

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Zweite Tramachse Innenstadt Bern: Wettbewerb mit Vorprojekt; Projektierungskredit

1. Worum es geht

Die zweite Tramachse durch die Innenstadt ist für die Stadt Bern ein wichtiges Anliegen. Sie soll die Hauptgassen sowie den Hirschengraben vom öffentlichen Verkehr (öV) entlasten und Spielräume schaffen, um bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten den Trambetrieb mindestens teilweise aufrecht erhalten zu können.

Der Stadtrat und der Gemeinderat haben sich wiederholt dafür ausgesprochen, die Planung der zweiten Tramachse rasch aufzunehmen und voranzutreiben. Der Stadtrat erklärte im Mai 2011 eine Motion der Agglomerationskommission im Sinne einer Richtlinie erheblich, welche den Gemeinderat beauftragt, die Finanzierung der zweiten Tramachse zusammen mit dem Projekt Tram Region Bern mit dem Kanton und dem Bund zu regeln.

Die Behördendelegation Tram Region Bern hat die Bedeutung des Anliegens anerkannt und stimmte deshalb im Dezember 2010 einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse zu. Am 7. September 2011 bewilligte der Gemeinderat einen Projektierungskredit von Fr. 34 933.00 (Stadtanteil an die Gesamtkosten) für die ZMB „Zweite Tramachse Innenstadt“.

Zwischen Mai 2011 und April 2012 wurde die ZMB unter der Federführung der Stadt Bern durchgeführt. Aus einem breiten Variantenfächer mit insgesamt fünf „Variantenfamilien“ ging die Variante „Altstadt Nord“ als beste Lösung hervor. Sie führt vom Kocherpark via Belpstrasse, Laupenstrasse, Bahnhofplatz, Bollwerk, Speicher- und Nägeligasse zum Kornhausplatz.

Die Zweite Tramachse Innenstadt ist gestützt auf die Ergebnisse der ZMB ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland aufgenommen und Mitte 2012 beim Bund für die 2. Generation der Agglomerationsprogramme eingereicht worden. Der Bundesrat beurteilt in der am 26. Februar 2014 vorgelegten Botschaft ans Parlament die Massnahme gemäss dem Antrag von Region und Kanton mit B-Priorität. Damit steht nach heutiger Einschätzung der Finanzierungsbeitrag des Bundes ab 2019 in Aussicht. Voraussetzung ist, dass bis Mitte 2016 das Vorprojekt abgeschlossen und in die 3. Generation des Agglomerationsprogramms aufgenommen werden kann.

Die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün des Stadtrats (PVS) wurde mehrmals über die ZMB informiert, ebenso eine Begleitgruppe zusammengesetzt aus städtischen Parteien und Organisationen. Abschliessend fand am 15. Mai 2012 eine Anhörung im gleichen Teilnehmerkreis statt. Dabei stiess die Bestvariante „Innenstadt Nord“ auf weitgehende Zustimmung.

Vorliegend wird dem Stadtrat nun ein Kredit von Fr. 1 250 000.00 (Stadtanteil gemäss Projektierungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Kanton und BERNMOBIL) für die nächsten Schritte zur Projektierung der Bestlösung beantragt (Durchführung Wettbewerb und Ausarbeitung Vorprojekt). Nach Vorliegen des Vorprojekts wird dem Stadtrat Bericht erstattet und ein neuer Kreditantrag für die weiteren Projektierungsschritte unterbreitet.

2. Ausgangslage

2.1 Tram Region Bern als Auslöser für die Planung der zweiten Tramachse

2010 hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) erste Abklärungen zur Entlastung der Markt- und Spitalgasse durch eine zweite Tramachse getroffen. In der Mitwirkung zu dieser Studie beantragte der Gemeinderat im Mai 2010, es sei die Planung einer zusätzlichen mindestens einspurigen Tramachse aufzunehmen. Der Kanton sicherte der Stadt daraufhin seine Unterstützung für die Realisierung dieses Vorhabens zu. Stadt und Kanton waren sich einig, dass von einer gleichzeitigen Umsetzung von Tram Region Bern und der zweiten Tramachse abzusehen sei, da dies zu einer massiven Verzögerung des Gesamtprojekts Tram Region Bern und damit zur Gefährdung seiner Finanzierung hätte führen können.

