09.000018 (09/010)
Reg. 63/-03

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB); Kredit

1. Ausgangslage

Der Bahnhof Bern muss immer grössere Verkehrsmengen bewältigen und stösst heute an seine Kapazitätsgrenzen. Besonders dringend ist der Handlungsbedarf beim „kleinen Kopfbahnhof" des Regionalverkehrs Bern Solothurn (RBS). Engpässe bestehen aber auch auf den Zufahrtsstrecken. In den nächsten Jahrzehnten ist mit einem weiteren Angebotsausbau und mit stetig steigenden Passagierzahlen zu rechnen. Dieses Wachstum kann nur bewältigt werden, wenn Engpässe behoben werden.

Der heutige Tiefbahnhof des RBS wurde 1965 in Betrieb genommen. Als Folge der Siedlungsentwicklung im Korridor Bern Nord stiess die für rund 16 000 Bahnkunden pro Tag konzipierte Anlage unerwartet rasch an ihre Grenzen. Heute benutzen den Kopfbahnhof täglich rund 50 000 Personen. Damit ist die Anlage mit dem Bahnhof Luzern vergleichbar und gehört zu den „grossen Bahnhöfen der Schweiz". Sowohl bei den Gleis- (Zufahrtstrecken, Gleiskanten) als auch bei den Personenanlagen (Perrons, Unterführungen, Treppen, Bahnhofzugang) bestehen allerdings grosse Kapazitätsprobleme und auf den engen Perrons zunehmend auch Sicherheitsbedenken. Bis ins Jahr 2030 wird mit einer weiteren Zunahme der Passagierzahlen im RBS-Bahnhof auf 70 000 Personen pro Tag gerechnet. Um mittelfristig wieder attraktive und sichere Zustände herzustellen, sind abgestimmt auf die Kapazitäten der Zufahrtsstrecken und Perronanlagen die gesamten Personenanlagen im Bahnhof und der Zugang von und zur Stadt (Fusswege, Umsteigebebeziehungen Bahn – Tram / Bus) in die Planung einzubeziehen.

Der SBB-Bahnhof muss gemäss dem Rahmenplan der SBB im Bereich der Normalspur (S-Bahn- und Fernverkehr) betrieblich bis 2030 nicht ausgebaut werden. Ein Tiefbahnhof RBS soll in einem ersten Ausbauschritt aber so realisiert werden, dass er bei Bedarf in einem zweiten Ausbauschritt für die Bedürfnisse der SBB (S-Bahn) erweitert werden könnte. Anders verhält es sich im Publikumsbereich des Bahnhofs Bern, der schon heute sehr knapp bemessen ist und in dem Kapazitäten, Kundenführung und Attraktivität verbessert werden müssen. Verbesserungen bei den Publikumsanlagen sind aufgrund der geplanten Angebotssteigerung und der dadurch zu erwartenden Zunahme der Personenfrequenzen bereits im ersten Ausbauschritt erforderlich.

2. Worum es geht

Weil breiter Konsens besteht, dass die Kapazitätsprobleme des RBS im Bahnhof Bern rasch gelöst werden müssen, wurde im Herbst 2006 unter Federführung des Kantons Bern das Projekt „Zukunft Bahnhof Bern" (ZBB) gestartet. Ziel ist es, eine langfristig ausgerichtete Entwicklungsstrategie für den Bahnhof Bern und dessen Umfeld zu erarbeiten und diese schrittweise umzusetzen. Kernpunkte der bisherigen Arbeiten waren Machbarkeitsstudien für einen neuen RBS/SBB-Tiefbahnhof sowie Studien zur Lösung der damit verbundenen Führung der Personenströme innerhalb und ausserhalb des Bahnhofs.

