

2000.GR.000608

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB); zweite Aufstockung des Planungskredits

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.

Die Stadt ist durch das Gesamtvorhaben ZBB in verschiedenen Bereichen massiv betroffen. Sie hat sich deshalb von Beginn weg personell stark engagiert, sich anteilmässig an übergeordneten Koordinations- und Planungskosten beteiligt und selbst Planungen zu den für die Stadt relevanten Themen im Bahnhofumfeld ausgelöst. Der Stadtrat hat dazu am 29. Oktober 2009 einen ersten Planungskredit von Fr. 775 000.00 bewilligt (SRB 573). Er enthält

- die vom Gemeinderat am 5. Dezember 2007 und am 23. April 2008 in eigener Kompetenz bewilligten Beträge von insgesamt Fr. 150 000.00 (I5800052 ÖV-Knoten Bern);
- zuzüglich Fr. 625 000.00, mit denen gemäss Stadtratsvortrag sichergestellt werden soll, „... 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...“.

Am 10. Mai 2012 hat der Stadtrat für die weitere Planung und Koordination einer Aufstockung des Planungskredits ZBB um Fr. 1 100 000.00 auf insgesamt Fr. 1 875 000.00 zugestimmt (SRB 189). Vorliegend beantragt der Gemeinderat für den Planungs- und Koordinationsaufwand der Stadt eine zweite Aufstockung des Planungskredits ZBB um Fr. 2 500 000.00 auf insgesamt Fr. 4 375 000.00.

Über diesen Planungskredit werden gemäss dem anerkannten ZBB-Finanzierungsprinzip Studien und generelle Planungen finanziert (vgl. dazu im Detail Ziff. 3.1 hinten). Alle weiterführenden Arbeiten werden hingegen über eigene Projektierungskredite finanziert; dazu gehören die bisher gesprochenen und beantragten Kredite für den Neuen Zugang Bubenbergl und für die Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB (SRB 2014-170 vom 3. April 2014 bzw. SRB 2016-253 vom 28. April

2016). Dazu unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat parallel zum vorliegenden Geschäft eine zweite Kreditvorlage; in dieser findet sich auch eine Übersicht über das Gesamtprojekt ZBB (Ziffer 2).

2. Stand der Dinge

2.1 Arbeiten am Gesamtprojekt ZBB

Der Stadtrat wurde im Zusammenhang mit den erwähnten bisherigen Vorlagen erst kürzlich über den Stand der Arbeiten am Gesamtprojekt ZBB informiert. Der Gemeinderat verzichtet deshalb vorliegend auf vertiefte Darlegungen und verweist stattdessen auf die bisherigen Vorlagen sowie auf die nachfolgenden Internetseiten:

- Zu ZBB: <http://www.zukunftbahnhofbern.ch>
- Zum RBS-Bahnhof: <http://www.rbs.ch/neuer-rbs-bahnhof-bern>
- Zu den Publikumsanlagen SBB: <http://www.sbb.ch/zbb>

2.2 Einsprache der Stadt im Plangenehmigungsverfahren

Um die Interessen der Stadt und der Wohnbevölkerung optimal wahren zu können, hat der Gemeinderat im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) im September 2015 eine Einsprache gegen die beiden Vorhaben von RBS und den SBB eingelegt; dies entspricht bei Grossprojekten dieser Art einem üblichen Vorgehen. Neben fachtechnischen Vorbringen standen dabei insbesondere Anliegen betreffend die Stadtverträglichkeit des Bauprozesses, den Verkehr (Monitoring und Task-Force zum Verkehr in der Bauphase, Möglichkeit von Bahntransporten, die Führung des Fuss- und Veloverkehrs, Veloabstellplätze), die Baustelleninstallationen, den Umgang mit dem Baumbestand sowie den Einbezug und die Information der Bevölkerung (Begleitgruppe). Die seither laufenden Verhandlungen sind auf gutem Weg, und der Gemeinderat hofft, gestützt auf entsprechende Vereinbarungen im Herbst 2016 seine Einsprachen im Wesentlichen zurückziehen zu können.