Auf Antrag der Stadt Bern beschloss die Behördendelegation Tram Region Bern im Dezember 2010 die vertiefte Prüfung der zweiten Tramachse. Der Regierungsrat stellte sich mit der Genehmigung des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Bern-Mittelland und mit dessen Einreichung beim Bund grundsätzlich hinter diese Massnahme. Mit der Verabschiedung des Investitionsrahmenkredits für den öffentlichen Verkehr 2014 - 2017 bewilligte der Grosse Rat u. a. den kantonalen Anteil an den Projektierungskosten für die zweite Tramachse. Es ist vorgesehen, den Kantonsanteil an den Realisierungskosten in den Investitionsrahmenkredit 2018 - 2021 aufzunehmen unter der Voraussetzung, dass der Beitrag des Bundes im Rahmen der 3. Generation der Agglomerationsprogramme hinreichend gesichert ist.

Der Stadtrat erklärte mit SRB 191 vom 12. Mai 2011 die Dringliche Motion Agglomerationskommission (AKO) (Jacqueline Gafner Wasem, FDP/Ursula Marti, SP): Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktasse erheblich. Im Sinne einer Richtlinie wird darin der Gemeinderat beauftragt, die Beteiligung der Stadt Bern am Projekt Tram Region Bern an die Bedingung zu knüpfen, dass (1) sich der Kanton an der Realisierung einer zweiten Tramachse beteiligt und (2) die Volksabstimmung über die Realisierung des Trams Region Bern erst angesetzt wird, wenn verbindliche Finanzierungszusagen für die zweite Tramachse vorliegen. In seinem Begründungsbericht vom 24. April 2013 kam der Gemeinderat zum Schluss, *„dass die zweite Tramachse planerisch und finanziell so gut als zum heutigen Zeitpunkt möglich gesichert ist. Mit dem kantonalen Beschluss zum Investitionsrahmenkredit und der Beurteilung der Massnahme im Rahmen der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme durch den Bund werden bis zum Herbst 2014 weitere wichtige Zwischenentscheide zur Finanzierung fallen. Unter der Voraussetzung, dass diese Entscheide positiv ausfallen, wird nach Auffassung des Gemeinderats zum Zeitpunkt der Abstimmung über Tram Region Bern im September 2014 genügende Gewissheit über die Finanzierung der zweiten Tramachse vorhanden sein.“*

Den Begründungsbericht nahm der Stadtrat am 15. August 2013 zur Kenntnis (SRB 319). Der hier vorgelegte Projektierungskreditantrag ist in diesem Sinne ein weiterer Schritt zur Erfüllung des stadträtlichen Auftrags aus der AKO-Motion.

2.2 Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung

Seit der Inbetriebnahme der Tramlinien nach Bümpliz und Brünnen im Herbst 2010 fahren pro Stunde bis zu 104 Trams und Busse durch die Spital- und die Marktasse. Dies stellt einerseits eine ausgezeichnete Erschliessung der Innenstadt sicher, ist aber andererseits eine hohe Verkehrsbelastung dieser zentralen und äusserst beliebten Einkaufsstrassen. Zudem ist diese Verkehrsachse die einzige Schienenverbindung durch die Altstadt. Im Störfall, bei Veranstaltungen oder bei Unterhaltsarbeiten wird jeweils der ganze Tramverkehr in der Innenstadt unterbrochen. Die Behördendelegation Tram Region Bern beschloss deshalb im Dezember 2010 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für eine Zweite Tramachse durchzuführen. In einer ZMB wird aus einem breiten Variantenfächer die beste Variante zur Lösung einer Aufgabe ermittelt.

