

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Zugang Bubenberg; Beitrag der Stadt Bern an die Realisierungskosten****1. Worum es geht**

In den kommenden Jahren soll der Bahnhof Bern gemäss dem Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut werden:

- Im ersten Ausbauschnitt werden bis 2025 ein neuer Bahnhof für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) realisiert und die Publikumsanlagen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit neuen Passagen, einem attraktiven Zugang beim Bubenbergzentrum und einem neuen Zugang Länggasse auf der Grossen Schanze erweitert. SBB und RBS rechnen mit einem Baubeginn in der ersten Hälfte 2017, einer insgesamt gut achtjährigen Bauzeit und einer Inbetriebnahme Ende 2025. Abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs, sollen zudem bis 2025 der Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisiert und gestaltet und mit flankierenden Massnahmen die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld angepasst werden. Diese Massnahmen dienen dazu, die stark wachsenden Passantenströme rasch und sicher vom und zum Bahnhof zu führen und Verbesserungen für den Tram-/Busverkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erzielen.
- Deutlich nach 2025 soll im zweiten Ausbauschnitt ein Kapazitätsausbau bei der Normalspur (SBB und BLS) realisiert werden.

Der Stadtrat hat am 3. April 2014 mit SRB 2014-170 einen Projektierungskredit von Fr. 880 000.00 als Stadtbeitrag an das Bau- und Auflageprojekt für den neuen Bahnhofzugang Bubenberg bewilligt. Für die Projektierung (Phase Vorprojekt) der Verkehrsmassnahmen hat er diesen Kredit am 28. April 2016 (SRB 253) um Fr. 1 850 000.00 auf insgesamt Fr. 2 730 000.00 erhöht. In der entsprechenden Vorlage wurde der Stadtrat informiert, dass für die Umsetzung des Zugangs Bubenberg und für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld den zuständigen Organen zu gegebener Zeit zwei separate Vorlagen unterbreitet werden. Aus diesem Grund wird auch der gesprochene Projektierungskredit in zwei Kredite aufgeteilt, einen für den Zugang Bubenberg und einen für die Verkehrsmassnahmen.

Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat vorliegend eine Kreditvorlage zum Beitrag der Stadt Bern von Fr. 6 800 000.00 an die Realisierung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg. Darin ist der vom Stadtrat bewilligte Projektierungsbeitrag von Fr. 880 000.00 enthalten (SRB 2014-170 vom 3. April 2014).

Gemäss dem anerkannten ZBB-Finanzierungsprinzip werden Studien und generelle Planungen zum Gesamtvorhaben über einen separaten Planungskredit finanziert. Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat parallel zum vorliegenden Geschäft eine Kreditvorlage zur Aufstockung des ZBB-Planungskredits. In dieser Vorlage wird auch das ZBB-Finanzierungsprinzip detailliert erläutert (Ziffer 3.1).

2. Übersicht Gesamtvorhaben ZBB

Für die Stadt Bern ist ein gut funktionierender Hauptbahnhof in mehrfacher Hinsicht von grosser Bedeutung: Die Bahn leistet einen wichtigen Beitrag zum guten Anschluss von Stadt, Region und Kanton Bern an die Hauptzentren der Schweiz, an die Flughäfen Zürich, Basel und Genf und an die Zentren Europas. Der Bahnhof ist damit wichtigster Ankunftsort in der Bundesstadt und ein wichtiger Teil des wirtschaftlichen Zentrum Berns.

Unter dem Titel „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB) wurde der Öffentlichkeit 2011 ein Gesamtkonzept für den - in zwei Schritten geplanten - Ausbau des Bahnhofs Bern vorgestellt. Es wurde unter der Federführung des Kantons erarbeitet, daran beteiligt waren unter anderem die Stadt Bern und die betroffenen Bahnunternehmen SBB, BLS und RBS. Die Aufteilung in einen ersten und einen zweiten Ausbausritt ZBB ist durch den unterschiedlichen Handlungsbedarf begründet: Mit dem ersten Ausbausritt werden bis 2025 die heute schon bestehenden Kapazitätsprobleme bei der Meterspur (S-Bahnlinien des RBS) und bei den Personenanlagen SBB (Unterführungen, Treppen, Lifte, Zugänge) behoben. Mit dem zweiten Ausbausritt folgt später ein Kapazitätsausbau bei der Normalspur (Fernverkehr und S-Bahn von SBB und BLS).

2.1 RBS-Bahnhof

Der neue Bahnhof des RBS kommt unter die bestehende Perronhalle der Normalspur zu liegen. Er besteht aus zwei Grosskavernen mit je einem breiten Mittelperron und zwei Haltekanten. Über Rolltreppen und Lifte ist er mit den neuen Publikumsanlagen SBB verbunden. Er wird über einen neuen Zufahrtstunnel erschlossen. Nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs wird der heutige RBS-Bahnhof aufgehoben, die Verwendung der frei werdenden Flächen (Eigentum SBB Immobilien) ist noch offen.

Im Sommer 2015 hat der RBS sein Projekt beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Prüfung eingereicht (Plangenehmigungsverfahren; PGV). Mit einer Plangenehmigung wird Anfang 2017 gerechnet, der Baubeginn dürfte vor Mitte 2017 erfolgen. Die Kosten für den RBS-Bahnhof betragen Fr. 610 000 000.00 (Stand Vorprojekt). Finanziert wird das Vorhaben durch Bund und Kanton.

Es wird von einer Bauzeit von rund acht Jahren ausgegangen, d.h. von einer Inbetriebnahme Ende 2025. Erstellt wird der RBS-Bahnhof hauptsächlich von zwei Zugriffspunkten beim Hirschenpark und bei der Laupenstrasse aus. Für einen Teil der Bauzeit wird ein dritter Zugriffspunkt beim Eilgutareal benötigt. Bauverkehr und -logistik sind mit den SBB und mit der Stadt Bern eng koordiniert.