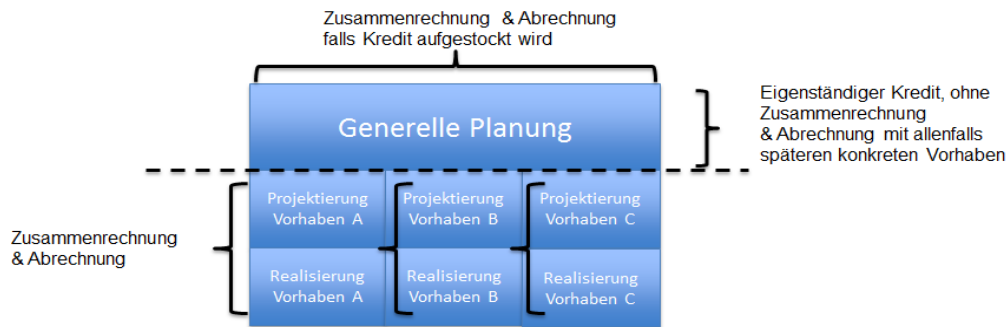
2.3 Zugang Bubenberg

Ende 2015 haben die SBB Immobilien die Liegenschaft Bubenbergplatz 10/12 (westlicher „roter“ Teil des Bubenbergzentrums) von den bisherigen Eigentümern erworben, um die Risiken im weiteren Realisierungsprozess zu reduzieren. Sie ziehen in Betracht, die Liegenschaft abzureissen und zusammen mit dem neuen Zugang Bubenberg wieder aufzubauen. In diesem Fall wäre nur der Zugang Bubenberg Teil des ersten Ausbaus ZBB. Abbruch und Neubau der Liegenschaft wären ein separat zu finanzierendes Entwicklungsprojekt der SBB Immobilien. Definitive Entscheide dazu liegen noch nicht vor. Sollten die SBB Immobilien einen Neubau realisieren, werden sie dazu voraussichtlich ein qualitätssicherndes Verfahren (Wettbewerb) durchführen und die Stadt in dessen Vorbereitung und Durchführung einbeziehen. Dies entspricht auch einer Forderung der Stadt im Rahmen ihrer Einsprache (siehe oben).

3. Abgrenzungen

3.1 Abgrenzung Planungs- und Projektierungskredite

In der Kreditvorlage vom 3. April 2014 zum Beitrag der Stadt an die Projektierung des Zugangs Bubenberg (Fr. 880 000.00; SRB 2014-170) und in der Vorlage zur Aufstockung desselben Kredits für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen (Phase Vorprojekt; Fr. 2 730 000.00; SRB 2016-253 vom 28. April 2016) hat der Gemeinderat das ZBB-Finanzierungsprinzip erläutert. Demnach werden Studien und generelle Planungen über den Planungskredit ZBB finanziert. Für alle weiterführenden Planungen, d.h. ab Stufe Vorprojekt, werden demgegenüber je separate Kredite beantragt. Der Planungskredit ZBB wird auch nicht mit Realisierungskrediten zusammengerechnet.



Das Finanzierungsprinzip ZBB kommt auch bei den stadtplanerischen Massnahmen im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt ZBB zur Anwendung. Das heisst, dass Grundlagen, Studien und Testplanungen zu Entwicklungsarealen im Raum Bahnhof über den Planungskredit ZBB finanziert werden, während für weiterführende Planungen, d.h. für die Durchführung von Wettbewerben und für die Erarbeitung von Planungsvorlagen, jeweils separate Kredite beantragt werden.

3.2 Abgrenzung ZBB-Vorhaben und Drittprojekte

Vorhaben im Bahnhofumfeld, die nicht direkt mit dem Gesamtvorhaben ZBB zusammenhängen, aber damit abgestimmt werden müssen, werden als Drittprojekte bezeichnet. Solche Drittprojekte können kleine, kurzfristig umsetzbare Vorhaben sein wie z.B. die allfällige Einführung des Velogegegenverkehrs von der Schauplatzgasse zum Hirschengraben Nord (vgl. dazu die Motion David Stampfli, SP: Velonetzlücke beim Bubenbergplatz schliessen). Es kann sich dabei aber auch um grosse, erst längerfristig umsetzbare Vorhaben handeln, wie z.B. die Realisierung einer zweiten Tramachse. Die stadtinterne ZBB-Projektorganisation bezieht Drittprojekte in ein Reporting ein und stellt die inhaltliche und zeitliche Gesamtkoordination der verschiedenen ZBB-Vorhaben und Drittprojekte sicher. Die Planung von Drittprojekten wird aber über separate Kredite finanziert. Entsprechend wird dem Stadtrat auch im Zusammenhang mit der am 28. April 2016 erheblich erklärten Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer): Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben zu gegebener Zeit eine separate Kreditvorlage unterbreitet.