Als Bestvariante einer zweiten Tramachse ging aus der ZMB die Variante «Altstadt Nord» hervor. Sie führt vom Kocherpark über die Belp- und die Laupenstrasse, den Bahnhofplatz, das Bollwerk sowie die Speicher- und die Nägelgasse zum Kornhausplatz (vgl. Beilage). Mit dieser Linienführung entlastet die zweite Tramachse nicht nur die Markt- und die Spitalgasse, sondern auch die ausgesprochen stark frequentierten Räume Bubenberglplatz Süd und Hirschengraben. Der Entlastungseffekt auf der heutigen Tramachse beträgt bis zu 40 Fahrzeuge pro Stunde. Dennoch bedient die zweite Tramachse umsteigefrei die wichtigsten Innenstadtziele der Fahrgäste.

Darüber hinaus bietet die von der heutigen Tramachse unabhängige Linienführung vom Kornhausplatz bis zum Kocherpark Umfahrungsmöglichkeiten (Netzredundanz), falls es zwischen Zytglogge und Hirschengraben zu Streckenunterbrüchen kommt. Dies ist besonders wichtig, wenn der Tramanteil am öffentlichen Verkehr in der Stadt Bern weiter zunimmt. Hinzu kommt, dass die neue Tramachse den Räumen City-West und Bollwerk sowie den nördlichen Seitengassen der Oberen Altstadt wertvolle Entwicklungsimpulse bringen kann und der öffentliche Verkehr näher zum Kunstmuseum, zum Progr und zu Schulstandorten geführt wird.

Die Hauptnachteile der Bestvariante sind in den Auswirkungen auf die Anlieferung in der Oberen Altstadt und in der Beeinträchtigung des unmittelbaren Umfelds des Stadttheaters zu sehen. Für beide Themenbereiche soll im Rahmen des Vorprojekts eine angemessene Lösung gefunden werden. Diese Nachteile wurden aber als weniger gravierend betrachtet als die Hauptnachteile anderer Varianten (z.B. zu peripherer Linienführung, zu starke Beeinträchtigung von Bundeshaus bzw. Bundesplatz).

Beim Abschluss der ZMB Zweite Tramachse im Mai 2012 wurde davon ausgegangen, dass in einer nächsten Planungsphase die Aspekte Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement Innenstadt sowie Anlieferung und Parkierung Obere Altstadt Nord vertieft bearbeitet werden sollten, bevor mit dem Vorprojekt begonnen wird. Von diesem Vorgehen ist man im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts für den Bubenberglplatz nach der Eröffnung des neuen Bahnhofzugangs Bubenbergl abgekommen (vgl. Kap. 2.5.2)

Das Thema Anlieferung und Parkierung in der Oberen Altstadt soll direkt im Rahmen des Wettbewerbs zur zweiten Tramachse erarbeitet werden. So können auch zu diesen Fragestellungen verschiedene Lösungsvorschläge erwartet und beurteilt werden.

2.4 Bundesbeitrag

Der Bund gewährt seine Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs auf der Basis von Agglomerationsprogrammen. Diese sind ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Im Kanton Bern wird dieses Instrument Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept genannt. Die erste Generation der Agglomerationsprogramme wurde von den eidgenössischen Räten Ende 2010 für die Periode 2011 - 2014 verabschiedet. Die zweite Generation soll Ende 2014 für die Periode 2015 - 2018 verabschiedet werden. Gemäss Antrag des Bundesrats ist die zweite Tramachse im Agglomerationsprogramm 2. Generation bereits als B-Massnahme aufgeführt. Damit anerkennt der Bund die Plausibilität und den Nutzen des Vorhabens. Stimmen die eidgenössischen Räte dem Antrag des Bundesrats zu, so bestehen somit gute Aussichten, dass das Vorhaben - bei entsprechendem Projektierungsstand (Vorprojekt 2016) - im Agglomerationsprogramm 3. Generation als A-Massnahme eingestuft wird. Voraussetzung dafür ist, dass auf Bundesebene die bisher befristete Finanzierung der Agglomerationsprogramme definitiv geregelt werden kann. Der Bundesrat hat dazu Ende Februar 2014 seinen Vorschlag für einen Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) in die Vernehmlassung geschickt.

