Ost</b>		
interne Studie: Auswirkungen auf Stadt- / Landschaftsraum und Erschliessung, Anteil für Arbeit von Dritten	Kanton, Dritte	5 000.00
<b>Überarbeitung Richtplan Masterplan</b>		
Revision Masterplan, Konzept / Richtplan	Dritte	15 000.00
<b>Projektorganisation / Support / Kommunikation / Reserve</b>		
externe Projektleitung Stadtorganisation		195 000.00
externe Projektbearbeitung für SPA / fachlicher Support		145 000.00
Gesamtprojektleitung ZBB, <b>Stadtbeitrag</b>	Kanton, Dritte	125 000.00
Kommunikation		0.00
Einkauf von Planungsgrundlagen mit Urheberrechten, externe Repro- und Drucksachenbearbeitung		20 000.00
weitere Fachgutachten / fachlicher und rechtlicher Support	Dritte	25 000.00
Reserve		22 000.00
<b>Total</b>		<b>775 000.00</b>



**Folgekosten**

<b>Investition</b>	<b>1. Jahr</b>	<b>2. Jahr</b>	<b>3. Jahr</b>	<b>10. Jahr</b>
Restbuchwert	775 000.00	697 500.00	627 750.00	300 250.00
Abschreibung 10%	77 500.00	69 750.00	62 775.00	30 025.00
Zins 3.42%	27 360.00	24 620.00	22 160.00	10 600.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>104 860.00</b>	<b>94 370.00</b>	<b>84 935.00</b>	<b>40 625.00</b>

**Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Projekt Zukunft Bahnhof Bern; Kredit.
2. Er bewilligt einen Kredit von Fr. 775 000.00 für das Projekt Zukunft Bahnhof Bern zu Lasten der Investitionsrechnung Konto I5800052 (Kostenstelle 580200). Dieser Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen. Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 26. August 2009

Der Gemeinderat