4. Finanzen

4.1 Verwendung der Mittel aus den bisher gesprochenen ZBB-Planungskrediten

Über die Verwendung der 2009 vom Stadtrat bewilligten ersten Tranche des ZBB-Planungskredits von Fr. 775 000.00 wurde bereits eine formelle Zwischenabrechnung erstellt und vom Stadtrat genehmigt (SRB 122 vom 10. März 2016). Für die vom Stadtrat mit SRB 189 vom 10. Mai 2012 bewilligten zusätzlichen Mittel von Fr. 1 100 000.00 wird gemäss den Empfehlungen des Finanzinspektorats der Stadt Bern eine weitere Zwischenabrechnung erstellt, sofern und sobald der Stadtrat der vorliegenden Kreditvorlage zugestimmt hat. Damit wird auch gegenüber der Finanzkontrolle formell Rechenschaft über die Mittelverwendung und Kreditführung abgelegt werden können.

Losgelöst von der noch ausstehenden formellen Zwischenabrechnung, kann jedoch bereits festgehalten werden, dass die zusätzlich gesprochenen Mittel für folgende Aufwände zur Umsetzung des Gesamtkonzepts ZBB verwendet worden sind:

- Beiträge der Stadt an die übergeordnete Koordination mit den übrigen ZBB-Planungspartnern;
- stadtinterne Koordination der Vorhaben des ersten Ausbauschriffs ZBB mit Drittprojekten im Bahnhofumfeld;
- Erarbeitung von konzeptionellen Grundlagen zu stadt- und verkehrsplanerischen Themen.

Bei einzelnen Budgetpositionen weicht der tatsächliche Aufwand teilweise erheblich vom seinerzeitigen Budget gemäss der Stadtratsvorlage vom 10. Mai 2012 ab. Solche Abweichungen sind - in der Phase Oktober 2009 bis April 2012 - schon vor der ersten Kreditaufstockung aufgetreten. Wie damals haben sich auch seither nicht alle bei der Budgetierung getroffenen Annahmen bestätigt.

Die Mehraufwendungen in einzelnen Budgetpositionen konnten bisher durch Minderaufwendungen in anderen Budgetpositionen kompensiert werden. Nachfolgend sind diese Differenzen zusammengefasst und erläutert. Die gerundeten „Kosten effektiv“ beziehen sich auf die bis Ende 2015 abgeschlossenen Buchungen auf dem entsprechenden Konto der Investitionsrechnung (Belastungen und Gutschriften). Dabei wurden die in Aussicht gestellten Beträge des Kantons miteinberechnet.

| Budgetposition gemäss Stadtratsvorlage 2012 und Stand effektiv Ende 2015 (gerundet) | Kosten | | Differenz |
|--|---------------------|--------------------|------------------|
| | budgetiert | effektiv | |
| Abschluss Gesamtkonzept Zugang Bubenberg | 120 000.00 | 40 000.00 | -80 000.00 |
| Projektkoordination Raum Bogenschützenstrasse | 130 000.00 | 0.00 | -130 000.00 |
| Grundlagen zur Projektentwicklung / für Überbauungsordnung(en) Raum Bogenschützenstrasse | | | |
| Wettbewerb Zugang Bubenberg inkl. Umfeld | 150 000.00 | 0.00 | -150 000.00 |
| Verkehrskonzept Bahnhofumfeld | 120 000.00 | 490 000.00 | +370 000.00 |
| Betriebs- und Gestaltungskonzept Raum Bogenschützenstrasse, inkl. Studien | | | |
| Studien zu Konsequenzen der seitlichen Erweiterung SBB im städtischen Zuständigkeitsbereich | | | |
| Erarbeitung Folgeinstrument Masterplan | 100 000.00 | 0.00 | -100 000.00 |
| Städtebauliche Studien Bollwerk 2 bis 8 | 30 000.00 | 0.00 | -30 000.00 |
| Externe Unterstützung Gesamtkoordination Stadt und fachspezifische Beratungen | 170 000.00 | 160 000.00 | -10 000.00 |
| Beitrag an Folgeorganisation ZBB / Gesamtkoordination | 30 000.00 | 65 000.00 | +35 000.00 |
| Projektsteuerung und Planung SPA | 150 000.00 | 150 000.00 | 0.00 |
| Reserve | 50 000.00 | 25 000.00 | -25 000.00 |
| Total | 1 100 000.00 | 1010 000.00 | |

