

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Neuer Bahnhofzugang Bubenberg; Projektierungskredit

1. Worum es geht

Im Jahr 2011 haben der Kanton und die Stadt Bern, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und verschiedene weitere Planungspartner an einer Medienkonferenz das über mehrere Jahre hinweg erarbeitete Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) präsentiert. Über 20 Varianten und Untervarianten sind eingehend geprüft und ausgewertet worden. Die ausgewählte Bestvariante sieht ein finanzverträgliches Vorgehen in Etappen vor, das einen raschen Ausbau dort erlaubt, wo es am dringlichsten ist, und dennoch alle Optionen für spätere Ausbauschnitte offen lässt. Das Gesamtvorhaben ZBB besteht aus verschiedenen Teilprojekten, welche autonom geplant, finanziert und über einen Koordinationsausschuss koordiniert werden.

Mit SRB 573 vom 29. Oktober 2009 hat der Stadtrat einen Planungskredit von Fr. 775 000.00 bewilligt und diesen Kredit mit SRB 189 vom 10. Mai 2012 um Fr. 1 100 000.00 auf einen Gesamtbeitrag von Fr. 1 875 000.00 erhöht. Die Mittel wurden gesprochen, um im Zusammenhang mit dem Gesamtvorhaben ZBB Vorstudien, Lösungsansätze, Expertisen, Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie rechtliche Abklärungen im Interesse der Stadt durchzuführen oder mitzufinanzieren. Aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse und nach der Aufgliederung in einzelne Projekte werden nun die weiteren Projektphasen etappenweise weiterbearbeitet. Da sich die Arbeiten an den einzelnen Projekten über relativ lange Zeit erstrecken, werden die Kredite für die jeweils anstehenden Projektphasen in den kommenden Jahren gestaffelt beantragt.

Ein wichtiges Ziel der ersten Ausbaustufe für den künftigen Bahnhof Bern ist es, die Platznot in den Publikumsanlagen zu beheben. Nach vorsichtigen Schätzungen wird die Zahl der täglich im SBB- und im RBS-Bahnhof ein- und aussteigenden Fahrgäste von heute 260 000 bis ins Jahr 2030 auf 375 000 Personen anwachsen. Um diese Mengen bewältigen zu können, müssen die Publikumsanlagen ausgebaut werden und braucht der Bahnhof Bern insbesondere eine neue Westpassage und einen vollwertigen zweiten Bahnhofzugang, den Bahnhofzugang Bubenberg.

Mit dem vorliegenden Geschäft wird dem Stadtrat einerseits ein Projektierungskredit in der Höhe von Fr. 880 000.00 für die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts Neuer Bahnhofzugang Bubenberg beantragt (Ziff. 4 ff.). Andererseits benützt der Gemeinderat die Gelegenheit, den Stadtrat über den Stand des Gesamtvorhabens ZBB zu informieren (Ziff. 2 und 3).

2. Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

In den kommenden Jahren soll der Bahnhof Bern gemäss dem Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut werden, welches das Leitorgan ZBB¹ am 5. Juli 2011 als verbindliche Leitlinie für den angestrebten Ausbau des Bahnhofs Bern festgelegt hat. Das Gesamtvorhaben ZBB umfasst zwei Ausbauschnitte:

¹ Das Gremium wurde Mitte 2012 in „Politisch-Strategisches Führungsorgan“ (PSF) umbenannt. Zusammensetzung: Kanton Bern (Vorsitz), Stadt Bern, Schweizerische Bundesbahnen SBB (Infrastruktur / Immobilien), Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, BLS AG, Die Post (Postauto / Immobilien), Burgergemeinde Bern, Grosse Schanze AG

2.1 Erster Ausbauschnitt

Im ersten Ausbauschnitt werden bis 2025 ein neuer Tiefbahnhof für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) realisiert und die Publikumsanlagen SBB mit neuen Unterführungen und einem attraktiven Zugang beim Bubenbergzentrum sowie einem neuen Zugang Nord (Grosse Schanze) erweitert. Damit die Personenströme vom und zum neuen Bahnhofzugang geführt werden können, muss die Verkehrssituation im Umfeld des neuen Bahnhofzugangs angepasst werden. Am 22. Oktober 2013 hat das Politisch-Strategische Führungsorgan (PSF) entschieden, die Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Neuen Bahnhofzugangs Bubenberg und die nötigen flankierenden Massnahmen in den ersten Ausbauschnitt zu integrieren.