Die Stadt ist durch das Projekt ZBB in verschiedenen Bereichen direkt betroffen und hat ihre Standpunkte zu den bisher geleisteten Projektierungsarbeiten eingebracht. Dabei handelte es sich insbesondere um Positionen zur Lage des Tiefbahnhofs in Bezug zum Stadtraum, zur Führung der Personenströme zu den Knotenpunkte des städtischen öffentlichen Verkehrs, zum Zugang West (im Bereich der Gebäude Schanzenpost - Bubenbergzentrum), zur Organisation und Gestaltung der Bahnhofplattform und zur Zufahrt Ost zum Tiefbahnhof der SBB, die jedoch erst in einem späteren Ausbauschritt nach 2030 aktuell sein wird.

Die Stadt hat sich anteilmässig an den bisherigen Projektierungskosten beteiligt. Für die nächste Planungsphase sind weitere Mittel erforderlich, die durch den Stadtrat zu bewilligen sind. Der Gemeinderat begründet im vorliegenden Vortrag eine erste Kredittranche und stellt Antrag.

3. Stand des Projekts

Die Phasen 1 (Grundlagen/Studien) und 2 (Machbarkeitsprüfung/Gesamtkonzept) können 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 hat das „Leitorgan ZBB“ mit der Verabschiedung eines Syntheseberichts die Phase 2 des Projekts ZBB abgeschlossen. Die Zusammenfassung mit den wichtigsten Ergebnissen der bisherigen Arbeit liegt diesem Antrag bei. Weiter führende Informationen sind unter www.zukunftbahnhofbern.ch erhältlich.

Das Projekt ZBB tritt Anfang des Jahrs 2009 in seine 3. Phase. Diese endet mit der Bewilligung der einzelnen Vorhaben (vgl. dazu Kap. 6 und 7).

4. 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 Abteilungsleiter der Verkehrs- und der Stadtplanung in der „erweiterten Projektleitung“ Einsitz. Zudem sind Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen Fachstellen in die 5 Arbeitsgruppen delegiert, in denen die einzelnen Teilprojekte koordiniert werden. Alle am Projekt ZBB beteiligten Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sind in eine „Projektorganisation Stadt“ unter Leitung der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün integriert.

5. Unabhängige Fachexpertise

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass das vorliegende Gesamtkonzept für die Stadt Bern grosse Chancen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und für die Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfelds bietet. Es bestehen aber immer auch Risiken, wenn solch komplexe Vorhaben aufeinander abgestimmt werden und zahlreiche Akteure ihre Entscheide

koordinieren müssen. Zur Überprüfung der Plausibilität des Gesamtkonzepts soll bis zum Beginn der Phase 3 im Mai 2009 der vorliegende Synthesebericht einer Überprüfung durch unabhängige Experten der ETHZ (Leitung: Prof. Weidmann) unterzogen werden. Die Experten haben den Auftrag, nicht nur Einzelaspekte wie die Lage des RBS Tiefbahnhofs zu beurteilen, sondern das Gesamtprojekt zu reflektieren. Der Expertenbericht soll im April 2009 vorliegen. Angesichts des engen Zeitrahmens und ohne die Ergebnisse der Expertise vorwegzunehmen, bearbeiten die Partner im Projekt ZBB das Projekt parallel weiter.

6. Weiter führende Studien und Arbeiten in der Phase 3

Die nachfolgenden Erläuterungen ergänzen die oben erwähnte Zusammenfassung des Syntheseberichts und legen dar, welche Arbeiten in der folgenden Phase 3 aus der Sicht der Stadt im Vordergrund stehen.

Lage des Tiefbahnhofs im Bezug zur Stadt
Die Stadt vertritt die Haltung, dass der erweiterte Bahnhof sich auf die heute bestehenden Strukturen (Stadtraum, Verkehrserschliessung, Funktionalität) ausrichten und daher nicht nach Westen verschoben werden soll. Auch die bestehenden und zukünftigen Verkehrsabläufe von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr sind für die Stadt von grösster Bedeutung und müssen bei der Planung des Tiefbahnhofs berücksichtigt werden. Mit dieser Grundhaltung hat die Stadt auf Vorstudien der SBB reagiert, in welchen die Lage des Tiefbahnhofs, insbesondere aber der Personenunterführungen, „nur“ nach bahntechnischen Kriterien entwickelt wurde und noch kein Bezug zum bestehenden, historisch gewachsenen Stadtgrundriss genommen wurde. Die Spielräume für Veränderungen im städtischen Raum, insbesondere in direkter Nachbarschaft zur Altstadt, sind klein. Aus städtischer Sicht ist es deshalb positiv zu werten, dass nach einem intensiven Prozess die städtebaulichen Rahmenbedingungen aufgenommen wurden und ein Konzept vorliegt, nachdem der Bahnhof am seinem heutigen Standort erweitert werden soll.