Grundsätzlich gilt die Einstufung einer Massnahme mit A-Priorität als definitive Zusage des Bundesbeitrags. Diesbezüglich hat das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die zweite Generation der Agglomerationsprogramme folgende Anforderungen formuliert: „Generell wird eine Massnahme nur dann als baureif erachtet, wenn zwei Jahre vor der geplanten Umsetzung ein Vorprojekt vorliegt. Bei kleineren Massnahmen, die eine weniger komplexe Vorbereitung erfordern, kann von diesem Grundsatz abgewichen werden. Der Bund fordert die Agglomerationen jedoch dazu auf, zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms, für alle in der A-Liste aufgeführten Massnahmen über ein Vorprojekt zu verfügen, damit u. a. eine genügend präzise Einschätzung der Kosten und Wirkungen der Massnahmen vorhanden ist.“

Da der Infrastrukturfonds, der u. a. zur Finanzierung der Agglomerationsprogramme dient, nach der zweiten Generation weitgehend ausgeschöpft sein wird, hat der Bundesrat mit dem NAF eine dauerhafte Finanzierungslösung für Agglomerationsverkehrsprojekte vorgeschlagen. Da sich die Agglomerationsprogramme als Planungsinstrument gut bewährt haben und unumstritten sind, ist davon auszugehen, dass Anforderungen und Beurteilungskriterien für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme im Wesentlichen unverändert bleiben

Zum heutigen Zeitpunkt ist deshalb davon auszugehen, dass für die zweite Tramachse im 1. Quartal 2016 ein Vorprojekt mit Kostenschätzung vorliegen muss, um die Voraussetzungen für die Aufnahme des Projekts in das Agglomerationsprogramm der 3. Generation und in der Folge in die Liste der A-Massnahmen zu erfüllen.

2.5 Abgrenzung zu anderen Projekten

2.5.1 ZMB Länggasse - Wyler

Ein potentieller Vorteil der Bestvariante „Zweite Tramachse Altstadt Nord“ besteht darin, dass ihre Trassierung im Abschnitt Bubenbergplatz bis Speichergasse mit einer allfälligen Tramlinie Länggasse - Wyler übereinstimmt. Ob zur Lösung der grossen Kapazitätsprobleme auf diesen Strecken tatsächlich eine Tramlinie realisiert werden soll, wird im Rahmen einer ZMB in den Jahren 2014/15 geprüft.

2.5.2 Neuer Bahnhofzugang Bubenberg und Umfeld

Der Bahnhof Bern ist nach Zürich und weit vor Basel, Genf, Lausanne oder Luzern der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Die Kapazitätsgrenzen der bestehenden Publikumsanlagen sowie des RBS-Bahnhofs sind bereits erreicht. Der erste markante Ausbauschnitt im Bahnhof soll deshalb dort erfolgen, wo die Engpässe am grössten sind: beim Bahnhof RBS und bei den Publikumsanlagen der SBB. Für den RBS soll ein neuer Bahnhof unter den heutigen SBB-Anlagen (Perrons und Bahnhofhalle) realisiert werden. Um die bestehenden Bahnhofszugänge zu entlasten, plant die SBB, ihre Publikumsanlagen auszubauen. Konkret geht es dabei um eine neue Personenunterführung (die sogenannte Westpassage), die unter der Perronhalle gebaut und durch einen leistungsfähigen Bahnhofzugang beim Bubenbergzentrum (zwischen Burgerspital und Schanzenstrasse) erschlossen werden soll. Dieser neue Bahnhofzugang Bubenberg bildet einen wesentlichen Bestandteil des Projekts Zukunft Bahnhof Bern. Der Gemeinderat hat am 22. Januar 2014 einen Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts zuhanden des Stadtrats verabschiedet, der entsprechende Stadtratsbeschluss (Kreditbewilligung) ist im Frühling 2014 zu erwarten. Das Baubewilligungsverfahren ist für Mitte 2016 vorgesehen. Das Vorhaben wird in enger Koordination auf das Projekt Zweite Tramachse abgestimmt.