Die Projekte des ersten Ausbauschnitts haben folgenden Projektstand:

- *Projekt „Ausbau RBS“:* Die PSF fällte Ende 2012 den definitiven Variantenentscheid für den Ausbau des RBS-Bahnhofs gemäss Variante C1 (Tiefbahnhof in West-Ost-Lage unter der Perronhalle). Seither wurden das Vorprojekt abgeschlossen und die Ausschreibung für das Bau- und Auflageprojekt durchgeführt. Es wird von einem Baubeginn ab 2016 und einer Inbetriebnahme im Herbst 2025 ausgegangen.
- *Projekt „Publikumsanlagen SBB inkl. Neuer Bahnhofzugang Bubenberg“:* Der Ausbau der Publikumsanlagen SBB umfasst eine neue Westpassage, die mit den bestehenden Publikumsanlagen verbunden wird, und den Neuen Bahnhofzugang Bubenberg, mit welchem die Stadt im Süden über einen neuen Bahnhofzugang beim Bubenbergzentrum und im Norden über einen Zugang Grosse Schanze an die Publikumsanlagen angebunden wird (vgl. Planbeilagen). Das generelle Vorprojekt ist abgeschlossen, die Ausschreibung für das Bau- und Auflageprojekt ist in Gang. Auch hier wird von einem Baubeginn ab 2016 und einer Inbetriebnahme im Herbst 2025 ausgegangen. Der vorliegende Kreditantrag betrifft im Wesentlichen das Teilprojekt Neuer Bahnhofzugang (vgl. Ziff. 4 ff. hinten).
- *Projekt „Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Neuen Bahnhofzugangs Bubenberg“:* Die starken Passantenströme vom und zum Neuen Bahnhofzugang Bubenberg müssen rasch und sicher zu- und weggeführt werden können. Dazu ist eine wesentliche Vereinfachung der Verkehrsverhältnisse am Knoten Bubenbergplatz-Schanzenstrasse-Laupenstrasse erforderlich, damit Spielräume entstehen, um die Verkehrsflächen und die Grünzeiten bei den Lichtsignalanlagen zugunsten der Fussgängerströme zu optimieren. Die Vereinfachung der Verkehrsverhältnisse wird erreicht, indem der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus der Laupenstrasse nur noch geradeaus Richtung Bubenbergplatz gestattet wird. In der Gegenrichtung wird der MIV ebenfalls nur geradeaus zugelassen. Die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün des Stadtrats (PVS) wurde darüber bereits am 19. September 2013 und am 28. November 2013 informiert; am 17. Dezember 2013 hat der Gemeinderat an einer Medienkonferenz die Planungsergebnisse präsentiert. Zurzeit ist ein Detailkonzept zu den flankierenden Massnahmen in der Innenstadt und den an den Bahnhof angrenzenden Stadtteilen in Erarbeitung. Die Ergebnisse werden bis Mitte 2014 vorliegen, ebenso Ergebnisse zur vertieften Klärung der baulichen Machbarkeit einer ergänzenden Unterführung zum Hirschengraben. Kann die Machbarkeit der Unterführung bejaht werden, wird in einer nächsten Phase geprüft, ob zusätzlich zur Unterführung Raum für kommerzielle oder andere Nutzungen (z.B. Veloabstellmöglichkeiten) geschaffen werden kann. Ab Mitte 2014 wird zudem das Vorprojekt für die Massnahmen im Umfeld des Neuen Bahnhofzugangs Bubenberg inklusive flankierende Massnahmen erarbeitet. Für dieses Projekt wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2014 ein separater Projektierungskredit beantragt werden. Darin werden allenfalls auch die Kosten für weitere Planungsschritte für die ergänzende Unterführung zum Hirschengraben integriert werden.

Der Stadtrat hat dem Gemeinderat mit SRB 189 vom 10. Mai 2012 zusätzliche Planungsaufträge betreffend Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Tram und Bus im Perimeter ZBB und betreffend Koordination der Verkehrsmassnahmen im Umfeld Bubenberg und der zweiten

Tramachse erteilt. Die Planungsaufträge sind in die weiteren Arbeiten eingeflossen; über die Ergebnisse wird der Gemeinderat den Stadtrat im Rahmen der erwähnten Kreditvorlage zu den Verkehrsmassnahmen informieren.

