

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Neuer Zugang Bubenberg und Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschritt; Erhöhung Projektierungskredit

1. Worum es geht

In den kommenden Jahren soll der Bahnhof Bern gemäss dem Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut werden. Im ersten Ausbauschritt wird bis 2025 ein neuer Bahnhof für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) realisiert und die Publikumsanlagen SBB werden mit neuen Passagen, einem attraktiven Zugang beim Bubenbergzentrum und einem neuen Zugang Länggasse auf der Grossen Schanze erweitert. Zu diesen Vorhaben läuft gegenwärtig das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren (PGV). SBB und RBS rechnen mit einem Baubeginn in der ersten Hälfte 2017, einer insgesamt gut achtjährigen Bauzeit und einer Inbetriebnahme Ende 2025.

Der Stadtrat hat sich in den vergangenen Jahren mehrfach mit dem Gesamtkonzept ZBB befasst (SRB 573 vom 29. Oktober 2009; SRB 189 vom 10. Mai 2012; SRB 2014-170 vom 3. April 2014). Der Gemeinderat verzichtet deshalb vorliegend auf eine ausführliche Darlegung des Gesamtvorhabens und der bereits gefällten Beschlüsse.

Abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs sollen 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 den Veloverkehr zu erzielen.

Im Gegensatz zu den ZBB-Vorhaben von SBB und RBS ist die Finanzierung der Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschritts noch nicht gesichert; die Massnahmen werden auch nicht in einem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV), sondern nach kantonalem Recht in einem Baubewilligungsverfahren bewilligt. Ziel ist es, die Massnahmen ebenfalls bis Ende 2025 umzusetzen. Diese Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschritts umfassen folgende 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 diese Bausteine liegen Studien und Konzepte vor, die gemäss dem zur Anwendung kommenden ZBB-Finanzierungsschema über den mit SRB 189 vom 10. Mai 2012 auf 1.875 Mio. Franken erhöhten ZBB-Planungskredit finanziert worden sind (vgl. dazu hinten Ziff. 7.1).

Mit SRB 2014-170 vom 3. April 2014 hat der Stadtrat einen Projektierungskredit von Fr. 880 000.00 für die Erarbeitung eines Bau- und Auflageprojekts zum neuen Zugang Bubenberg bewilligt; detaillierte Informationen dazu finden sich in der seinerzeitigen Stadtratsvorlage. Vorliegend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat für die Erarbeitung der Vorprojekte zu den Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschritts ZBB (Bausteine 1 bis 4) eine Aufstockung dieses Projektierungskredits um Fr. 1 850 000.00 auf Fr. 2 730 000.00.

Der Gemeinderat hat erwogen, für die Verkehrsmassnahmen einen eigenen bzw. separaten Projektierungskredit zu beantragen, weil der Zugang Bubenberg und die Verkehrsmassnahmen zwar sachlich zusammenhängen, es sich aber um zwei unterschiedliche Projekte handelt, auf die die Stadt einen unterschiedlichen Einfluss hat: Beim Zugang Bubenberg entscheidet die Stadt einzig über einen Finanzierungsbeitrag an ein Projekt von Bund und Kanton, das auch ohne Zutun der Stadt gebaut werden kann. Bei den Verkehrsmassnahmen hingegen ist die Stadt selber zuständig, jene Massnahmen zu definieren und umzusetzen, die eine hohe Funktionalität des neuen Bahnhofszugangs sicherstellen. Sie ist dabei weitgehend frei, muss dann aber auch vor der Bevölkerung der Stadt Bern dafür die Verantwortung übernehmen. Eine rechtliche Überprüfung hat gezeigt, dass für die Projektierung beide Optionen - Zusammenrechnung der beiden Projektierungskredite oder separate Kredite - möglich sind. Mit dem Entscheid für eine Zusammenrechnung der Projektierungskosten will der Gemeinderat der Tatsache Rechnung tragen, dass die Verkehrsmassnahmen ein Folgeprojekt der Bahnhofserweiterung mit dem Zugang Bubenberg darstellen. Für die Bauprojekte der Verkehrsmassnahmen wird der Gemeinderat zudem voraussichtlich 2017 eine zweite Aufstockung des Projektierungskredits beantragen, welche wiederum dem fakultativen Referendum unterliegen wird.