In der Phase 3 wird für den Tiefbahnhof als nächstes ein Vorprojekt erarbeitet. Die Projektierungskosten werden von den Bahnunternehmen (SBB und RBS) und dem Kanton getragen.

Personenanlagen im Bahnhof
Eine Vielzahl von Faktoren und Abhängigkeiten haben dazu geführt, dass dem neuen Bahnhof in Tieflage der Vorzug gegeben wird. Die Präferenz für die Tieflage ist begründet und nachvollziehbar (siehe Synthesebericht). Um von den Perrons des Tiefbahnhofs auf das Niveau Stadt (resp. heutige Perronhalle) zu gelangen, ist eine Höhe von rund 25 Metern zu überwinden. Der Charakter des geplanten Tiefbahnhofs wird folglich dem bestehenden Tiefbahnhof Museumsstrasse, bzw. dem geplanten Tiefbahnhof Löwenstrasse in Zürich gleichen, oder auch demjenigen einer Metrostation, wie man sie aus ausländischen Städten kennt (London, Berlin etc.).
Eine besondere Prägung kann diesem Bauwerk durch eine attraktive Gestaltung und Lichtführung gegeben werden. Nach heutigem Kenntnisstand wird die Decke über den Gleisen, die sogenannte Bahnhofplattform, für den Ausbau der Personenunterführung entfernt und später mit grosszügigen Öffnungen über den Perrons neu gebaut. Damit gelangt Tageslicht nicht nur in die Bahnhofhalle, sondern auch in die Personenunterführung und sogar in das tiefer liegende Erschliessungssystem. Sollte die SBB dereinst auf den sogenannten „Zackenbau“ (Gebäude am nördlichen Ende des Milchgässli) verzichten, kann die Perronhalle an dieser Stelle seitlich geöffnet werden, so dass auch hier Tageslicht in die Halle gebracht werden kann und Sichtkontakte zur Stadt entstehen. Studien im Auftrag der SBB und der Stadt (Büro Theo

Hotz, Architekten Zürich) zeigen, dass gute Qualitäten bei der Ausgestaltung der unterirdischen Anlagen und bei der Führung der Personenströme möglich sind. Die heute vorliegenden Skizzen und Visualisierungen sind vielversprechend und zeigen attraktive Personenanlagen mit guter Lichtführung.

In der Phase 3 wird für die Personenanlagen als nächstes ein Vorprojekt erarbeitet. Die Projektierungskosten werden von den Bahnunternehmen (SBB und RBS) und dem Kanton getragen.

Aufnahmegebäude und Bahnhofplatz
Die Lage des Tiefbahnhofs im aktuellen Projekt hat sich gegenüber früheren Studien nach Osten unter die heutigen Perronanlagen verschoben. Die heute bestehende Personenunterführung wird erweitert und bleibt inkl. Bahnhofhalle und Hauptausgang zum Bahnhofplatz bestehen. Im Bereich des heutigen Bahnhofgebäudes wird der städtische öffentliche Raum von der Erweiterung der bestehenden Personenunterführung baulich nicht oder nur wenig betroffen. Die geplanten Veränderungen konzentrieren sich insbesondere auf die bestehende Personenunterführung und die Bahnhofhalle im Aufnahmegebäude von RailCity.

In der Phase 3 wird höchstens für Teile des Aufnahmegebäudes ein Vorprojekt erarbeitet. Die Stadt beteiligt sich nicht an diesen Kosten. Für den Bahnhofplatz werden im Rahmen des Projekts ZBB keine Studien ausgelöst.