2.2 *Zweiter Ausbauschnitt*

Im zweiten Ausbauschnitt des Gesamtvorhabens ZBB ist eine Kapazitätssteigerung für die Normalspur vorgesehen. Zu diesem Zweck soll die heutige Halle unter der Grossen Schanze bis voraussichtlich 2035 um zwei Perrons bzw. vier Gleise erweitert werden. Der „Raum unter der Grossen Schanze“ ist ein mehrheitlich unterirdisches Gebäude, das wichtige Verkehrs- und Logistikfunktionen erfüllt (Kleine Westtangente, Bahnhofparking). Zur weiteren Konkretisierung der seitlichen Erweiterung wird unter der Federführung der SBB eine Testplanung durchgeführt. Diese soll 2014 gestartet und in der zweiten Hälfte 2015 abgeschlossen werden. Die Stadt Bern ist an der Testplanung beteiligt und in der Projektorganisation durch das Stadtplanungsamt, die Verkehrsplanung, das Tiefbauamt und die Denkmalpflege vertreten.

2.3 *Weitere Vorhaben*

Neben den ZBB-Vorhaben des ersten und zweiten Ausbauschnitts gibt es im Umfeld des Bahnhofs verschiedene weitere Vorhaben, die wesentlich zur Entwicklung des Bahnhofgebiets beitragen werden. Im Zeitraum bis zum Abschluss des ersten Ausbauschnitts werden nach heutiger Planung im nahen Bahnhofumfeld verschiedene Gebäude und Areale saniert und/oder umgenutzt (z. B. Burgerspital, altes Schwesternhaus, Liegenschaften Bollwerk 2 bis 8, Schützenmatte) und es werden verschiedene Verkehrsinfrastrukturen saniert und erweitert (z. B. Bollwerk, zweite Tramachse). Mit der Verabschiedung des Gesamtvorhabens ZBB ist die Verantwortung für die Planung, Projektierung und Realisierung der einzelnen Vorhaben an die zuständigen Bauherrschaften übergegangen. Die Aufgabe der ZBB-Organisation besteht darin, die übergeordnete Koordination sicherzustellen und die für das Gesamtvorhaben relevanten weiteren Entscheide herbeizuführen.

3. **Kostenbeteiligung der Stadt Bern**

3.1 *Grundsatz*

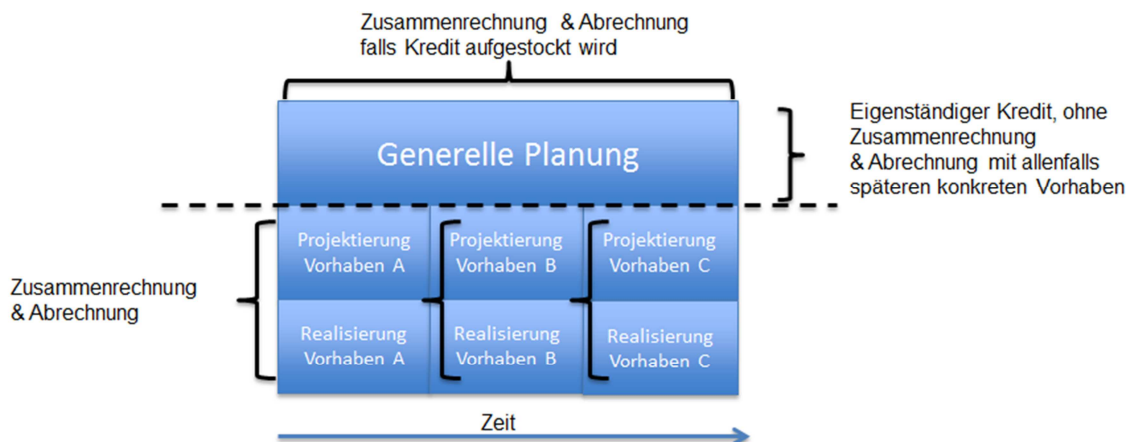
Der Ausbau des Bahnhofs Bern ist im Wesentlichen ein Eisenbahnprojekt, wofür der Kanton als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs sowie die SBB und der RBS als Eigentümerinnen der beiden Bahnhöfe zuständig sind. Die Stadt Bern und die weiteren Projektpartner tragen die Planungsverantwortung für 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 Gesamtvorhaben ZBB weit stärker als in ihrem engen Zuständigkeitsbereich betroffen. Bei den bisher geleisteten Arbeiten hat sie deshalb als Planungspartnerin ihre Standpunkte eingebracht, so beispielsweise zur Lage des Tiefbahnhofs und zur Einbettung in den Stadtraum, zur Verknüpfung der Personenströme mit den Knotenpunkten des städtischen öffentlichen Verkehrs oder zum Neuen Bahnhofzugang Bubenberg. Diese Interessenvertretung wird auch in Zukunft wichtig sein.