Für den Stadtbeitrag an die Umsetzung des Zugangs Bubenberg und für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen werden zu gegebener Zeit aber auf jeden Fall separate Kreditvorlagen unterbreitet werden; denn es geht darum, dass sich die Stimmberechtigten dannzumal differenziert werden äussern können (vgl. dazu auch hinten Ziff. 9).

2. Ausgangslage

2.1 Neuer Zugang Bubenberg

Seit der Zustimmung des Stadtrats zum erwähnten Projektierungskredit hat die SBB für den Zugang Bubenberg das Auflageprojekt erarbeitet. Der Zugang ist integraler Bestandteil des Projekts Ausbau Publikumsanlagen SBB, welches gegenwärtig vom Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (PGV) geprüft wird. Das Vorhaben wurde am 24. August 2015 öffentlich aufgelegt.

Gemäss Auflageprojekt soll der Zugang in das bestehende Gebäude Bubenbergplatz 10 und 12 integriert werden. Die Verhandlungen der SBB mit den heutigen Eigentümern sind noch nicht abgeschlossen; die Eigentümer stehen dem Bauvorhaben jedoch positiv gegenüber. Das Minimalziel einer einvernehmlichen Lösung zur Umsetzung der „Variante Integration“ ist damit gesichert. Denkbar ist aber nach wie vor auch eine Variante mit einem Neubau des westlichen Teils des Bubenbergzentrums (Gebäude Bubenbergplatz 10 und 12). In seiner Einprache im Rahmen des PGV, welche sich auch zu weiteren Aspekten rund um das Gesamtvorhaben ZBB und insbesondere zum Bauablauf äussert, hat der Gemeinderat dazu Folgendes dargelegt: *„Mit der Integration des neuen Zugangs Bubenberg in die bestehende Liegenschaft Bubenbergplatz 10/12 liegt eine Lösung vor, die den technischen und rechtlichen Anforderungen entspricht. Sie ist aus architektonischer Sicht jedoch unbefriedigend, schöpft das Potential des Standorts nicht aus und leistet keinen Beitrag zur Aufwertung des Stadtraums. Die Stadt fordert bei der Weiterentwicklung (Ausführungsplanung) und Umsetzung der PGV-Variante eine gestalterische Begleitung durch die städtischen Fachstellen und die Konsultation der Stadtbildkommission.“*

Die Stadt favorisiert aus funktionalen, städteplanerischen und gestalterischen Gründen einen Neubau des Bubenbergzentrums (8 bis 12), allenfalls in Etappen. Die aktuelle Variante des PGV erfüllt nur die Minimalanforderungen. Sämtliche Planungen, welche weiter als die PGV-Minimalvariante

gehen, müssen zwingend auf einem qualitätssichernden Verfahren unter Einbezug der Stadt Bern basieren.“

2.2 Anforderungen an die Verkehrsanlagen

Mit dem neuen Bahnhofzugang Bubenberg entsteht auf dem Knoten Bubenbergplatz eine völlig neue Situation, die mit den heutigen Verkehrsanlagen nicht mehr adäquat bewältigt werden kann



(vgl. die Visualisierung der SBB oben). Ziel der laufenden Planung ist es, die künftigen Verkehrsanlagen so zu definieren, dass sie den dereinstigen Verkehrsanforderungen entsprechen.