Neuer Zugang West
Die Lage des Tiefbahnhofs erfordert einen neuen Bahnhofszugang im Westen. Von Seiten der Stadt besteht der Anspruch, dass dieser neue „Zugang West“ im Raum Bubenbergplatz und Hirschengraben hohen funktionalen und gestalterischen Ansprüchen genügt.
Die direkte Fussgängerverbindung vom Bahnhof zum Bubenbergplatz und zum Hirschengraben führt durch die Gebäude Schanzenpost und Bubenbergzentrum. Dabei handelt es sich um privates Grundeigentum und bestehende Baustrukturen. Schon in der Phase 2 konnten für das Bubenbergzentrum und das Gebäude Schanzenpost aufgezeigt werden, wie die aus dem Bahnhof kommende Personenunterführung West mit dem Bubenbergzentrum verbunden werden könnte. Die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften haben bestätigt, dass sie baulichen Veränderungen, wie sie durch einen neuen Bahnhofzugang West erforderlich werden, positiv gegenüber stehen. Die Sicherung dieses Zugangs kann in einem ersten Schritt privatrechtlich mit einer Vereinbarung geregelt werden. In welcher Form die öffentlich-rechtliche Sicherung dereinst definitiv erfolgt, ist Gegenstand laufender Abklärungen.

Der Bahnhof ist ein Tor zu Bern. Der geplante Ausgang West ermöglicht, am Bubenbergplatz neue städtebauliche Massstäbe zu setzen. Aus diesem Grund soll in der Phase 3 als nächstes ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt werden. Die Fragestellung umfasst den geplanten Zu- und Ausgang West inklusive das Areal des Burgerspitals. Da ein Neubau des Bubenbergzentrums grundsätzlich auch eine Option ist, ist von der Stadt aufzuzeigen, welche städtebaulichen Randbedingungen dabei zu berücksichtigen wären.

Die Stadt wird sich in der Phase 3 an den Kosten für die Arbeiten zur weiteren Konkretisierung des Zugangs West (vertiefte technische und wirtschaftliche Beurteilungen, städtebauliche Grundlagen/Studien/Konzept und Vorprojekt) beteiligen.

Personenführung Bubenbergzentrum - Hirschengraben
Im Zusammenhang mit dem neuen Zugang West wird aufzuzeigen sein, wie eine attraktive und grosszügige Fusswegverbindung über den Bubenbergplatz zum Hirschengraben und ostwärts zur Innenstadt aussehen kann. Der Ausgang der Abstimmung über die Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ ist zurzeit offen. Ungeachtet des Resultats drängt sich angesichts der zu erwartenden Fussgängerströme eine neue, grosszügige und effiziente Fussgängerführung und eine Reduktion des Durchgangverkehrs auf.

In der Phase 3 sind dazu weitere Studien vorgesehen, an denen sich die Stadt beteiligen wird. Diese sind auf die Entscheide zur Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz abzustimmen.

Ver- und Entsorgung
Für die im Perimeter des Bahnhofs Bern bestehenden und geplanten neuen Bauten - insbesondere für die Schanzenpost, den Tiefbahnhof RBS/SBB, das Burgerspital mit Personalhaus (Umbauten infolge Nutzungsänderung), die Bahnhofplattform, das Bubenbergzentrum und allenfalls auch die Christoffelunterführung - ist die Ver- und Entsorgung der einzelnen Objekte während und nach der Realisierungsphase zu sichern. Ziel ist es, dass die Ver- und Entsorgung und die Zufahrt zu den privaten Parkräumen möglichst über eine zentrale, gemeinschaftlich nutzbare und einfache Zufahrt erfolgen kann, so dass das Umfeld des geplanten Zugangs West und die Bogenschützenstrasse vom Anliefer- und Zubringerverkehr entlastet werden können.

In der Phase 3 sind dazu weiter führende Arbeiten vorgesehen, an denen sich die Stadt Bern beteiligen wird.