Entsprechend diesen Zuständigkeiten wird der Hauptteil der Planungs- und Projektierungskosten des Gesamtvorhabens ZBB durch den Kanton, den RBS und die SBB getragen, welche dafür gemäss Bundesgesetzgebung zuständig sind. Die Stadt Bern hat sich bisher im Sinne eines Interessenbeitrags finanziell in vergleichsweise bescheidenem Masse beteiligt; dies insbesondere über die anteilmässige Übernahme von Gesamtkoordinationskosten, über die Kosten der eigenen Projekte und über Beiträge an Projekte Dritter. In der seinerzeitigen Kreditvorlage für die erste ZBB-Kredittranche (SRB 573 vom 29. Oktober 2009) hat der Gemeinderat dargelegt, dass die Stadt von den bis dahin aufgelaufenen spezifischen Planungskosten einen Anteil von rund 10

Prozent übernommen hatte. Es ist davon auszugehen, dass dieser Anteil mit fortschreitendem Projektstand und insbesondere in der Realisierungsphase deutlich abnehmen wird.

3.2 Stadtinternes Finanzierungsprinzip

Die Arbeiten im Rahmen des Gesamtvorhabens ZBB lassen sich nach dem nachfolgenden Schema in zwei unterschiedlich zu handhabende Phasen unterscheiden:



3.2.1. Generelle Planung

Auf übergeordneter, strategischer Ebene geht es um die generelle Planung des Gesamtvorhabens ZBB und die darin wahrzunehmenden Interessen der Stadt Bern. Dazu dienen die vom Stadtrat im Oktober 2009 bzw. Mai 2012 bewilligten Kredite von insgesamt Fr. 1 875 000.00. Mit ihnen wurden und werden finanziert:

- Kosten für Studien und Gutachten der Stadt;
- Beiträge der Stadt an Studien und Gutachten Dritter;
- Stadtbeitrag an die gemeinsame Erarbeitung des Gesamtvorhabens ZBB;
- Kosten für übergeordnete Koordinationsaufgaben im Rahmen des Gesamtvorhabens ZBB;
- externe Unterstützung Projektorganisation Stadt.

Folgende Projekte der Stadt befinden sich zurzeit noch in der Studienphase und werden über die vom Stadtrat bewilligten ZBB-Kredite finanziert:

- *Unterführung Hirschengraben*: Finanzierungsanteil Erarbeitung Machbarkeitsstudie;
- *Verkehrsmassnahmen Umfeld Zugang Bubenberg inkl. flankierende Massnahmen* Anpassungen des Verkehrsmanagements und der Verkehrslenkung, Erarbeitung Detailkonzept flankierende Massnahmen).

3.2.2. Projekte

Gestützt auf die generelle Planung werden für die Umsetzung des Gesamtvorhabens ZBB Projekte definiert, die in der Verantwortung der jeweiligen Bauherrschaften projektiert und realisiert werden (vgl. dazu vorne Ziff. 2). Stadtintern wird dies so gehandhabt, dass für die Vorhaben, welche durch die Stadt als autonome Projekte geführt werden, oder für Beiträge, welche die Stadt an Projekte Dritter zu leisten hat, **ab Stufe Vorprojekt** separate Kredite beantragt werden. Erforderlich ist zudem auch auf dieser operativen Stufe eine Koordination mit den übrigen Projekten des Gesamtvorhabens ZBB (Realisierungsvorbereitung und -koordination). Eine Zusammenrechnung der entsprechenden Kosten mit den Kosten der generellen Planung (Gesamtvorhaben ZBB) ist weder zweckmässig, noch rechtlich erforderlich.

Vorliegend wird dem Stadtrat vor diesem Hintergrund ein Projektierungskredit für folgende Arbeiten beantragt (vgl. dazu im Detail Ziff. 4 ff.):

- *Neuer Bahnhofzugang Bubenberg*: Erarbeitung Bau- und Auflageprojekt.
- *Realisierungsvorbereitung und -koordination*: Parallel zur Projektierung des Neuen Bahnhofzuges Bubenberg wird die Stadt Bern auch bei den weiteren Projekten Westpassage, Tiefbahnhof RBS und seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs in den Projektteams vertreten sein und die Interessen der Stadt vertreten. Zudem erfordern die Abklärungen im Rahmen der Projektierung (Vor-/Bau-/Auflageprojekt) auch von der Stadt Bern Koordinationsleistungen; diese betreffen namentlich Themen wie Installationsplätze, Baulogistik, provisorische Verkehrsführung, Umleitungen, Ver- und Entsorgung sowie Baukommunikation. Wo nötig nehmen Dritte im Auftrag der Stadt Aufgaben in diesem Bereich wahr.