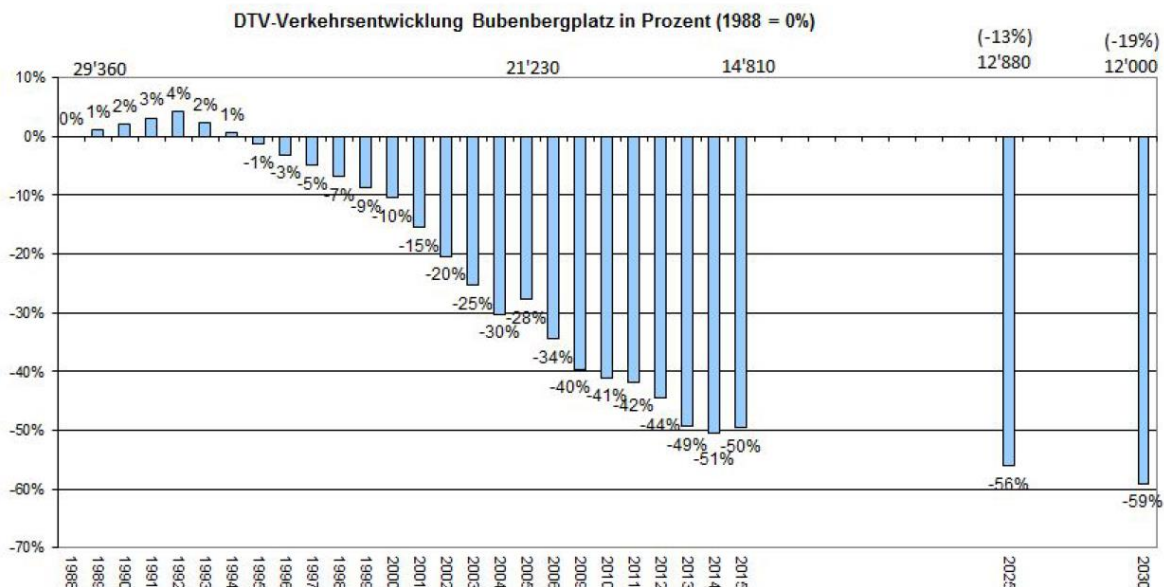
Zu den künftigen Anforderungen beim *Fussverkehr* im und um den Bahnhof liegen umfangreiche Unterlagen vor, die auf Prognosen des Kantons Bern für 2030 (Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern, Schlussbericht 2010) und auf den geplanten Bahnangeboten der S-Bahn und des Fernverkehrs basieren. Zur Tagesspitze werden dannzumal innerhalb von 10 Minuten 7 600 bis 9 700 Personen den Bubenbergplatz queren, während es heute bloss rund 1 700 Personen sind.

Für den *Motorisierten Individualverkehr (MIV)* liegt für die Region Bern für das Jahr 2030 zwar ebenfalls eine kantonale Prognose vor. Sie wurde 2015 aktualisiert und postuliert eine Verkehrszunahme um 25 %. Aus den übergeordneten Prognosen zur Entwicklung des MIV in der Region Bern lassen sich aber erfahrungsgemäss keine genügend zuverlässigen Hinweise auf die künftige MIV-Belastung an einem bestimmten Strassenquerschnitt ableiten. Dies gilt besonders für zentrale städtische Verkehrsachsen. Die kantonalen MIV-Prognosen für den Raum Bern decken sich zudem auch nicht mit den verkehrspolitischen Zielen des Gemeinderats: Der MIV soll im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität, welche die Wohn- und Lebensqualität ins Zentrum stellt, langfristig reduziert bzw. auf stadtverträglichere Verkehrsarten umgelagert werden (ÖV, Velo). Grosse Abweichungen zwischen übergeordneter Prognose und der effektiven Entwicklung zeigen sich zudem auch bei einem Blick zurück: In einer Prognose aus dem Jahr 2008¹ wurde für den MIV für den Zeitraum 2005 bis 2030 eine Zunahme um 16 % prognostiziert. Bei einer stetigen Zunahme des

¹ Gesamtsynthese ZMB Bern, Schlussbericht der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern vom 28. Mai 2008, Seite 31

MIV müssten deshalb heute 40 % dieser Prognose eingetroffen sein, d.h. das Verkehrsaufkommen müsste 6.4 % über dem Wert von 2005 liegen. Auf dem Bubenbergplatz hat aber die MIV-Belastung in diesem Zeitraum tatsächlich um 30 % abgenommen. Unter Berücksichtigung dieser Umstände wurde deshalb die für die Jahre 2025 und 2030 massgebliche Verkehrsbelastung auf dem Bubenbergplatz Nord (Achse Bahnhofplatz-Laupenstrasse) anhand folgender Überlegungen konkretisiert:

Das Verkehrsaufkommen auf dem Bubenbergplatz Nord hat in den letzten Jahren deutlich abgenommen. Während der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) im Jahr 1990 noch rund 30 000 Fahrzeuge umfasste (Personenwagen, Liefer-/Lastwagen und Busse), sind es heute nur noch rund 14 800 Motorfahrzeuge pro Tag. Diese Entwicklung ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass heute bereits mehr als die Hälfte aller Stadtberner Haushalte über kein eigenes Fahrzeug mehr verfügt. Es kann davon ausgegangen werden, dass in den kommenden Jahren die MIV-Belastung auf der Achse Bahnhofplatz-Laupenstrasse weiter abnehmen wird. Dies wird durch eine im Zusammenhang mit den flankierenden Verkehrsmassnahmen vorgenommene Analyse bestätigt. Für die bereits bekannten grösseren Verkehrsmassnahmen wurde dabei einzeln abgeschätzt, ob und wieviel sie dazu beitragen, den MIV im Umfeld des Bahnhofs bis zum Zeitraum 2025/2030 zu reduzieren bzw. auf den ÖV oder auf den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern. Analysiert wurden Massnahmen, die schon umgesetzt werden oder bewilligt sind (z.B. Velostation Schanzenpost, neue Linienführung Bus Linie 11), und Massnahmen, zu denen eine Planung vorliegt oder ein Planungsauftrag erteilt worden ist (z.B. Velorouten, Velogegenverkehr Schwarztorstrasse, Reduktion Parkplatzangebot Schützenmatte, Taktausbau S-Bahn, Doppelspurausbau Tram Linie 6 in Muri). Aus dieser Betrachtung resultiert in der Summe für den Bubenbergplatz Nord für 2025 ein DTV von knapp 13 000 und für 2030 ein DTV von rund 12 000 Fahrzeugen.



Die Reduktion der Kapazitäten für den MIV ist auf der fraglichen Achse verkräftbar, zumal es sich - da es in diesem Bereich kaum Haltemöglichkeiten bzw. Parkplätze gibt - grösstenteils um Durchgangsverkehr handelt, für welchen mit der Kleinen Westtangente eine Alternativroute zur Verfügung steht; dadurch wird ein gewisser Mehrverkehr auf der kleinen Westtangente und der Stadtbachstrasse entstehen. Der Gemeinderat wird das Nötige veranlassen, dass auf dieser Achse der Verkehr quartierverträglich abgewickelt werden kann. Ebenso ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich dabei gemäss aktuellen Erhebungen zu einem grossen Teil um kurze Fahrten vom Weissenbühl-/Mattenhofquartier ins Breitenrain-/Lorrainequartier oder umgekehrt handelt; solche Fahrten können und sollen jedoch gemäss den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Gemeinderats künftig vermehrt auf den ÖV und den Veloverkehr verlagert werden.

2.3 Vorgehen

Damit die künftigen Verkehrsanlagen rund um den Bubenberglplatz auf die prognostizierten Belastungen ausgerichtet werden können, wurde und wird seit 2011 schrittweise eine neue Verkehrslösung entwickelt:

Arbeiten abgeschlossen, Finanzierung über den Planungskredit ZBB

1. Schritt	Gesamtkonzept ZBB mit neuem Zugang Bubenberg	2011
2. Schritt	Definition Stossrichtung für die Verkehrslösung	2013
3. Schritt	Betriebs- und Gestaltungskonzept	2013
4. Schritt	Studie zur ergänzenden Personenunterführung	2014
5. Schritt	Testplanung Optimierung Veloverkehr	2015
6. Schritt	Optimiertes Betriebs- und Gestaltungskonzept	2015
7. Schritt	Flankierende Verkehrsmassnahmen	2015