Künftige Nutzung, Gestaltung und Erschliessung der Bahnhofplattform
Fragen zu Nutzung, Gestaltung und Erschliessung der Bahnhofplattform und zu den Möglichkeiten und Grenzen der kleinen Westtangente wurden mit der Post (Immobilien und Postauto), den SBB (Immobilien) und der Grossen Schanze AG in einer Studie überprüft. Sie zeigt ein grosses Potenzial zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung der Bahnhofplattform. Insbesondere kann die Anbindung der Bahnhofplattform an die Personenströme und an das Strassenverkehrssystem deutlich verbessert werden. Selbst bei einer intensiveren Nutzung der Bahnhofplattform als Bahnhofvorfahrt und Busterminal bestehen weiterhin Möglichkeiten, einen Teil des Transitverkehrs von der Achse Bollwerk - Bahnhofplatz - Bubenbergplatz in die kleine Westtangente zu verlagern. In einem nächsten Schritt muss aufgezeigt werden, wie eine Gesamtlösung für die Bahnhofplattform technisch, rechtlich und finanziell in Etappen umgesetzt werden kann.

In der Phase 3 sind dazu weiter führende Arbeiten vorgesehen, an denen sich die Stadt Bern beteiligen wird.

Zufahrt Ost
Wie einleitend erwähnt, wird zur Bewältigung des zunehmenden Bahnverkehrs die Option für einen zweiten Ausbauschritt mit einem Tiefbahnhof SBB offen gehalten. Dieser würde ab ca. 2030 auch ein Ausbau der SBB-Zufahrt Ost mit einer Erweiterung des Eisenbahnviadukts erfordern. Die Linienführung der neuen Zufahrt Ost wird massgebend durch die Lage der Haltestelle der S-Bahn im Wankdorf bestimmt. Diese sichert neben der Erschliessung des Entwicklungsstandorts ESP Wankdorf optimale Umsteigemöglichkeiten von der S-Bahn auf den städtischen öffentlichen Verkehr. Soll dieser Nutzen beibehalten und die Haltestelle weiterhin

von allen S-Bahnen bedient werden, gibt es kaum Spielräume für grundsätzlich alternative Linienführungen. Im ESP Wankdorf bildet die S-Bahn eine wichtige Voraussetzung für die umweltgerechte Erschliessung der bestehenden und noch geplanten Bauvorhaben und zur Erschliessung von Grossanlässen.

Die Situation und das Längenprofil der Erweiterung des Eisenbahnviadukts wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie generell bestimmt. Gemäss der Studie wird ein neues Viadukt vom Wyler als Rampe nordseitig entlang der bestehenden Eisenbahnbrücke zum Tiefbahnhof führen (Tunneleingang zum Tiefbahnhof im Aaretalhang, unter der Schützenmatte). Vom Bauwerk wären der Siedlungsraum, die Verkehrserschliessung einzelner Quartiere und der Landschaftsraum Aaretal betroffen.
Ziel muss es sein, dass ein solches Bauwerk dereinst neben seiner Funktion auch hohe gestalterische und architektonische Ansprüche erfüllt und, soweit möglich, auf den Stadt- und Landschaftsraum Rücksicht nimmt. Es gibt in der Schweiz gute Beispiele von ästhetisch anspruchsvollen Brückenbauten, die in die Landschaft integriert werden konnten.
Die neue Zufahrt Ost, die für den zweiten Ausbauschritt des Tiefbahnhofs erforderlich wird, ist der einzige mit dem Projekt ZBB verbundene schwerwiegende Eingriff in den Stadtraum. Bei allen anderen Elementen der Ausbauschritte 1 und 2 und auch der weiteren möglichen Entwicklungsschritte (Verlängerung RBS Richtung Köniz/Schwarzenburg) treten keine vergleichbaren Konflikte auf. Der Gemeinderat vertritt die Ansicht, dass dieser Eingriff angesichts des grossen Nutzens verantwortbar scheint. Er macht aber seine definitive Haltung in dieser Frage von den Ergebnissen der noch ausstehenden unabhängigen Fachexpertise abhängig.