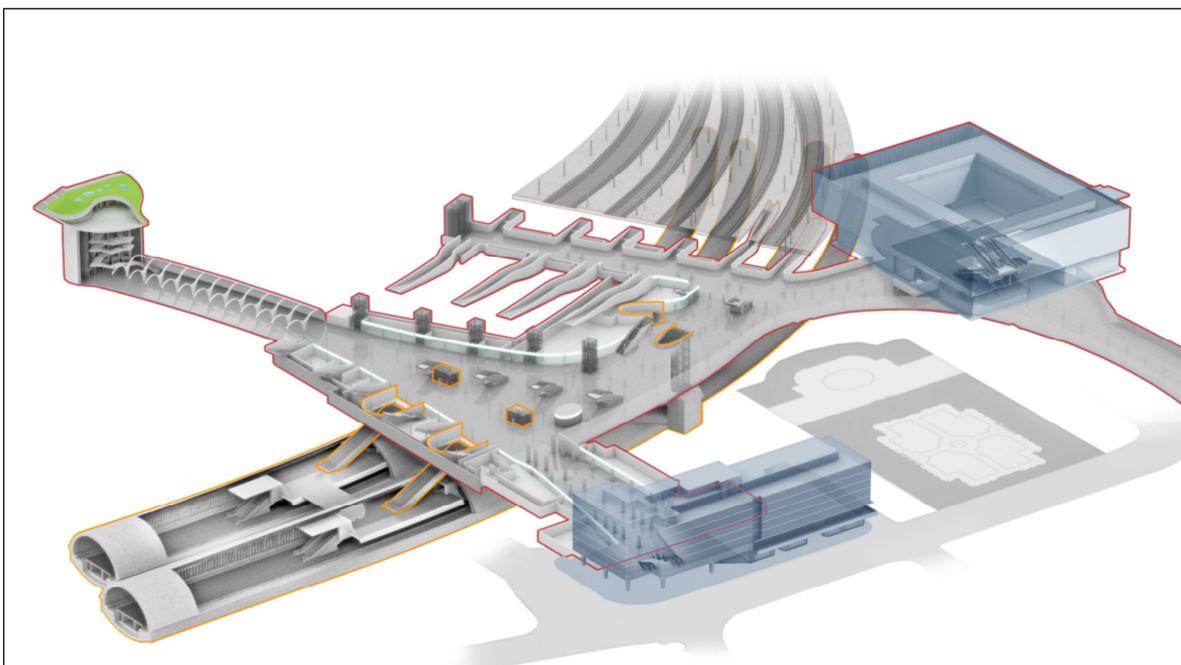


Visualisierung neuer RBS-Bahnhof

2.2 Publikumsanlagen SBB mit neuen Bahnhofszugängen

Zwischen der heutigen Perronhalle und dem künftigen RBS-Bahnhof wird die Unterführung Mitte realisiert, mit direkten Zugängen zu allen Perrons. Passagen führen Richtung Süden zum Zugang Bubenberg beim Bubenbergzentrum, Richtung Norden zum Zugang Länggasse und Richtung Osten zu den heutigen Personenanlagen (bestehende Hauptunterführung, Bahnhofhalle/Aufnahmegebäude und Christoffel-/Neuengassunterführung). Die Wand zwischen der Perronhalle und dem Burgerspital wird teilweise geöffnet, sodass Tageslicht in die Perronhalle und die Publikumsanlagen gelangt.

Auch die SBB haben ihr Projekt im Sommer 2015 beim BAV zur Prüfung eingereicht und rechnen mit einer Plangenehmigung Anfang 2017 und mit einem Baubeginn ab Mitte 2017. Die Kosten für die neuen Publikumsanlagen inklusive der beiden neuen Zugänge belaufen sich auf Fr. 345 000 000.00 (Stand Vorprojekt). Finanziert werden sie durch Bund und Kanton, die Stadt Bern leistet einen Beitrag von Fr. 6 800 000.00 an die Kosten des Zugangs Bubenberg (= vorliegende Vorlage). Die SBB rechnen mit einer Bauzeit von acht Jahren, d.h. mit einer Inbetriebnahme Ende 2025. Erstellt werden die Publikumsanlagen hauptsächlich von einem Schacht auf der Grossen Schanze aus, in den schliesslich der Zugang Länggasse eingebaut wird. Wegen der Baustelleninstallation müssen Bäume auf der Grossen Schanze gefällt und später neu gepflanzt werden. Für einen Teil der Bauzeit werden zwei weitere Zugriffspunkte benötigt, einer beim Bubenbergzentrum und einer hinter dem Burgerspital. Bauverkehr und -logistik sind mit dem RBS und mit der Stadt Bern eng koordiniert.