Arbeiten ausstehend; Finanzierung über den vorliegend beantragten Kredit

8. Schritt	Phase Vorprojekte	ab 2016
------------	-------------------	---------

Arbeiten folgen; Finanzierung über spätere Kreditanträge

9. Schritt	Phase Bauprojekte	ab 2017
10. Schritt	Realisierung	ab 2020

3. Umfeld Zugang Bubenberg und ergänzende Personenunterführung (Bausteine 1 und 2 der Verkehrsmassnahmen)

3.1 Stossrichtungen/Betriebs- und Gestaltungskonzept 2013 (Schritte 2 und 3)

Gestützt auf das Gesamtkonzept ZBB wurden 2013 vier Stossrichtungen für Verkehrslösungen im Umfeld des Bahnhofs untersucht. Als Stossrichtung 1 galt die weitgehende Beibehaltung des Status Quo verbunden mit der Annahme, dass die auftretenden Kapazitätsprobleme mit der Zeit verschwinden würden, weil die Verkehrsteilnehmenden ihr Verhalten anpassen und andere Wege und/oder Ziele wählen würden. Diese Stossrichtung wurde in der Folge nicht vertieft bearbeitet, weil sie einerseits für das unmittelbare Umfeld des Hauptbahnhofs unangemessen wäre und andererseits den verkehrs-, umwelt- und wirtschaftspolitischen Zielen der Stadt sowie dem Gesamtkonzept ZBB widersprechen würde. Die übrigen, vertieft untersuchten Stossrichtungen lassen sich wie folgt schematisieren:

Stossrichtung 2

MIV auf der Achse Laupenstrasse-Bubenberglplatz

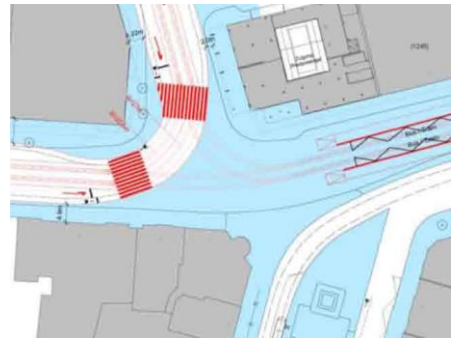
Bei diesem Lösungsansatz wird der MIV auf die Geradeausbeziehung Laupenstrasse-Bubenberglplatz beschränkt (Ausnahme: Rechtsabbieger aus der Schanzenstrasse in die Laupenstrasse). Die Abbiegebeziehungen von der Laupenstrasse und vom Bubenberglplatz in die Schanzenstrasse und von der Schanzenstrasse zum Bubenberglplatz sind für den MIV unterbunden.



Stossrichtung 3

MIV auf der Achse Laupenstrasse-Schanzenstrasse

Hier bleibt für den MIV die Abgabebeziehung Laupenstrasse-Schanzenstrasse in beiden Fahrrichtungen offen, der Bubenbergplatz wird aber weitgehend vom MIV freigehalten. Die ÖV-Haltestellen werden in dieser Stossrichtung auf dem Bubenbergplatz angeordnet.



Stossrichtung 4

Trennung MIV und Fussverkehr

Bei diesem Ansatz wird das heutige Verkehrsregime beibehalten und die Passage vom Bahnhof wird für den Hauptstrom der Passantinnen und Passanten bis zum Hirschengraben verlängert. Ein Ausgang beim Bubenbergzentrum bleibt bestehen, er hat aber verglichen mit den Stossrichtungen 2 und 3 eine geringere Bedeutung.



Diese drei Stossrichtungen wurden anhand von acht Kriteriengruppen (ÖV, Fussverkehr, Velo, Stadtgestalt, Anlieferung, MIV, Etappierbarkeit und Kosten) mit insgesamt 18 Einzelkriterien bewertet mit dem Ergebnis, dass die Stossrichtung 2 vom Gemeinderat als Bestvariante und als Grundlage für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts festgelegt wurde. Darüber wurde die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) am 19. September 2013 und insbesondere am 28. November 2013 vertieft informiert; dem Stadtrat wurde das Zwischenergebnis im Rahmen der erwähnten Kreditvorlage (SRB 2014-170 vom 3. April 2014) dargelegt. An einer Medienkonferenz wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept Ende 2013 auch der Öffentlichkeit vorgestellt

3.2 Machbarkeitsstudie ergänzende Personenunterführung (Schritt 4)

Eine in der Zwischenzeit durchgeführte Studie zur bautechnischen Machbarkeit der ergänzenden Personenunterführung bestätigt, dass eine Zirkulationsfläche von ca. 6,3 Metern Breite in dem stark von Werkleitungen beanspruchten Untergrund realisierbar ist. Zudem ist es möglich, entlang der Zirkulationsachse mindestens 500 m² Nutzflächen zu realisieren, die einen Ertrag von bis zu 0,4 Mio. Franken pro Jahr abwerfen könnten. Als Bauzeit wurde eine Dauer von rund anderthalb Jahren ermittelt. Die Baukosten werden ohne zusätzliche Nutzflächen auf rund 22,0 Mio. Franken, mit zusätzlichen Nutzflächen auf rund 29,0 Mio. Franken geschätzt (+/- 30 %).