Bei der Projektierung hat sich gezeigt, dass der neue Bahnhofzugang von mehr Personen täglich benutzt werden wird, als dies heute beim Bahnhofplatz der Fall ist. Der motorisierte Individualverkehr am Bubenbergplatz muss deshalb teilweise umgelenkt werden, das dazu notwendige neue

Betriebs- und Gestaltungskonzept hat der Gemeinderat im Dezember 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Gestützt darauf wird nun ein Konzept zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement im Raum Mattenhof - Bahnhof - Obere Altstadt erarbeitet. Für den stabilen Betrieb der zweiten Tramachse braucht es nach heutigem Kenntnisstand auf der Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk keine zusätzlichen Massnahmen. Weitere Abklärungen zu diesem Thema sind deshalb vor Beginn der Projektierung der zweiten Tramachse nicht erforderlich.

3. Warum ein Wettbewerb?

Im Hinblick auf die Projektierung der zweiten Tramachse Innenstadt soll ein Projektwettbewerb durchgeführt werden. Im Vergleich zu einer konventionellen Planerausschreibung bietet ein Wettbewerb verschiedene Vorteile: Nicht nur ein einziges Planungsteam setzt sich mit der technischen Fragestellung auseinander, sondern die fachlich-kreative Kompetenz aller Wettbewerbsteilnehmenden kann genutzt werden. Damit können schon in der ersten Projektphase die bestehenden Gestaltungsfreiräume optimal ausgelotet und dargestellt werden. Mit der Wettbewerbsjury und dem Vorprüfungsgremium stehen der Stadt zudem zusätzliche qualifizierte Experten zur Verfügung, welche die Wettbewerbsbeiträge prüfen und eine Vergabeempfehlung abgeben.

Basis für den Wettbewerb ist die ZMB. Diese gibt die Linienführung des Trams vor. Der Wettbewerb hat zum Ziel, die neue Tramlinie bestmöglich ins Stadtbild und ins Gesamtverkehrssystem zu integrieren. Als Resultat ist ein breiteres Spektrum von Lösungsmöglichkeiten zu erwarten sowie Verbesserungsvorschläge für das bestehende System. Der Wettbewerb schafft damit bereits kurz nach Start des Planungsprozesses Transparenz bezüglich der Lösungsmöglichkeiten und ermöglicht deren frühe öffentliche Präsentation. Auch kann mit der geeigneten Zusammensetzung der Wettbewerbsjury das ganze Spektrum öffentlicher Interessen frühzeitig direkt einbezogen werden.

Die Kosten des Wettbewerbs sind aufgrund der Ausgaben für Wettbewerbsvorbereitung, Jurierung und Preisgelder um rund Fr. 400 000.00 höher als die Kosten einer konventionellen Ausschreibung. Angesichts der oben beschriebenen Vorteile erachtet der Gemeinderat diese Ausgaben als lohnenswert und gerechtfertigt. Der Wettbewerb wird in Zusammenarbeit mit der neu geschaffenen Fachstelle Wettbewerbe von Hochbau Stadt Bern durchgeführt.