Erläuterungen zu den Budgetpositionen:

- *Abschluss Gesamtkonzept Zugang Bubenberg*: In der Kreditvorlage 2012 wurde diese Budgetposition mit „Abschluss generelles Vorprojekt“ bezeichnet. Die daraus resultierende Studie trägt den Titel „Gesamtkonzept Zugang Bubenberg“. Für das eigentliche Vorprojekt zum Zugang Bubenberg ist die Federführung an die SBB übergegangen. Der Beitrag der Stadt an das Vorprojekt der SBB (Fr. 75 000.00) wurde über den Projektierungskredit Zugang Bubenberg finanziert.
- *Projektkoordination Raum Bogenschützenstrasse/Grundlagen zur Projektentwicklung/für Überbauungsordnung(en) Raum Bogenschützenstrasse*: Nach Abschluss der Studien, die mehrheitlich über den vom Stadtrat 2009 genehmigten Planungskredit finanziert worden sind, hat sich gezeigt, dass die Projektkoordination und Grundlagenerhebung im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrskonzepte geleistet werden kann. Gemäss inzwischen vorgenommenen Abklärungen beim Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern können die Verkehrsmassnahmen im Baubewilligungsverfahren bewilligt werden, eine Überbauungsordnung ist dazu nicht erforderlich.
- *Wettbewerb Zugang Bubenberg inkl. Umfeld*: Die SBB haben den Zugang Bubenberg gemäss der Variante „Integration des Zugangs in das bestehende Gebäude Bubenbergplatz 10/12“ projektiert. Ein Wettbewerb für die Varianten Teil-/Gesamtneubau Bubenbergzentrum stand zur Diskussion,

wurde aber nicht durchgeführt. Aufgrund der mittlerweile definierten Abgrenzungen (vgl. Ziffer 3.1) würde ein solcher Wettbewerb künftig über einen separaten Kredit finanziert.

- *Verkehrskonzept Bahnhofumfeld/Betriebs- und Gestaltungskonzept Raum Bogenschützenstrasse, inkl. Studien:* Die Mehraufwendungen sind auf den grossen Planungsaufwand für die flankierenden Massnahmen in den bahnhofnahen Stadtquartieren sowie auf die höheren Anforderungen an die Qualität der Velolösung im Umfeld des Zugangs Bubenberg zurückzuführen. Letztere waren Auslöser für eine ursprünglich nicht vorgesehene Testplanung zur Optimierung der Velolösung im Umfeld des Zugangs Bubenberg.