Publikumsanlagen SBB

2.3 Verkehrsmassnahmen

Abgestimmt auf die Vorhaben von RBS und SBB zum Ausbau des Bahnhofs, wird der Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisiert, die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld werden mit flankierenden Massnahmen angepasst. Diese dienen dazu, die stark wachsenden Passantenströme rasch und sicher vom und zum Bahnhof zu führen und Verbesserungen für den Tram-/Busverkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr zu erzielen. Die Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts umfassen vier Bausteine:

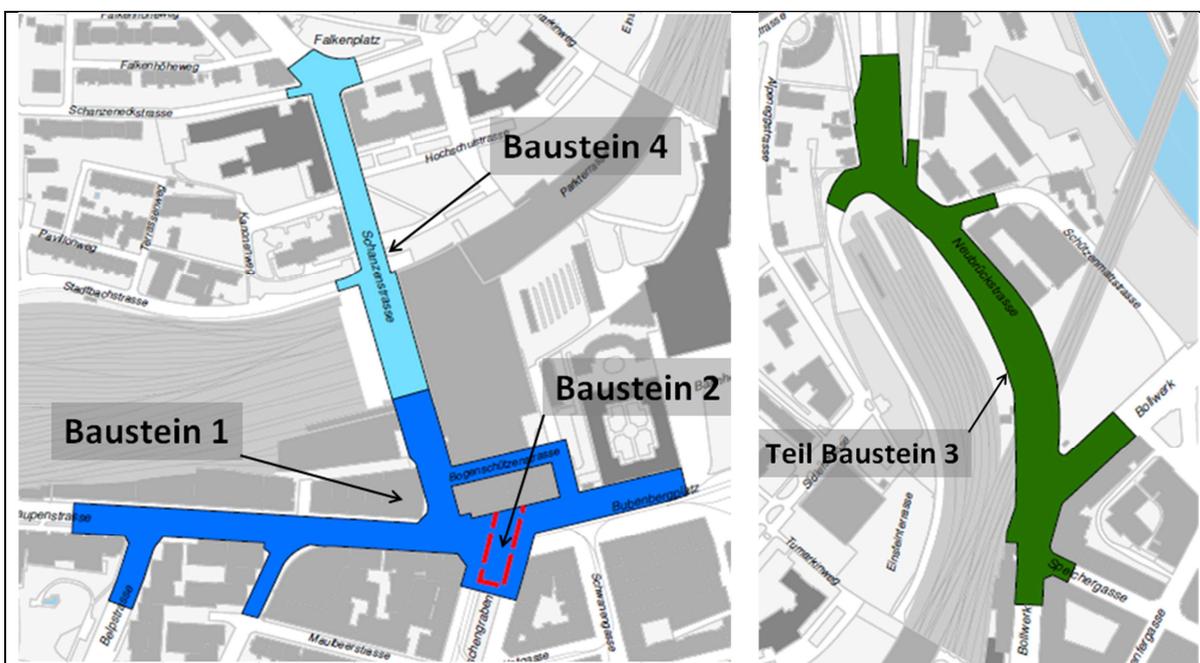
- Baustein 1: Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg
- Baustein 2: ergänzende Personenunterführung zum Hirschengraben

- Baustein 3: flankierende Verkehrsmassnahmen in bahnhofnahen Stadtquartieren
- Baustein 4: Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse

Für die Projektierung dieser Verkehrsmassnahmen (Phase Vorprojekt hat der Stadtrat am 28. April 2016 einen Kredit von Fr. 1 875 000.00 bewilligt (SRB 253). Für weitere Informationen verweist der Gemeinderat auf die entsprechende Vorlage.

Die Finanzierung der Verkehrsmassnahmen ist noch nicht abschliessend geregelt. Beim heutigen Planungsstand werden die Kosten auf maximal Fr. 93 000 000.00 geschätzt (Stand Juni 2016). Über das Agglomerationsprogramm der 3. Generation werden die Massnahmen zur Mitfinanzierung durch den Bund angemeldet. Stimmt der Bund dem Antrag zu (Entscheid voraussichtlich 2019), wird der Kanton Bern ebenfalls Beiträge an die Verkehrsmassnahmen leisten.

Die Verkehrsmassnahmen werden nicht im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV), sondern nach kantonalem Recht bewilligt (Baubewilligungsverfahren). Wo jedoch Trolleybusfahrleitungen betroffen sind, ist das Verfahren zu gegebener Zeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) abzusprechen.



links: Perimeter Bausteine 1, 2 und 4; rechts: Schlüsselbereich Baustein 3 Umfeld Henkerbrünnli

2.4 Übersicht Kosten und Finanzierung Gesamtprojekt ZBB

Die Kosten für die Umsetzung des ersten Ausbauschnitts ZBB belaufen sich nach heutigem Kenntnisstand auf insgesamt Fr. 1 048 000 000.00 (exkl. MWSt und Teuerung). Die Finanzierung der Vorhaben von RBS und SBB haben Bund und Kanton vor der Volksabstimmung über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) vom Februar 2014 bzw. vor Inkrafttreten der damit verbundenen Erlasse per 1. Januar 2016 festgelegt. Der neue RBS-Bahnhof wird über die Leistungsvereinbarung Bund-RBS und als Agglomerationsprojekt mit einem Kantonsbeitrag finanziert. Die neuen Publikumsanlagen der SBB werden als Agglomerationsprojekt finanziert.

Die Übersicht auf der folgenden Seite zeigt die ungefähren Finanzierungsanteile von Bund, Kanton und Stadt für die Vorhaben des ersten Ausbauschnitts ZBB (gemäss heutigem Planungsstand):

	Kosten	Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Stadt
Bahnhof RBS	610 000 000.00			0.00
Publikumsanlagen SBB inkl. Zugang Buben- berg (in Klammer)	345 000 000.00 (99 000 000.00)	567 500 000.00	380 700 000.00	6 800 000.00 vorliegende Vorlage
Verkehrsmass- nahmen	93 000 000.00	33 600 000.00	18 600 000.00	40 800 000.00 ¹
Summe	1 048 000 000.00	601 100 000.00	399 300 000.00	47 600 000.00