4. Organisation

Die Projektorganisation ist analog der Organisation im Projekt Tram Region Bern vorgesehen. Als Besteller treten der Kanton und die Stadt Bern auf. Oberstes Organ ist die Behördendelegation. Darin vertreten sind die Direktorin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (Vorsitz), der Stadtpräsident sowie die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün). Weitere Gremien der Bauherrschaft sind ein Lenkungsausschuss sowie ein Gesamtprojektteam.

5. Kostenzusammenstellung/Projektierungskredit

5.1 Kosten der ZMB und Kostenschätzung für die Zweite Tramachse

5.1.1 Kredit ZMB

Für die ZMB wurde mit Gesamtkosten von Fr. 524 000.00 gerechnet. Dieser Betrag wurde gemäss dem folgendem Finanzierungsschlüssel unter den Projektpartnern aufgeteilt: Der Kanton übernahm 80 Prozent, die Gemeinden Bern, Köniz und Ostermündigen je 6,66 Prozent der Gesamtkosten. Für den Kostenanteil der Stadt Bern an der ZMB Zweite Tramachse hat der Gemeinderat am

7. September 2011 einen Projektierungskredit von Fr. 34 933.00 bewilligt. Dieser Kredit wird unabhängig von den weiteren für dieses Projekt erforderlichen Krediten abgerechnet und ist somit im hier beantragten Planungskredit nicht enthalten.

5.1.2 Kostenschätzung für die Zweite Tramachse

In der ZMB wurden für die nun weiter zu bearbeitende Bestlösung folgende Realisierungskosten geschätzt (Kostengenauigkeit +/- 30 %; sämtliche Angaben exkl. MwSt.):

Baukosten	Fr. 70 000 000.00
Honorare, Baunebenkosten, Diverses	Fr. 18 000 000.00
Unvorhergesehenes (20 %)	Fr. 17 000 000.00
Total Investitionskosten Infrastruktur	Fr. 105 000 000.00
Investitionskosten Rollmaterial	Fr. 5 000 000.00
Gesamtkosten	Fr. 110 000 000.00

Diese Kostenschätzung diene als Basis für den vorliegend beantragten Projektierungskredit.

5.2 Projektierungskredit Zweite Tramachse (Wettbewerb und Vorprojekt)

5.2.1 Kostenteiler

Für die ersten Projektphasen bis zum Abschluss des Bewilligungsverfahren (Phasen 21, 22, 31, 32 und 33 gemäss SIA 112) schliessen sich der Kanton Bern (handelnd durch die BVE), die Stadt Bern (handelnd durch den Gemeinderat, hier vertreten durch die Direktion TVS) sowie BERNMOBIL auf Basis einer Projektierungs- und Finanzierungsvereinbarung zu einer einfachen Gesellschaft im Sinn von Artikel 530 ff. OR zusammen.

Für den vorliegenden Projektierungskredit werden die Kosten unter den beiden Parteien Kanton Bern und Stadt Bern im Verhältnis von 70 % (Kanton) zu 30 % (Stadt) aufgeteilt. Nach Abschluss der Phase 31 (Vorprojekt) wird die Verteilung der Kosten für die weiteren Arbeiten (Projektierungen und Realisierung) neu geregelt.

5.2.2 Kostenzusammenstellung Projektierungskredit

Der vorliegende Kreditantrag umfasst folgende Kostenbestandteile:

- *Vorleistungen:* Diese umfassen die Aufwendungen, um das Projekt auf der Basis der ZMB zu initialisieren und weiterzuentwickeln. Die Vorbereitungsarbeiten sollen so weit vorangetrieben werden, dass die Publikation des Wettbewerbs unmittelbar nach einem positiven Volksscheid zum Tram Region Bern in der Gemeindeabstimmung vom 28. September 2014 ausgelöst werden kann.
- *Projektierungskosten (Vorprojekt und Wettbewerb):* Diese umfassen die Aufwendungen für den Wettbewerb (Durchführung, Jurierung, Honorierung, etc.) sowie die Erarbeitung des Vorprojekts.
- *Bauherrenunterstützung (extern):* Aufgrund der Komplexität des Bauvorhabens werden zur Unterstützung der Bauherrschaften externe Dienstleistungen in administrativen, koordinativen und technischen Belangen benötigt.
- *Experten/Gutachten/Beurteilungen/UVP 1. Stufe:* Aufgrund der städtebaulich heiklen Aufgabe sowie der Komplexität des Vorhabens werden externe Dienstleistungen benötigt (Fachgutachten, Aufarbeitung von Grundlagen etc.). Zudem ist auf Stufe Vorprojekt die erste Stufe einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen.