3.3 Ausschöpfung der vom Stadtrat gesprochenen Planungskredite

Im Zusammenhang mit dem Gesamtvorhaben ZBB hat der Stadtrat am 29. Oktober 2009 einem Planungskredit von Fr. 775 000.00 zugestimmt (SRB 573) und diesen Kredit am 10. Mai 2012 um Fr. 1 100 000.00 auf insgesamt Fr. 1 875 000.00 aufgestockt (SRB 189).

Für die erste Kredittranche in der Höhe von Fr. 775 000.00 wurde in der damaligen Stadtratsvorlage detailliert aufgeführt, wie geplant war, die Mittel konkret einzusetzen. In der zweiten Kreditvorlage (2012) wies der Gemeinderat später darauf hin, dass die ZBB-Planung aus verschiedenen Gründen teilweise anders als geplant verlief und deshalb auch die Mittel partiell anders eingesetzt werden mussten. Konkret wurde dazu in der seinerzeitigen Stadtratsvorlage ausgeführt:

„Aufgrund dieser Entwicklung musste die erste Kredittranche den veränderten Umständen entsprechend teilweise anders als im Kreditantrag vom Oktober 2009 dargestellt eingesetzt werden. Der Kreditzweck („... 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.“) wurde jedoch stets eingehalten.“

Für diese erste Kredittranche ist in der Zwischenzeit eine Zwischenabrechnung erstellt worden. Sie ergibt unter Berücksichtigung der geschilderten Entwicklung folgendes Bild:

	Budget gemäss SR-Vorlage	Kosten	Differenz
Neuer Zugang West	76 000.00	277 000.00	+201 000.00 ²
Personenführung Bubenbergzentrum – Hirschengraben	0.00	0.00	0.00
Ver- und Entsorgung	120 000.00	0.00	-120 000.00 ³
Bahnhofplattform	27 000.00	0.00	-27 000.00 ⁴
Zufahrt Ost	5 000.00	0.00	-5 000.00
Überarbeitung Richtplan Masterplan	15 000.00	0.00	-15 000.00
Projektorganisation / Support / Kommunikation / Reserve	532 000.00	497 000.00	-35 000.00
Total	775 000.00	774 000.00	-1 000.00

Die Vorlage für die Kreditabrechnung der ersten Tranche wird gegenwärtig durch das Finanzinspektorat geprüft und dem Stadtrat anschliessend auf üblichem Weg zur Genehmigung unterbreitet.

² Die Bearbeitung eines Gesamtkonzepts Zugang Bubenberg ging in der thematischen Breite und in der Bearbeitungstiefe wesentlich weiter als erwartet. Für den Raum Bogenschützenstrasse wurde u.a. auch Fragen zur Ver-/Entsorgung bearbeitet.

³ Die Thematik wurde für den westlichen Bahnhofbereich im Rahmen des Gesamtkonzepts Zugang Bubenberg bearbeitet und für den westlichen in einer Studie der SBB. Eine zusätzliche Studie war nicht nötig.

⁴ Die Konkretisierung der Nutzungs- und Gestaltungsideen zur Bahnhofplattform wurde mit dem Projekt PostParc obsolet.

Die Mittel der zweiten Kredittranche sollen gemäss seinerzeitiger Stadtratsvorlage wie folgt eingesetzt werden, wobei bezüglich der Budgetierungsunsicherheiten dieselben Vorbehalte gelten wie bei der ersten Kredittranche:

	Budget gemäss SR-Vorlage	Ausgaben per 31.12. 2013	zusätzlich be- reits gebunden
a) Publikumsanlagen	520 000.00	134 000.00	102 000.00
b) Kapazitätsausbau Meterspur (RBS)	0.00	0.00	0.00
c) Kapazitätsausbau Normalspur (SBB, BLS)	50 000.00	0.00	80 000.00
Organisation, Diverses	530 000.00	161 000.00	150 000.00
Total	1 100 000.00	295 000.00	332 000.00