- *Bahnhof RBS*: Anteile Bund und Kanton sind grösstenteils schon verbindlich zugesichert; kein Stadtbeitrag.
- *Publikumsanlagen SBB (ohne Zugang Bubenberg)*: Anteile Bund und Kanton sind verbindlich zugesichert; kein Stadtbeitrag.
- *Zugang Bubenberg*: Anteil Bund (35 %) ist verbindlich zugesichert, die Finanzierung der verbleibenden Kosten erfolgt durch den Kanton. Die Stadt Bern beteiligt sich mit einem Beitrag. Es ist vorgesehen, dass der Kanton seine Kosten über den Investitionsrahmenkredit Öffentlicher Verkehr 2018 - 2021 finanziert, der dem Grossen Rat voraussichtlich in der Frühlingssession 2017 unterbreitet wird. Den Beitrag der Stadt beantragt der Gemeinderat mit dem vorliegenden Antrag.
- *Verkehrsmassnahmen*: Stadt und Kanton nehmen an, dass der Bund die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation wiederum mit einem Beitrag von 35 % mitfinanziert, entsprechend dem Bundesanteil an A-Massnahmen aus den letzten Agglomerationsprogrammen. Der Bund entscheidet darüber 2019. Die Finanzierung der verbleibenden Kosten erfolgt durch die Stadt, mit Beiträgen des Kantons. Bei den Bausteinen 1, 3 und 4 leistet der Kanton, gestützt auf Artikel 62 Absatz 5 des Strassengesetzes von 4. Juni 2008, einen Beitrag von voraussichtlich 35 % an die nach Abzug des Bundesbeitrags verbleibenden Kosten. Beim Baustein 2 (ergänzende Personenunterführung zum Hirschengraben) leistet er, gestützt auf Artikel 4 und 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern vom 16. September 1993 (ÖVG), einen Beitrag von voraussichtlich 25 % an die nach Abzug des Bundesbeitrags verbleibenden Kosten. Umgerechnet auf alle vier Bausteine, ergibt dies gemäss heutigem Planungsstand folgenden Kostenanteiler für die Verkehrsmassnahmen: Bund 35 %, Kanton 20 %, Stadt 45 % (gerundet).

Der direkte Kostenanteil der Stadt Bern an die Umsetzung des ersten Ausbauschriffs ZBB beträgt somit rund Fr. 47 600 000.00 bzw. 4.54 %. Die Stadt leistet zudem indirekt über den sogenannten „ÖV-Drittel“ gemäss Artikel 12 Absatz 1 ÖVG einen weiteren Beitrag (siehe dazu Ziffer 4).

3. Projekt Zugang Bubenberg

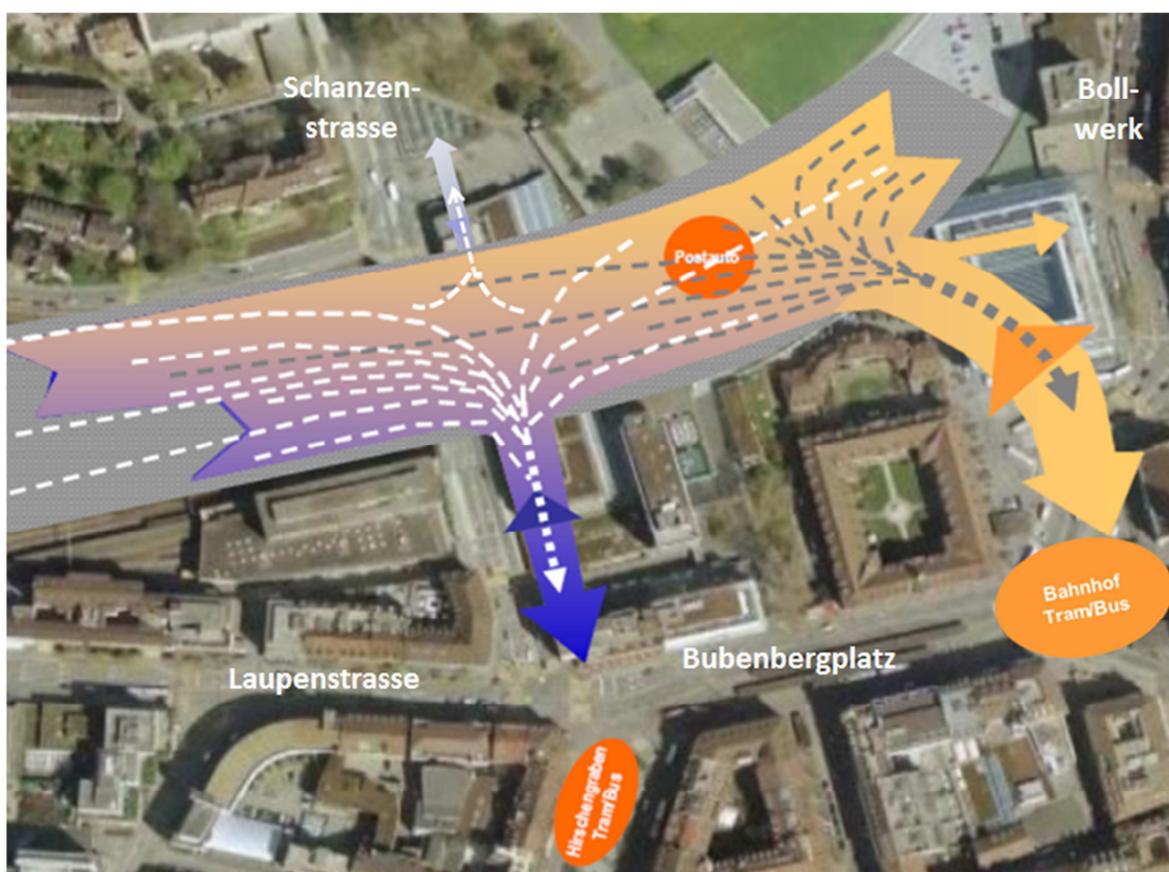
Mit dem vorliegenden Antrag entscheidet der Stadtrat über den Beitrag der Stadt an die Realisierung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg. Stimmt im Frühling 2017 ausserdem der Grosse Rat des Kantons Bern dem Kredit zur Finanzierung der dem Kanton verbleibenden Kosten zu, so ist die Finanzierung des Zugangs Bubenberg vollständig gesichert. Dies ist, neben der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung, eine Voraussetzung, die erfüllt sein muss, damit mit der Umsetzung des ersten Ausbauschriffs ZBB begonnen werden kann.