Die Auswirkungen der Zufahrt Ost auf den Stadt- und Landschaftsraum sowie auf die Erschliessung der betroffenen Quartierteile sollen in der Phase 3 vertieft untersucht werden, die Stadt wird sich an den Kosten dieser Studien beteiligen.

7. Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse der Phase 2 (gemäss dem Synthesebericht) bilden die Grundlage für eine Projekteingabe des Kantons und der Transportunternehmen (SBB/RBS) beim Bundesamt für Verkehr. Mit dem Dossier „Erweiterung Bahnhof RBS“ werden die Mittel aus dem Infrastrukturfonds beantragt. Dieser wurde zur (Mit-) Finanzierung von Infrastrukturprojekten mit Baubeginn zwischen 2011 und 2014 geäufnet. Daneben sind weitere Quellen zu Finanzierung des ersten Ausbauschritts zu erschliessen. Ein entsprechendes Finanzierungskonzept liegt im Entwurf vor (siehe Synthesebericht). Die Sicherung der Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds ist entscheidend für den weiteren Fortgang des Projekts.

Parallel dazu werden in der Phase 3 der Abschluss von weiteren Studien (siehe oben), die Erarbeitung koordinierter Vorprojekte und die nötigen städtischen Abstimmungen zu Kredit- und Planungsvorlagen und das Einholen von eisenbahnrechtlichen Bewilligungen und Baubewilligungen. Gegenwärtig wird durch die Präsidialdirektion (Stadtplanungsamt) ein Vorgehenskonzept erarbeitet, das die Aktivitäten der Stadt, der Liegenschaftseigentümer und der Bahn im Bereich des neuen Zugangs West vernetz darstellt. Das Konzept wird als Grundlage für die Detailkoordination der Arbeiten und Entscheide dieser Akteure dienen.

Aus heutiger Sicht erscheint ein genereller Zeitplan plausibel, bei dem
- voraussichtlich 2009 die Ergebnisse des Projekts ZBB in eine Überarbeitung des Richtplans Masterplan Bahnhof Bern einfliessen,
- die nötigen Änderungen gegenüber der heutigen planungsrechtlichen Situation zirka 2011 in einer Planungsvorlage dem Volk vorgelegt werden,
- die Vorprojekte „Tiefbahnhof RBS und Publikumsanlagen“ und „Bubenbergzentrum, Zugang West“ bis 2011 abgeschlossen werden,
- die Projekte bis Anfang 2014 bewilligt sind (Auflageprojekt bis Juli 2012, Plangenehmigungsverfahren und Bewilligung bis Februar 2014),
- in der 2.Hälfte 2014 mit den ersten Bauarbeiten begonnen werden kann.

Die Phase 3 endet mit der Bewilligung der einzelnen Vorhaben.

8. Kosten

Ähnlich wie bei dem in einer rollenden Planung entwickelten Hochwasserschutz können die städtischen Kosten des Projekts Zukunft Bahnhof Bern noch nicht abgeschätzt werden. Das Projekt wird vorerst - bis die erwarteten Mittel vom Bund fliessen - hauptsächlich von den Bahnunternehmen und vom Kanton finanziert. Für städtebauliche Aufwertungen ist aber auch die Stadt in der Pflicht. Zudem beteiligt sie sich an den Planungskosten. Für die Phase 1 bis 3 belaufen sie sich aus heutiger Sicht auf total 1.35 Mio. Franken.

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat eine erste Kredittranche von 0.65 Mio. Franken. Ein weiterer Kreditantrag wird Anfang 2010 folgen. Schon viel früher (April 2009) werden die Ergebnisse der wissenschaftlichen Fachexpertise der ETHZ vorliegen (vgl. Kap. 5). Mit der ersten Kredittranche soll vorerst sicher gestellt werden, dass die bestehende Projektorganisation nahtlos weiter geführt werden kann und dass diejenigen Arbeiten ausgelöst werden können, die zur Einhaltung des Zeitplans und zur Wahrung der Interessen der Stadt - vor allem im Zusammenhang mit dem neuen Zugang West - nicht aufgeschobenen werden können. Sollte die Fachexpertise Anlass zu einer grundsätzlichen Neubeurteilung der Lage geben, würden laufende Arbeiten nach Möglichkeiten sistiert, keine neuen Studien in Auftrag gegeben und der Stadtrat über die Konsequenzen und das weitere Vorgehen informiert.