Damit sind insgesamt Fr. 627 000.00 bereits ausgegeben oder gebunden. Für die weiteren geplanten Schritte stehen noch Fr. 473 000.00 zur Verfügung. Stimmt der Stadtrat der vorliegenden Kreditvorlage zu, wird dieser Beitrag um den bisher über den ZBB-Kredit finanzierten Beitrag an das Vorprojekt Zugang Bubenberg entlastet (Fr. 75 000.00; vgl. hinten Ziff. 5.2); dieser Betrag wird der Reserve zugewiesen. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die bisher von Stadtrat für das Gesamtvorhaben ZBB genehmigten Mittel voraussichtlich bis zur zweiten Jahreshälfte 2015 reichen werden. Danach wird der Gemeinderat dem Stadtrat eine weitere Kreditaufstockung für die generelle Planung des Gesamtvorhabens ZBB beantragen.

4. Teilprojekt Neuer Bahnhofzugang Bubenberg

Der geplante Ausbau der SBB-Publikumsanlagen schafft beim heutigen Bubenbergzentrum einen neuen Bahnhofzugang. Damit wird der Bahnhof Bern über zwei gleichwertige Hauptzugänge verfügen, der eine ausgerichtet auf den Bahnhofplatz, der andere auf den Hirschengraben (vgl. dazu die Planbeilagen). Damit werden in den Spitzenzeiten sehr viele Menschen auf den Bubenbergplatz strömen, wodurch sich die Anforderungen an diesen Raum grundlegend wandeln werden.

Für die Ausgestaltung dieses neuen Bahnhofzugangs wurde bis 2012 unter Federführung der Stadt ein generelles Vorprojekt erarbeitet (GZB: Gesamtkonzept Zugang Bubenberg), danach ging die Federführung für die weitere Projektierung an die SBB über. Im Rahmen dieses generellen Vorprojekts wurden drei Varianten für den Zugang Bubenberg erarbeitet:

- Integration ins bestehende Gebäude Bubenbergplatz 10/12,
- Teilneubau des Bubenbergzentrums (Bubenbergplatz 10/12),
- Gesamtneubau des Bubenbergzentrums (Bubenbergplatz 8 bis 12).

Die Abklärungen im Rahmen des generellen Vorprojekts haben ergeben, dass die Kosten für den Zugang im engeren Sinne nicht abhängig von der gewählten Variante sind. Ob und in welchem Umfang mit dem Neuen Bahnhofzugang Bubenberg eine Arealentwicklung umgesetzt wird, steht folglich im Ermessen der Eigentümer der zwei bzw. drei Liegenschaften. Die Verhandlungen zwischen SBB-Immobilien und den Eigentümern Bubenbergplatz 10/12 sind noch nicht abgeschlossen. Ein Gesamtneubau steht bis 2025 nicht im Vordergrund.

Die SBB haben dazu zwischenzeitlich ein umfassendes Vorprojekt abgeschlossen. Die Stadt hat sich mit Fr. 75 000.00 (50 %) an den Kosten des Vorprojekts beteiligt, die nach der Übergabe der Federführung im Jahr 2012 entstanden sind. Diese Kosten sind in den vorliegenden Kreditantrag integriert, um dem unter Ziffer 3 beschriebenen stadtinternen Finanzierungsprinzip gerecht zu werden.

In der nächsten Projektphase soll nun unter Federführung der SBB das Bau- und Auflageprojekt für den Neuen Bahnhofzugang Bubenberg erarbeitet werden. Der Verwaltungsrat der SBB hat das Vorprojekt bereits am 4. September 2013 genehmigt und die weiteren Planungsschritte zum Bau und Auflageprojekt freigegeben.