Für weitere Informationen zu den Verkehrsstudien wird ebenfalls auf die bereits erwähnte Kreditvorlage „Zukunft Bahnhof Bern ZBB: Neuer Zugang Bubenberg und Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit“ verwiesen (vgl. SRB 2016-253 vom 28. April 2016). Darin sind erwähnt:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Umfeld Zugang Bubenberg (Ziffern 3.1 und 3.4)
 - Machbarkeitsstudie zur ergänzenden Personenunterführung (Ziffer 3.2)
 - Testplanung für die Optimierung des Veloverkehrs (Ziffer 3.3)
 - Studien zu den flankierenden Massnahmen in bahnhofnahen Quartieren (Ziffer 4)
 - Verkehrsprognose (Ziffer 2.2.)
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Umfeld Zugang Länggasse (Ziffer 5, in Bearbeitung)
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Umfeld Henkerbrännli/Neubrückestrasse (Ziffer 4, in Bearbeitung)
- *Studien zu Konsequenzen der seitlichen Erweiterung SBB im städtischen Zuständigkeitsbereich:* Die Fr. 80 000.00 entsprechen dem Beitrag der Stadt an die Testplanung „Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern“ der SBB.
 - *Erarbeitung Folgeinstrument Masterplan:* Es hat sich gezeigt, dass die Erarbeitung eines Folgeinstruments nicht sinnvoll ist, solange alle relevanten Akteure in einem intensiven Koordinationsprozess stehen. Der Masterplan Bahnhof Bern ist 2015 formell ausser Kraft gesetzt worden.
 - *Städtebauliche Studien Bollwerk 2 bis 8:* Die Stadt hat sich am diskursiven Verfahren Bollwerk 2 bis 8 der SBB beteiligt, aber keinen Kostenbeitrag geleistet.
 - *Externe Unterstützung Gesamtkoordination Stadt und fachspezifische Beratungen:* Bis Anfang 2015 wurde der budgetierte Aufwand für die externe Unterstützung der Gesamtkoordination noch deutlich unterschritten. Mit dem Start des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens und dem näher rückenden Baubeginn steigt der stadinterne Koordinationsaufwand stark an. Anfang 2015 wurde das Mandat der externen Unterstützung mit einer stärker umsetzungsbezogenen Ausrichtung neu ausgeschrieben. Die Projektorganisation ZBB Stadt wurde auf die aktuellen und kommenden Anforderungen hin ausgebaut.
 - *Beitrag an Folgeorganisation ZBB/Gesamtkoordination:* Bis Anfang 2013 wurde der budgetierte Aufwand für den Beitrag an die Gesamtkoordination ZBB (unter der Leitung des Kantons) noch eingehalten. Aufgrund des immer grösser werdenden Aufwands hat der Kanton in Absprache mit den Planungspartnern ZBB ein Mandat für die externe Unterstützung der Gesamtkoordination ZBB ausgeschrieben. Seit März 2013 ist die externe Unterstützung operativ. Die Stadt beteiligt sich anteilmässig an deren Kosten. Ebenfalls auf diese Budgetposition fallen Kosten im Zusammenhang mit der gemeinsamen Kommunikation der ZBB-Partner (u.a. Internetseite, Infobroschüren).
 - *Projektsteuerung und Planung SPA:* Wegen personeller Engpässe wurde das Stadtplanungsamt für die Vertretung seiner Fachanliegen durch eine externe Fachperson unterstützt. Die effektiven Kosten stimmen für den Zeitraum Mai 2012 bis Ende 2015 mit dem budgetierten Betrag überein.
 - *Reserve:* Zu Lasten der Reserve wurden Beiträge der Stadt an die von den Planungspartnern ZBB gemeinsam in Auftrag gegebene Studie zu bahnhofergänzenden (übergeordneten) Nutzun-

gen (z.B. Vorfahrt, Taxistandplätze, Veloabstellplätze, Sicherheitseinrichtungen etc.), Rechtsgutachten und Plangrundlagen finanziert.

- *Total:* Die Differenz zwischen „budgetiert“ und „effektiv“ beträgt Fr. 90 000.00. Berücksichtigt sind Buchungen bis Ende 2015. Der verbleibende Betrag ist für bereits laufende Verpflichtungen reserviert.

Aus Sicht des Gemeinderats war sehr wichtig und zielführend, dass der ZBB-Planungskredit innerhalb des definierten Zwecks flexibel eingesetzt und damit jeweils rasch auf neue Bedürfnisse und Erkenntnisse reagiert werden konnte. Damit war es letztlich möglich, die Interessen der Stadt bei der Umsetzung des Gesamtkonzepts ZBB wirkungsvoll zu vertreten. Diese Flexibilität soll auch in Zukunft bestehen bleiben. Der Gemeinderat wird die stadträtliche Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün weiterhin regelmässig über die laufenden Arbeiten informieren.

4.2 Zusätzlicher Finanzbedarf, zweite Aufstockung des ZBB-Planungskredits

Die Stadt Bern wird für die weitere Entwicklung des Bahnhofs und dessen Umfelds noch über mehrere Jahre hinweg einen erhöhten Planungs- und Koordinationsaufwand zu leisten haben und sich weiterhin finanziell und personell an der übergeordneten Gesamtorganisation und -koordination beteiligen. Der exakte Mittelbedarf bleibt jedoch schwierig abzuschätzen.

Die Mittel aus der ersten Kreditaufstockung sind - wie dargelegt - weitgehend aufgebraucht. Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat vorliegend eine zweite Kreditaufstockung für die Finanzierung der Aufwände, die voraussichtlich bis zum Beschluss über die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts zu leisten sind, d.h. bis etwa Mitte 2019. Der Fokus liegt in dieser Phase in folgenden Bereichen:

- übergeordnete Koordination mit den übrigen ZBB-Planungspartnern (Fortsetzung);
- stadtinterne Koordination des ersten Ausbauschnitts ZBB mit Drittprojekten im Bahnhofumfeld (Fortsetzung);
- weitere konzeptionelle Grundlagen zu stadt- und verkehrsplanerischen Themen (Fortsetzung laufender und neue Studien);
- regelmässiger Einbezug einer städtischen ZBB-Begleitgruppe (neu);
- regelmässige Information der Öffentlichkeit (intensiviert).