¹ Für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit eine separate Abstimmungsvorlage unterbreitet.

3.1 Bipolares System

Mit dem Bau des Zugangs Bubenberg wird der westliche Bahnhofzugang stark aufgewertet. Diese Massnahme ist allein schon wegen der bahnhofinternen Passantenströme plausibel, denn die der-einst nach Westen verlängerten Perrons werden durch die heutige Hauptpassage und durch die Welle nicht mehr optimal erschlossen.

Der Zugang Bubenberg verbindet die SBB-Publikumsanlagen (Unterführung Mitte) mit dem Stadt-raum Bubenbergplatz-Hirschengraben-Laupenstrasse. Er bildet zusammen mit dem Zugang beim Bahnhofplatz ein bipolares System der Hauptzugänge zur Bahn. Dank der Bipolarität verteilen sich die Umsteigevorgänge Bahn-städtischer ÖV (und umgekehrt) besser auf die Tram- und Bushaltestellen beim Baldachin und beim Hirschengraben, was bei den generell eher knapp bemessenen Perronflächen ein Vorteil ist. Die Auswirkungen der künftigen Passantenströme auf die BERNMOBIL-Haltestellen im Bereich Hirschengraben werden zurzeit noch analysiert, allfällige Massnahmen werden auf künftige Sanierungsarbeiten abgestimmt.



Bipolares System der Hauptzugänge zum Bahnhof Bern

3.2 Projektbeschreibung

Der Zugang Bubenberg besteht aus den Teilen „Passage“ und „Zugang“. Die Passage verbindet die Unterführung Mitte mit dem Zugang. Sie hat eine Breite von rund 25 Metern und führt durch das erste Untergeschoss des PostPark (Eigentum Post Immobilien) und unter der Bogenschützenstrasse (Eigentum Stadt Bern) durch. Wie bei Bahnhofs-Passagen/-Unterführungen üblich, werden entlang der Zirkulationsachsen kommerzielle Nutzflächen realisiert. Grössere Geschäfte sind keine vorgesehen.

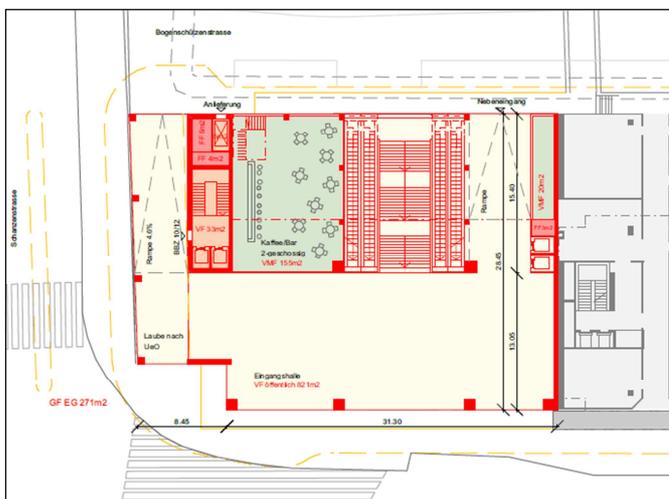
Der Bahnhofzugang beim Bubenbergzentrum ist im Prinzip in drei Varianten umsetzbar:

- integriert in das bestehende Gebäude Bubenbergplatz 10/12 (westlicher, roter Teil des Bubenbergzentrums);

- im Rahmen eines Teilneubaus des Bubenbergzentrums West (Bubenbergplatz 10/12);
- im Rahmen eines Gesamtneubaus des Bubenbergzentrums (Bubenbergplatz 8 bis 12).

Seit 2013 standen die SBB Immobilien in engem Kontakt mit den damaligen Eigentümern der Liegenschaft Bubenbergplatz 10/12. Ende 2015 konnten sie die Liegenschaft erwerben. Beim Start des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens waren die SBB aber noch nicht Eigentümerin. Der Zugang Bubenberg wurde deshalb in der Variante „Integration in das bestehende Gebäude“ zur Genehmigung eingereicht. Unterdessen haben die SBB entschieden, den Zugang in der Varianten „Teilneubau Bubenbergzentrum“ umzusetzen und das Projekt eng mit der Stadt und den Eigentümern des Bubenbergzentrums Ost abzustimmen. Die Variante „Gesamtneubau Bubenbergzentrum“ ist aus Sicht der Eigentümer der Liegenschaft Bubenbergplatz 8 in absehbarer Zukunft nicht umsetzbar, vor allem wegen der laufenden Mietverhältnisse und der in den letzten Jahren getätigten Investitionen.

Der Zugang Bubenberg und der Neubau der Liegenschaft Bubenbergplatz 10/12 sind finanziell strikt zu trennen. Das Liegenschaftsprojekt ist nicht Teil des Gesamtkonzepts ZBB, es wird durch die SBB Immobilien finanziert, ohne Beiträge von Bund, Kanton und Stadt.