5. Kosten Teilprojekt Neuer Bahnhofzugang Bubenberg

5.1 Kostenteiler

Gemäss den „Richtlinien des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr“ vom 29. Mai 2002 ist die Finanzierung von betrieblich notwendigen Anlagen inkl. „Über- oder Unterführung für den gesicherten und behindertengerechten Zugang der Kundinnen und Kunden“ Sache des ÖV. Ergänzungsanlagen, insbesondere nicht direkt und nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb im Zusammenhang stehende Kundenanlagen sind jedoch Sache der Gemeinden (gem. I. Allgemeine Bestimmungen). Der Neue Bahnhofzugang Bubenberg dient zwar einerseits nicht ausschliesslich dem ÖV-Betrieb, denn über ihn werden z. B. auch innerstädtische Fusswegverbindungen vom Hirschengraben zur Grossen Schanze/Länggasse angeboten. Andererseits handelt es sich beim Neuen Bahnhofzugang Bubenberg aber auch nicht um eine nur lokal bedeutende Anlage, sondern um ein Projekt des ersten Ausbaus schritts des Gesamtvorhabens ZBB. Vor diesem Hintergrund ist eine gemeinsame Finanzierung des Zugangs durch Stadt und Kanton plausibel. Für die Projektierungskosten (Vorprojekt, Bau-/Auflageprojekt) haben Stadt und Kanton deshalb in einer Vereinbarung einen provisorischen Kostenteiler von 50:50 festgelegt. Der definitive Kostenteiler zwischen Stadt und Kanton wird - wie in solchen Fällen üblich - im Bau-/Auflageprojekt zu definieren sein.

Der mit dem Kanton für die Projektierung der verschiedenen Bestandteile ausgehandelte Finanzierungsschlüssel für das Projekt Publikumsanlagen SBB inkl. Neuer Bahnhofzugang Bubenberg sieht vor diesem Hintergrund folgendermassen aus (Plan s. Beilage):

Publikumsanlagen SBB inkl. Aufgang Länggasse	100 % Kanton
Unterführung PostParc	100 % Kanton
Unterführung Bogenschützenstrasse	100 % Kanton
Neuer Bahnhofzugang Bubenberg	50 % Kanton/50 % Stadt ⁵
Option ergänzende Unterführung Hirschengraben	50 % Kanton/50 % Stadt ⁶

Die einzelnen Teilprojekte werden durch die SBB geplant. Die Stadt Bern nimmt jedoch als stimmberechtigtes Mitglied in der Projektorganisation Einsitz.

Wie unter Ziffer 3.2 ausgeführt, werden stadintern für die im Rahmen des Gesamtvorhabens ZBB ausgelösten Projekte ab Stufe Vorprojekt konsequent separate Kredite beantragt, welche später mit den weiteren Projektierungs- und Realisierungskosten zusammengerechnet werden.

⁵ Der aktuelle Finanzierungsschlüssel gilt für die Phase Projektierung. Im Rahmen des Bau- und Auflageprojekts wird zu klären sein, an welchen Kosten sich die Stadt Bern definitiv beteiligt.

⁶ dito

5.2 Kostenbestandteile

Für den vorliegenden Kreditantrag sind vor diesem Hintergrund folgende Kostenbestandteile berücksichtigt:

Bisherige Kosten Vorprojekt Neuer Bahnhofzugang Bubenberg

Die bereits geleisteten Aufwendungen für das Vorprojekt Neuer Bahnhofzugang Bubenberg, das unter Federführung der SBB erarbeitet wurde, betragen Fr. 150 000.00. Diese Kosten werden zwischen Stadt und Kanton Bern hälftig aufgeteilt. Im Sinn der Kostentransparenz werden die erbrachten Leistungen vom ZBB-Kredit (Gesamtvorhaben ZBB) auf den Projektierungskredit Neuer Bahnhofzugang Bubenberg übertragen.

Projektierung Neuer Bahnhofzugang Bubenberg

Die Kosten für das Projekt Publikumsanlagen SBB wurden im Rahmen des Vorprojekts evaluiert. Der Anteil des Projekts Neuer Bahnhofzugang Bubenberg, an welchem die Stadt kostenmässig partizipiert, beträgt 99 Mio. Franken. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojekts haben der Kanton und die Stadt Bern eine Vereinbarung abgeschlossen, worin die Planungskosten auf Fr. 870 480.00 veranschlagt sind. Davon wird die Stadt Bern 50 Prozent übernehmen, die restlichen 50 Prozent trägt der Kanton Bern. Dieser Kostenteiler gilt für die Phase Projektierung.

Projektunterstützung

Um auf operativer Ebene im Rahmen der Projektierung alle städtischen Interessen innerhalb der verschiedenen Teilprojekte zu koordinieren, wird der Projektsupport durch Externe wahrgenommen. Dafür sind Honorarkosten von Fr. 110 000.00 veranschlagt.

Experten/Gutachten/Reserven

Aufgrund der heiklen Lage sowie der komplexen Eigentumsverhältnisse im Perimeter des Bahnhofs werden externe Dienstleistungen benötigt. Allfällige Unstimmigkeiten oder fehlende Grundlagen sollen durch Gutachten Dritter belegt werden. Dafür ist ein Betrag von Fr. 60 000.00 veranschlagt.