Die Kostenangaben der neu auszulösenden Arbeiten basieren wiederum auf Schätzungen, die Fortsetzung bereits laufender Aufträge auf bisherigen Erfahrungen und Ansätzen:

| Budgetposition | Gesamtkosten | Anteil Stadt | |
|---|---------------------|---------------------|----------------|
| | | % | Franken |
| Beiträge an Projektentwicklungen und als Grundlage für Planungsvorlagen | noch offen | Budget | 300 000.00 |
| Betriebs- und Gestaltungskonzept Umfeld Zugang Länggasse/Schanzenstrasse | 50 000.00 | 50 % | 25 000.00 |
| Betriebs- und Gestaltungskonzept Umfeld Henkerbrünli/Neubrücke | 100 000.00 | 50 % | 50 000.00 |
| Strategische Planung zum Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld | 150 000.00 | 100 % | 150 000.00 |

| Budgetposition | Gesamt- kosten | Anteil Stadt | |
|---|---------------------------|---------------------|---------------------|
| Variantenstudien für den Aufgang der Unterführung im Hirschengraben Nord | 100 000.00 | 100 % | 100 000.00 |
| Simulation der Fussverkehrsströme im Umfeld Zugang Bubenberg/Hirschengraben | 50 000.00 | 50 % | 25 000.00 |
| Strategische Planung Stadtraum und Detailhandelsstandort Bahnhofumfeld | 250 000.00 | 100 % | 250 000.00 |
| Erarbeitung Folgeinstrument Masterplan Bahnhof Bern | 150 000.00 | 100 % | 150 000.00 |
| Beitrag an weitere Studien zum zweiten Ausbauschnitt ZBB | 500 000.00 | 10 % | 50 000.00 |
| Beitrag an übergeordnete Studien der ZBB-Planungs-partner | noch offen | Budget | 25 000.00 |
| Beitrag an übergeordnete Gesamtorganisation/-koordin-ation | 500 000.00 | 15 % | 75 000.00 |
| Gesamtkoordination Stadt inkl. Koordination mit Drittpro-jekten der Stadt | 500 000.00 | 100 % | 500 000.00 |
| Überprüfung der Kostenschätzungen aus den Studien zu den Verkehrsmassnahmen Bausteine 1 bis 4 | 100 000.00 | 100 % | 100 000.00 |
| Begleitgruppe Stadt ZBB | 50 000.00 | 100 % | 50 000.00 |
| Information/Kommunikation | 150 000.00 | 100 % | 150 000.00 |
| Rechtsgutachten | 50 000.00 | 100 % | 50 000.00 |
| Externe Unterstützung Stadtplanungsamt | 50 000.00 | 100 % | 50 000.00 |
| Nebenkosten | 50 000.00 | 100 % | 50 000.00 |
| Reserve | 350 000.00 | 100 % | 350 000.00 |
| Total 2. Kreditaufstockung | | | 2 500 000.00 |

Erläuterungen zu den Positionen:

- *Beiträge an Projektentwicklungen und als Grundlage für Planungsvorlagen:* Im Vordergrund stehen Studien und diskursive Verfahren/Testplanungen zu Schlüsselvorhaben im engeren Bahnhofumfeld, namentlich zum Bubenbergzentrum/Raum Bogenschützenstrasse und Bollwerk (nicht für Projektwettbewerbe und Planungsvorlagen, siehe dazu Ziffer 3.1). Es liegen noch keine Planungsvereinbarungen mit betroffenen Grundeigentümern vor, der budgetierte Betrag basiert auf Annahmen/Erfahrungswerten.
- *Betriebs- und Gestaltungskonzepte Umfeld Zugang Länggasse/Schanzenstrasse und Umfeld Henkerbrännli/Neubrückestrasse:* Siehe dazu die Ausführungen in Ziffer 5.1 bzw. weitergehende Informationen in Ziffern 4 und 5 der seinerzeitigen Kreditvorlage „Zukunft Bahnhof Bern ZBB: Neuer Zugang Bubenberg und Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit“. Beim Umfeld Henkerbrännli/Neubrückestrasse sind die Massnahmen auf die Planung Schützenmatte abzustimmen. Es wird ein substantieller Kostenbeitrag des Kantons angestrebt (50 % gelten als Annahme).
- *Strategische Planung zum Ausbau des Veloabstellplatzangebots im Bahnhofumfeld:* Optionen zum Ausbau des Abstellplatzangebots auf ihre Machbarkeit und Umsetzbarkeit überprüfen und prioritäre Projekte definieren, für die dann separate Projektierungskredite beantragt werden. Dazu laufen Gespräche mit den ZBB-Partnern sowie mit der Burgergemeinde Bern.
- *Variantenstudien für den Aufgang der Unterführung im Hirschengraben Nord:* Studien zu Randbedingungen/Voraussetzungen, zu Varianten und zu deren Konsequenzen auf den Stadtraum und den Verkehr.