Zugang Bubenberg: Studie zum Erdgeschoss

Aufgrund des nun favorisierten Abbruchs des Bubenbergzentrums West wird das Bauprojekt Zugang Bubenberg durch die SBB Infrastruktur überarbeitet. Was die Passantenströme betrifft, muss das überarbeitete Projekt dieselben Anforderungen erfüllen wie das vorliegende Bauprojekt. Eine Machbarkeitsstudie der SBB zum Neubau zeigt, dass auch der neue Aufgang eine Breite von gut 11 Metern aufweisen wird. In der Mitte ist eine Treppe vorgesehen, beidseits je zwei Treppe. Hinzu kommen mehrere Lifte. Die Erdgeschosszone dient wei-

terhin hauptsächlich als Zirkulationsfläche und als Wartebereich vor den Lichtsignalanlagen (Bubenbergplatz, Schanzenstrasse) sowie für die Erschliessung der oberen Geschosse der Liegenschaft Bubenbergplatz 10/12 (Lifte, Treppenhäuser). Ein kleinerer Anteil der Fläche könnte kommerziell genutzt werden. Im Untergeschoss ist ein Durchgang zur Personenunterführung Hirschengraben (Baustein 2) möglich (vgl. Ziffer 3.4).

3.3 Schnittstelle Liegenschaftsprojekt Bubenbergzentrum

Die SBB Immobilien beabsichtigen einen Neubau des Bubenbergzentrums (Teil West) zu realisieren, weil eine Integration des Zugangs in das bestehende Gebäude etwa gleich hohe Investitionen in die alte Liegenschaft nach sich ziehen würde wie ein Neubau. Bei einem Neubau können aber hochwertigere Nutzflächen erstellt werden, die den heutigen Marktanforderungen besser entsprechen.

Für die Projektierung werden die SBB ein qualitätssicherndes Verfahren durchführen. Form und Umfang des Verfahrens sind noch offen, Ergebnisse werden voraussichtlich ab 2017 vorliegen.

Dem Gemeinderat ist wichtig, dass die SBB für den Neubau die gemäss geltender Überbauungsordnung mögliche Ausnutzung erzielen können. Gleichzeitig hat er Rahmenbedingungen zu Städ-

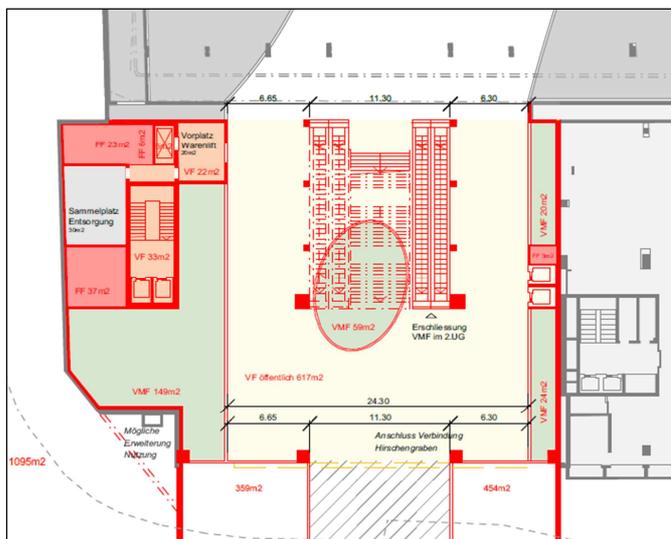
tebau, Denkmalpflege und Verkehr für das qualitätssichernde Verfahren festgelegt. Sie enthalten folgende Anforderungen bezüglich der Gesamtwirkung des Projekts:

- Hochwertiges Gesamterscheinungsbild im gegebenen städtebaulichen Kontext;
- würdige Orts- und Adressbildung in Bezug auf Altstadt und UNESCO-Weltkulturerbe;
- positiver Beitrag zur Funktionalität und Wirkung des öffentlichen Raums;
- angemessene und kohärente Gesamtwirkung des Gebäudeensembles Bubenbergzentrum 8 bis 12 und seiner Umgebung;
- angemessene Erkennbarkeit der Zugangsfunktion zum Hauptbahnhof;
- durchgehende, publikumsorientierte Erdgeschossnutzung.

Hinsichtlich des Verkehrs müssen die SBB insbesondere genügend grosse Zirkulationsflächen für den Fussverkehr vorsehen und den Ziel-/Quellverkehr beim MIV möglichst reduzieren.

Weitere Anforderungen betreffen die Bereiche Gebäudegestaltung und den Anschluss der Personenunterführung Hirschengraben (Baustein 2 der Verkehrsmassnahmen; vgl. die nachfolgende Ziffer 3.4) an das Gebäude.

3.4 Schnittstelle Personenunterführung Hirschengraben (Baustein 2 Verkehrsmassnahmen)



Zugang Bubenberg: Studie zum Untergeschoss

Die Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB beinhalten als Baustein 2 eine ergänzende Unterführung vom Zugang Bubenberg zum Hirschengraben (vgl. dazu auch SRB 2016-253 vom 28. April 2016). Mit dem Neubau des Bubenbergzentrums West kann der Anschluss der Unterführung an den Zugang Bubenberg einfacher und besser erstellt werden als bei der gemäss Bauprojekt vorgesehenen Integration des Zugangs in das bestehende Gebäude.

Die Unterführung wird durch die Stadt projektiert.

4. Kosten und Finanzierung Zugang Bubenberg

Auf der Grundlage des Vorprojekts wurden die Kosten des Zugangs Bubenberg noch auf Fr. 99 000 000.00 geschätzt (+/- 20 %, exkl. MWSt). Gemäss der aktualisierten Kostenschätzung auf der Grundlage des Bauprojekts (Stand Dezember 2015) werden neu auf Fr. 96 300 000.00 (+/- 10 %, exkl. MWSt) veranschlagt. Die Kosten aller Kommerzflächen gehen zu Lasten der SBB Immobilien, sie sind in diesem Betrag nicht enthalten.