Daraus ergibt sich folgende Kostenzusammenstellung:

<i>Leistung</i>	<i>Total Aufwand</i>	<i>Anteil Stadt (30%)</i>
Vorleistungen	Fr. 100 000.00	Fr. 30 000.00
Projektierungskosten (Wettbewerb und Phase Vorprojekt)	Fr. 2 100 000.00	Fr. 630 000.00
Bauherrenunterstützung (extern)	Fr. 500 000.00	Fr. 150 000.00
Experten/Gutachten/Beurteilungen/UVP 1. Stufe	Fr. 500 000.00	Fr. 150 000.00
<u>Unvorhergesehenes (ca. 20 %)</u>	<u>Fr. 650 000.00</u>	<u>Fr. 195 000.00</u>
Total exkl. MwSt	Fr. 3 850 000.00	Fr. 1 155 000.00
MwSt. 8 %		Fr. 95 000.00
Total beantragter Projektierungskredit inkl. 8 MwSt.	Fr. 1 250 000.00	

5.2.3 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungswert	1 250 000.00	1 125 000.00	1 000 000.00	125 000.00
Abschreibung 10 %	125 000.00	125 000.00	125 000.00	125 000.00
Zins 2.28 %	28 500.00	25 650.00	22 800.00	2 850.00
Kapitalfolgekosten	153 500.00	150 650.00	147 800.00	127 850.00

6. Weiteres Vorgehen/Termine

Das genehmigte Vorprojekt für die zweite Tramachse Innenstadt muss im 1. Quartal 2016 vorliegen, damit das Projekt rechtzeitig zur Aufnahme in die Liste der A-Massnahmen der 3. Generation der Agglomerationsprogramme dem Bund angemeldet werden kann.

Unter der Voraussetzung, dass

- der Stadtrat den vorliegenden Projektierungskredit bis Mitte 2014 bewilligt (das Geschäft wird dem Gemeinderat und dem Stadtrat gleichzeitig mit dem Antrag für den Ausführungskredit Tram Region Bern unterbreitet), und
- die Vorlage Tram Region Bern von den Stimmberechtigten der Stadt Bern angenommen wird, ist folgendes Vorgehen bis zum Abschluss der Phase Vorprojekt geplant:

Vorbereitung Wettbewerb	bis Sept. 2014
Publikation Wettbewerb	Oktober 2014
Jurierung Wettbewerb	Frühjahr 2015
Genehmigung Vorprojekt inkl. Kostenschätzung und Kostenteiler	1. Quartal 2016

Antrag

1. Der Stadtrat bewilligt für die Durchführung des Wettbewerbs und die Erarbeitung des Vorprojekts der zweiten Tramachse Innenstadt Bern einen Projektierungskredit von Fr. 1 250 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung Konto I5100334 (Kostenstelle 510110).
2. Der Projektierungskredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
3. Der Investitionskredit I5800081 (Projektierungskredit von Fr. 34 933.00 für die ZMB Zweite Tramachse) wird unabhängig von den weiteren für dieses Projekt erforderlichen Krediten abgerechnet und ist im vorliegenden Kreditantrag nicht enthalten.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 12. März 2014

Der Gemeinderat

Beilage

Infolyer ZMB Zweite Tramachse (Mai 2012)