- *Simulation der Fussverkehrsströme im Umfeld Zugang Bubenberg/Hirschengraben:* Kleinräumige Auswertung der Prognosen und Simulationen des Fussverkehrs; Aufteilung auf Hauptverkehrsrichtungen und Tram-/Bushaltestellen. Kostenbeitrag 50 % von BERNMOBIL.
- *Strategische Planung Stadtraum und Detailhandelsstandort Bahnhofumfeld:* Analyse der Zusammenhänge zwischen kommerziellen Nutzungen Bahnhof und der Entwicklung des Bahnhofumfelds; Grundlagen für eine Strategie zur Aufwertung des weiteren Bahnhofumfelds als Stadtraum und Detailhandelsstandort (Raum Bollwerk bis Effingerstrasse/City West; Public Space Public Life Studie).
- *Erarbeitung Folgeinstrument Masterplan Bahnhof Bern:* In den kommenden Jahren werden die neuen Randbedingungen im und um den Bahnhof soweit geklärt werden, dass ein Folgeinstrument erarbeitet werden kann, mit dem die angestrebte Entwicklung und die Gesamtkoordination gesichert wird.
- *Beitrag an weitere Studien zum zweiten Ausbauschnitt ZBB:* In einem nächsten Schritt wird anhand eines Referenzkonzepts der Kostenumfang für den zweiten Ausbauschnitt ermittelt, damit das Vorhaben in die Planungs- und Finanzierungsinstrumente des Bundes für den Ausbau der Bahninfrastruktur einfließen kann.
- *Beitrag an übergeordnete Studien der ZBB-Planungspartner:* Einzelne Studien im gemeinsamen Interesse aller ZBB-Planungspartner wurden bisher durch die Gesamtkoordination ZBB unter der Leitung des Kantons ausgelöst und von den ZBB-Planungspartnern gemeinsam finanziert. In diesen Fällen trägt die Stadt einen Kostenanteil von in der Regel rund 15 % (sieben zahlende Partner). Konkrete Anträge für solche Studien liegen gegenwärtig nicht vor, der budgetierte Betrag basiert auf Annahmen/Erfahrungswerten.
- *Beitrag an übergeordnete Gesamtorganisation/-koordination:* Die budgetierten Kosten basieren auf Erfahrungswerten März 2013 bis Ende 2015. Die Stadt trägt einen Kostenanteil von rund 15 % (sieben zahlende Partner).
- *Gesamtkoordination Stadt inkl. Koordination mit Drittprojekten der Stadt:* Die budgetierten Kosten basieren auf Erfahrungswerten aus der zweiten Hälfte 2015.
- *Überprüfung und Ergänzung der Kostenschätzungen aus den Studien zu den Verkehrsmassnahmen Bausteine 1 bis 4:* Externes Gutachten als Grundlage für die Kostenangaben im Agglomerationsprogramm.
- *Begleitgruppe Stadt ZBB:* Regelmässiger Einbezug einer neu zu schaffenden städtischen ZBB-Begleitgruppe mit Vertretungen aus Quartier- und Interessenorganisationen, Parteien und aus der stadträtlichen Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün.
- *Information/Kommunikation:* Regelmässige Information der Öffentlichkeit über die Stadtinteressen und die angestrebte Gesamtentwicklung im Bahnhofumfeld, z.B. im bestehenden Informationspavillon ZBB (die Präsentation einzelner Projekte geht zu Lasten der jeweiligen Projektkredite).
- *Rechtsgutachten:* z.B. zur Klärung von Zuständigkeiten bei den äusserst komplizierten Eigentums- und Vertragsverhältnissen im Bahnhofumfeld.
- *Nebenkosten:* Plangrundlagen, Mieten etc.
- *Externe Unterstützung Stadtplanungsamt:* Wegen der knappen Personalressourcen wurden die Fachanliegen des Stadtplanungsamts in den vergangenen Jahren im Mandatsverhältnis durch einen früheren Mitarbeiter des Amts wahrgenommen. Diese Lösung soll bis Mitte 2017 beibehalten werden.
- *Reserve:* Die Reserve liegt bei knapp 15 % der beantragten Aufstockung. Es ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren bisher noch nicht bekannte neue Herausforderungen und veränderte Umstände zusätzliche Studien erforderlich machen werden.