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung des Zugangs Bubenberg. Sein Anteil ist bereits gesichert: Er hat im Februar 2014 mit dem Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Region Bern (2. Generation) einen Beitrag von 35 % aus dem Infrastrukturfond festgelegt. Am 27. Mai 2014 haben Bund und Kanton die „Leistungsvereinbarung betreffend das Agglomerationsprogramm Bern Teil Verkehr und Siedlung“ unterzeichnet, schliesslich hat der Bundesrat mit Beschluss vom 16. September 2014 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesichert.

Der Kanton Bern als Besteller der Publikumsanlagen SBB ist verantwortlich für die Finanzierung der nach Abzug des Bundesanteils verbleibenden Kosten, inkl. Kostenrisiko gemäss der aktuellen Kostenschätzung (Kostengenauigkeit +/- 10 %) und inkl. Mehrwertsteuer:

Verbleibende Kosten des Zugangs Bubenberg nach Abzug des Bundesbeitrags von 35 % (Gesamtkosten Fr. 96 300 000.00, Stand Bauprojekt, Juni 2016)	Fr.	62 600 000.00
Kostenrisiko von 10 % gemäss Kostenschätzung auf Basis Bauprojekt (Stand Juni 2016)	Fr.	6 260 000.00
Mehrwertsteuer gemäss Angaben Kanton (Juli 2016)	Fr.	1 120 000.00
Kosten gesamt (Bruttokosten Kanton)	Fr.	69 980 000.00

Diese beim Kanton verbleibenden Kosten werden zwischen ihm und der Stadt Bern als Standortgemeinde aufgeteilt. Die rechtliche Grundlage für die Aufteilung bilden die Artikel 4 und 5 sowie die Absätze 1 und 3 von Artikel 12 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG) vom 16. September 1993:

- Gemäss Artikel 12 Absatz 1 leistet die Gesamtheit der bernischen Gemeinden einen Drittel an den Kantonsbeitrag;
- Gemäss Artikel 12 Absatz 3 hat die Standortgemeinde an „besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlagen“ einen zusätzlichen Beitrag „in angemessener Höhe“ zu leisten.

Artikel 12 Absatz 3 ÖVG ist mit seinen unbestimmten Begriffen auslegungsbedürftig. Weil es im Kanton Bern kein mit dem Ausbau des Hauptbahnhofs vergleichbares Referenzprojekt gibt, haben sich Kanton und Stadt darauf geeinigt, den Kostenbeitrag der Stadt mittels Gutachten festzulegen. Ein erstes Gutachten wurde von Dr. Arthur Aeschlimann, alt Bundesgerichtspräsident, erarbeitet, das zweite von Dr. Daniel Zimmerli von Walder Wyss AG. Die beiden Gutachten stimmen darin überein, dass der Zugang Bubenberg durch „besondere, ortsbedingte Umstände struktureller und funktionaler Art“ nötig ist und dass er somit eine besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlage im Sinne von Artikel 12 Absatz 3 ÖVG ist. Ebenso einig sind sie sich in der Aussage, dass die massgeblichen Bestimmungen auslegungsbedürftig sind und keine eindeutige Lösung für den Kostenteiler vorgeben. Bezüglich der angemessenen Höhe des Stadtbeitrags kommen die beiden Gutachten aber zu unterschiedlichen Ergebnissen:

- Aeschlimann geht davon aus, dass der Zugang Bubenberg fast ausschliesslich dem „bipolaren Gesamtsystem ZBB“ dient (vgl. dazu Ziffer 3.1) und dass seiner zusätzlichen Funktion als innerstädtische Fussgängererschliessung nur eine untergeordnete Bedeutung zukommt. Er schlägt daher für den Zusatznutzen einen besonderen Stadtbeitrag in der Höhe von 5 % an die nach Abzug des Bundesbeitrags dem Kanton verbleibenden Kosten vor.
- Zimmerli geht von einer „signifikanten Bedeutung des Zugangs Bubenberg für die Stadt in planerischer, verkehrstechnischer, städtebaulicher und volkswirtschaftlicher Hinsicht“ aus und kommt unter Berücksichtigung der Grundsätze des kantonalen Lastenausgleichs zum Schluss, dass ein Stadtanteil von 12 % bis 15 % an die nach Abzug des Bundesbeitrags dem Kanton verbleibenden Kosten angemessen sei.

Auf der Grundlage der beiden Gutachten haben sich Stadt und Kanton darauf geeinigt, als Basis für die Kostenaufteilung den Mittelwert aus den von Aeschlimann vorgeschlagenen 5 % und dem Mittel der von Zimmerli vorgeschlagenen 12 % bis 15 % zu nehmen. Der besondere Stadtbeitrag beträgt folglich 9.25 %, entsprechend einem Betrag von Fr. 6 473 000.00. Daraus resultiert für den Zugang Bubenberg folgende Kostenaufteilung:

	Betrag	Grundlage
Kantonsbeitrag (Bruttokosten Kanton)	69 980 000.00	Kosten nach Abzug Bundesbeitrag; Basis Bauprojekt SBB, Juni 2016, inkl. MWSt und Kostenrisiko
9,25 % Beitrag Stadt als Standortgemeinde	-6 473 000.00	Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), Artikel 12 Absatz 3
Gemeindedrittel, Anteil Stadt	-5 416 000.00	Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), Artikel 12 Absatz 1; Anteil Stadt am Gemeindedrittel: 25,5831% (5,416 Mio. Franken)
Gemeindedrittel, übrige Gemeinden	-15 753 000.00	
Nettokosten Kanton	42 338 000.00	