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 gesamte Kostenbeitrag der Stadt liegt bis und mit Phase 3 wesentlich unter jenem der Transportunternehmen und des Kantons, aber höher als der Anteil anderer, weniger stark betroffener Planungspartner. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass dieser Kostenanteil in Anbetracht der Interessenlage angemessen ist. Allein die Kosten für das Vorprojekt Tiefbahnhof und Zufahrten 1. Ausbauschritt belaufen sich auf knapp 10 Mio. Franken, an welchen sich die Stadt nicht beteiligen muss.

In der folgenden Tabelle sind die für die Stadt relevanten Kosten zusammengefasst. Die Stadt ist bei allen aufgeführten Projekten bzw. Teilprojekten federführend. Einzige Ausnahme bildet unter „Projektorganisation/Support/Kommunikation/Reserve“ der Beitrag der Stadt an die Ge-

samtprojektleitung ZBB (Federführung Kanton). Entsprechend werden bis auf diese Ausnahme die Bruttokosten angegeben, auch wenn der Kanton oder Dritte voraussichtlich einen Beitrag leisten werden.

	Partner	Kostenanteil Stadt	davon erste Kredittranche
Neuer Zugang West			
technische und wirtschaftliche Machbarkeit	Kanton	40 000.00	40 000.00
Städtebauliche, Grundlagen/Studien(Konzept)	Dritte	250 000.00	150 000.00
Personenführung Bubenbergzentrum – Hirschengraben			
Vorprojekt	Kanton, Dritte	50 000.00	0.00
Ver- und Entsorgung			
Studie, Betriebskonzept	Dritte	120 000.00	90 000.00
Bahnhofplattform			
Studie Nutzung, Gestaltung und Erschliessung	Kanton, Dritte	25 000.00	25 000.00
Vertiefungen, Vorprojekte Nutzung, Gestaltung und Erschliessung	Kanton, Dritte	75 000.00	0.00
Zufahrt Ost			
interne Studie: Auswirkungen auf Stadt- / Landschaftsraum und Erschliessung, Anteil für Arbeit von Dritten	Kanton, Dritte	40 000.00	0.00
Überarbeitung Richtplan Masterplan			
Revision Masterplan, Konzept / Richtplan	Dritte	150 000.00	75 000.00
Projektorganisation / Support / Kommunikation / Reserve			
externe Projektleitung Stadtorganisation		250 000.00	125 000.00
Gesamtprojektleitung ZBB, ***Stadtbeitrag***	Kanton, Dritte	120 000.00	60 000.00
Kommunikation		50 000.00	0.00
weitere Fachgutachten / fachlicher und rechtlicher Support	Dritte	150 000.00	60 000.00
Reserve		30 000.00	25 000.00
Total		**1 350 000.00**	**650 000.00**

Folgekosten

Investition	**1. Jahr**	**2. Jahr**	**3. Jahr**	**10. Jahr**
Restbuchwert	650 000.00	585 000.00	526 500.00	251 825.00
Abschreibung 10%	65 000.00	58 500.00	52 650.00	25 185.00
Zins 3.42%	22 230.00	20 005.00	18 005.00	8 610.00
Kapitalfolgekosten	87 230.00	78 505.00	70 655.00	33 795.00

Weitere Folgekosten sind beim gegenwärtigen Projektstand nicht bezifferbar. Diese werden später mit dem Baukreditantrag ausgewiesen werden.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB); Kredit.

2. Er bewilligt einen Kredit von Fr. 650 000.00 für die Fortsetzung der Arbeiten am 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, 17. Dezember 2008

Der Gemeinderat

Beilage
– Zusammenfassung Synthesebericht