Eigenleistungen sind, wie schon bei den Kreditanträgen 2009 und 2012, nicht eingerechnet, weil sie grossmehrheitlich der Interessenvertretung und -sicherung der Stadt dienen und nicht unmittelbar dem

Erwerb, der Erstellung, Schaffung oder Verbesserung von dauerhaften Vermögenswerten des Verwaltungs- oder Finanzvermögens.

4.3 Kapitalfolgekosten

Aus den zusätzlich beantragten Mitteln für den ZBB-Planungskredit entstehen folgende Kapitalfolgekosten:

| Investition | 1. Jahr | 2. Jahr | 3. Jahr | 10. Jahr |
|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Anschaffungs-/Restbuchwert | 2 500 000.00 | 2 250 000.00 | 2 000 000.00 | 250 000.00 |
| Abschreibung 10 % | 250 000.00 | 250 000.00 | 250 000.00 | 250 000.00 |
| Zins 2.31 % | 57 750.00 | 51 975.00 | 46 200.00 | 5 775.00 |
| Kapitalfolgekosten | 307 750.00 | 301 975.00 | 296 200.00 | 255 775.00 |

5. Weiteres Vorgehen Planungskredit ZBB

Mit der vorliegend beantragten zweiten Aufstockung des Planungskredits ZBB werden die weiteren Aufwände für Studien und generelle Planungen und für die Gesamtkoordination finanziert. Aus heutiger Sicht sollten diese Mittel bis voraussichtlich Mitte 2019 ausreichen, d.h. bis zum Beschluss über die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB. Danach wird dem Stadtrat erneut eine Kreditaufstockung beantragt werden. Nach jedem Beschluss des Stadtrats zu einer neuen Kreditaufstockung wird ihm der Gemeinderat eine Zwischenkreditabrechnung zur vorherigen vorlegen. Aus heutiger Sicht ergibt sich daraus in etwa folgende Abfolge von Entscheidungen des Stadtrats zum Planungskredit ZBB:

- | | |
|---|------------------------------|
| - Planungskredit ZBB über 0.775 Mio. Franken | SRB 573 vom 29. Oktober 2009 |
| - erste Aufstockung Planungskredit ZBB um 1,1 Mio. Franken | SRB 189 vom 10. Mai 2012 |
| - erste Zwischenkreditabrechnung über 0,775 Mio. Franken | SRB 122 vom 10. März 2016 |
| - zweite Aufstockung Planungskredit ZBB um 2,5 Mio. Franken | vorliegender Antrag |
| - zweite Zwischenkreditabrechnung über 1,1 Mio. Franken | 2016/2017 |
| - dritte Aufstockung Planungskredit ZBB, Betrag offen | 2019 |
| - dritte Zwischenkreditabrechnung über 2,5 Mio. Franken | nachfolgend |

6. Weitere Beschlüsse zum Gesamtprojekt ZBB

Bis zur vollständigen Umsetzung des ersten Ausbauschnitts ZBB (geplant 2025/2026) werden aus heutiger Sicht dem Stadtrat bzw. den Stimmberechtigten der Stadt Bern folgende Vorlagen zum Beschluss unterbreitet.

| Vorlage | Stadtrat | Stimmberechtigte |
|---|-----------------------|-------------------------|
| zweite Aufstockung Planungskredit ZBB (= <i>vorliegende Vorlage</i>) | 2016 | fakultativ |
| Beitrag der Stadt an die Realisierung des Zugangs Bubenberg (= <i>parallel unterbreitete Vorlage</i>) | 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 | -- |

6. 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 Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Zweite Aufstockung des Planungskredits.
2. Er bewilligt eine Kreditaufstockung um Fr. 2 500 000.00 auf Fr. 4 375 000.00 für die Fortsetzung der Arbeiten am Projekt Zukunft Bahnhof Bern zu Lasten der Investitionsrechnung Konto I5800052 (Kostenstelle 580200).
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 23. August 2016

Der Gemeinderat