Insgesamt leistet damit die Stadt an die Kosten des Zugangs Bubenberg einen Beitrag von Fr. 11 889 000.00. Den Anteil von Fr. 5 416 000.00 gemäss Artikel 12 Absatz 1 ÖVG (Gemeindedrittel) leistet die Stadt Bern wie die übrigen Gemeinden des Kantons indirekt über den Lastenausgleich. Seine Höhe ist durch geltende Bestimmungen abschliessend definiert, die Ausgabe gilt deshalb für alle Gemeinden als gebunden. Sie wird über die Erfolgsrechnung finanziert (Beitrag öffentlicher Verkehr). Im Gegensatz dazu basiert der direkte Beitrag von Fr. 6 473 000.00 auf Artikel 12 Absatz 3 ÖVG und wurde aufgrund von Gutachten und einer Verhandlungslösung festgelegt. Er bildet daher keine gebundene Ausgabe.

5. Kredit

5.1. Kreditbedarf

Mit SRB 2014-170 vom 3. April 2014 hat der Stadtrat für die Projektierung des Zugangs Bubenberg einen Projektierungskredit von Fr. 880 000.00 gesprochen. Dieser Kredit ist in den Beitragskredit aufzunehmen. Er beinhaltet einerseits stadtseitig zu tragende Bauherrenunterstützungsleistungen (Kosten von Fr. 280 000.00), andererseits einen Beitrag an die Projektierung des Zugangs Bubenberg. Der für die Projektierung effektiv aufgelaufene Kostenanteil der Stadt beträgt Fr. 600 000.00; dieser Betrag ist im verhandelten Beitrag der Stadt an die Umsetzung enthalten (Fr. 6 473 000.00).

Der vorliegend beantragte Kredit setzt sich somit wie folgt zusammen:

Beitrag der Stadt an den Kanton gemäss Artikel 12 Absatz 3 Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG) inkl. Beitrag von Fr. 600 000.00 an die Projektierungskosten gemäss SRB 2014-170 vom 3. April 2014	Fr.	6 473 000.00
Bauherrenunterstützungsleistungen Gemäss SRB 2014-170 vom 3. April 2014	Fr.	280 000.00
Diverses/Unvorhergesehenes	Fr.	47 000.00
Total	Fr.	6 800 000.00

5.2. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	6 800 000.00	6 120 000.00	5 440 000.00	680 000.00
Abschreibung 10 %	680 000.00	680 000.00	680 000.00	680 000.00
Zins 2.31 %	157 080.00	141 370.00	125 665.00	15 710.00
Kapitalfolgekosten	837 080.00	821 370.00	805 665.00	695 710.00

Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Anlagekategorie. Die oben aufgezeigten Abschreibungskosten über zehn Jahre fallen bei Nichtrealisierung an. Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuellen Eckwerten noch nicht beziffert werden.

6. Weiteres Vorgehen Finanzierung Zugang Bubenberg

Die Nettokosten des Kantons Bern für den Zugang Bubenberg von Fr 42 338 000.00 sollen über den Investitionsrahmenkredit ÖV 2018/2021 finanziert werden, welcher dem Grossen Rat voraussichtlich im Frühjahr 2017 unterbreitet wird. Stimmen Stadt und Kanton der jeweiligen Vorlage zu, ist die Finanzierung des Zugangs gesichert. Erst dann kann mit der Umsetzung des ersten Ausbaus schritts ZBB begonnen werden. Sollten die Stadt oder der Kanton ihre Vorlage ablehnen, wird der Bund dem Baubeginn erst zustimmen, wenn eine alternative Finanzierung vorliegt. Dies würde zu erheblichen Verzögerungen mit Auswirkungen auf die Inbetriebnahme des ersten Ausbaus schritts ZBB und auf den Ausbau des Bahnangebots führen.

7. Weitere Beschlüsse zum Gesamtvorhaben ZBB

Bis zur vollständigen Umsetzung des ersten Ausbaus schritts ZBB (geplant 2025/2026) werden dem Stadtrat bzw. den Stimmberechtigten der Stadt Bern voraussichtlich folgende Vorlagen zum Beschluss unterbreitet (gemäss aktuellem Planungsstand):

Vorlage	Stadtrat	Stimmberechtigte
Beitrag der Stadt an die Realisierung des Zugangs Bubenberg (= vorliegende Vorlage)	2016	fakultativ
zweite Aufstockung Planungskredit ZBB (= parallel unterbreitete Vorlage)	2016	fakultativ
zweite Zwischenkreditabrechnung Planungskredit ZBB	2016/2017	--
Verkehrsmassnahmen (Bausteine 1 bis 4), Projektierungskredit Phase Bauprojekt	2017	fakultativ
Verkehrsmassnahmen (Bausteine 1 bis 4), Ausführungskredit	ab 2019	obligatorisch ab 2019
dritte Aufstockung Planungskredit ZBB	2019	fakultativ
dritte Kreditabrechnung Planungskredit ZBB	nachfolgend	--
Kreditabrechnungen Zugang Bubenberg und Verkehrsmassnahmen	nach der Realisierung	--

8. Fakultatives Referendum

Der vorliegende Kreditbeschluss unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 37 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO, SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Zugang Bubenberg; Beitrag der Stadt Bern an die Realisierungskosten.
2. Er bewilligt einen Kredit von Fr. 6 800 000.00 als Beitrag der Stadt an die Realisierung des Zugangs Bubenberg zu Lasten der Investitionsrechnung Konto I5100331 (KST 510110).
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 23. August 2016

Der Gemeinderat