Realisierungsvorbereitung und -koordination

Weitere Projektbestandteile nebst dem Bau der neuen Publikumsanlagen sowie des Zugangs durch den PostParc sind der Neubau Tiefbahnhof RBS sowie die seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs. Bei diesen Teilprojekten ist die Stadt Bern voraussichtlich bei der Realisierung nicht finanziell beteiligt. Jedoch ist es im Interesse der Stadt Bern, in der jeweiligen Projektorganisation auch auf operativer Ebene vertreten zu sein und die Stadtinteressen entsprechend wahrzunehmen. Dabei geht es um Inputs zu den Themen Baulogistik, Task Force Baustellenverkehr, Umleitungen, Ver- und Entsorgung sowie Baukommunikation. Dafür ist ein Betrag von Fr. 110 000.00 veranschlagt.

Zusammenstellung der Kosten für die Projektierung Neuer Bahnhofzugang Bubenberg

Aufwendungen Vorprojekt (umgebucht aus ZBB-Kredit SRB 189, vgl. Ziffer 6.1)	Fr. 75 000.00
Neuer Bahnhofzugang Bubenberg (Anteil Stadt: 50 %, vgl. Ziffer 6.2)	Fr. 525 000.00 ⁷
Projektunterstützung (Ziffer 6.3)	Fr. 110 000.00
Experten/Gutachten/Reserven (Ziffer 6.4)	Fr. 60 000.00
Realisierungsvorbereitung und -koordination (Ziffer 6.5)	Fr. 110 000.00
Total beantragter Projektierungskredit inkl. MwSt.	Fr. 880 000.00

⁷ Gemäss Vereinbarung mit dem Kanton betreffend Finanzierung des Bau- und Auflageprojekts beträgt der Kostenanteil der Stadt Bern Fr. 435 240.00. Die Kostenschätzung beruht auf dem Vorprojekt und hat eine Kostengenauigkeit von +/- 20 Prozent. Da sich die effektiven Kosten erfahrungsgemäss am oberen Rand dieser Bandbreite bewegen, ist der Projektierungskredit entsprechend bemessen worden.

5.3 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungswert	880 000.00	792 000.00	704 000.00	88 000.00
Abschreibung 10%	88 000.00	88 000.00	88 000.00	88 000.00
Zins 2.28%	20 065.00	18 060.00	16 050.00	2 005.00
Kapitalfolgekosten	108 065.00	106 060.00	104 050.00	90 005.00

6. Nächste Schritte und Termine

Die weiteren Schritte der Planungspartner orientieren sich am Ziel, im Jahr 2025 einen neuen Tiefbahnhof mit ausgebauten Personenanlagen und einem attraktiven Neuen Bahnhofzugang Bubenberg in Betrieb zu nehmen. Dies gilt auch für die weiteren Schritte im Zusammenhang mit dem Teilprojekt Neuer Bahnhofzugang Bubenberg. Für die Stadt Bern bedeutet dies in erster Linie, die Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Neuen Bahnhofzuges Bubenberg mitsamt den nötigen flankierenden Massnahmen zu projektieren und auf die Vorhaben im engeren und weiteren Bahnhofumfeld abzustimmen. Zudem sind die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der Vorhaben zu erarbeiten.

Zurzeit läuft unter dem Lead der SBB die Ausschreibung für die Projektierungsarbeiten Bau- und Auflageprojekt Publikumsanlagen SBB inkl. Neuer Bahnhofzugang Bubenberg. Die Vergabe der Leistungen ist im Frühjahr 2014 geplant.

Daraus ergeben sich folgende groben Termine für das weitere Vorgehen, wobei sich je nach weiterem Projektverlauf Änderungen ergeben können:

- Projektierungskredit Verkehrsmassnahmen Umfeld Bubenberg 2. Hälfte 2014
- Bau-/Auflageprojekt Bahnhofzugang Bubenberg bis Anfang 2015
- Plangenehmigungsverfahren bis Ende 2016
- Realisierungskredite Stadt Bern offen
- Realisierung bis Ende 2025.

Antrag

1. Für den Neuen Bahnhofzugang Bubenberg wird ein Projektierungskredit von Fr. 880 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto I5100331 (Kostenstelle 510110), bewilligt.
2. Der gesamte Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 22. Januar 2014

Der Gemeinderat

Beilagen:

Zwei Übersichtspläne Neuer Bahnhofzugang Bubenberg