Für den ersten Ausbauschritt ZBB (2025) ist die ergänzende Personenunterführung je nach Variantenwahl für die künftige Gestaltung des Knotens Bubenbergplatz (vgl. Ziff. 3.4.2) noch nicht zwingend notwendig. Längerfristig, d.h. mit der Realisierung der seitlichen Erweiterung des SBB-Bahnhofs im zweiten Ausbauschritt ZBB, werden die Kapazitäten jedoch unabhängig von der Variantenauswahl ohne ergänzende Personenunterführung nicht mehr ausreichen. Folglich lautet die Frage nicht *ob*, sondern *wann* eine ergänzende Personenunterführung realisiert werden soll. Aus diesem Grund wird bei dem in der nächsten Projektierungsphase anstehenden Variantenentscheid für den Knoten Bubenbergplatz auch zu beachten sein, ob es hinsichtlich Kosten, Bauprozessen und Verkehr zweckmässiger ist, die ergänzende Personenunterführung gleichzeitig mit dem Zugang Bubenberg zu erstellen. Eine spätere Realisierung wäre hinsichtlich dieser Aspekte mit Nachteilen verbunden.

Aus städtebaulicher Sicht ist zudem zu beachten, dass die ergänzende Personenunterführung einen Ausgang beim oberen Hirschengraben hat. Der Hirschengraben ist neben der Grossen Schanze der einzige bedeutende öffentliche Freiraum mit Parkcharakter im Bahnhofgebiet. Aus stadträumlicher und denkmalpflegerischer Sicht sind deshalb weitreichende Eingriffe in die Anlage möglichst zu vermeiden. Sind sie dennoch erforderlich, ist ein qualitätssicherndes Verfahren angebracht (z.B. Testplanung). Dieses Verfahren wird Antworten auf die Frage geben müssen, wie mit dem Bubenbergsdenkmal umzugehen ist, das in diesem Fall verschoben werden müsste. Denkbar wäre eine Neuplatzierung im Bereich des oberen Hirschengrabens. Bei einer Verkleinerung des breiten unteren Sockels wäre es allenfalls auch möglich, das Denkmal an seinen ursprünglichen Standort auf dem Bubenbergplatz zu verschieben. Diese Fragen gilt es im Zuge der weiteren Projektierung gemeinsam mit den betroffenen Fachstellen - insbesondere der Denkmalpflege - definitiv zu klären. Für die Ermittlung der Projektierungskosten wurden Kosten von 3,0 Mio. Franken für die Verschiebung bzw. die Abänderung des Denkmals angenommen (vgl. Ziffer 7.2; Realisierungskosten Baustein 2: 32,0 Mio. Franken).

3.3 *Testplanung für die Optimierung des Veloverkehrs (Schritt 5)*

In der Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept 2013 kritisiert, weil es im Umfeld des neuen Zugangs Bubenberg zu wenig Verbesserungen für den Veloverkehr vorsah. Diese Kritik hat schliesslich auch zur Einreichung der Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer): Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben (eingereicht am 16. Januar 2014) beigetragen. 2015 wurde deshalb zur Optimierung der Velolösung eine Testplanung mit einem Beurteilungsgremium und einem Begleitrat durchgeführt. Die Aufgabe des Beurteilungsgremiums war es, Empfehlungen für die Weiterbearbeitung der Verkehrslösung im Rahmen der Projektierung zu formulieren. Aufgabe des Begleitrats war es, den gesamten Prozess der Testplanung aktiv mitzugestalten und das Beurteilungsgremium zu beraten. Im Beurteilungsgremium waren die Stadt Bern mit drei Personen und der Kanton sowie BERNMOBIL mit je einer Person vertreten. Die weiteren Mitglieder des Beurteilungsgremiums waren Marie-Noëlle Adloph (manoa Landschaftsarchitekten, Meilen), Juliane Krause (Büro plan&rat, Braunschweig), Martin Urwyler (Stadt Luzern) und Professor Klaus Zweibrücken (Hochschule Rapperswil). Im Begleitrat haben mitgewirkt Daniel Imthurn (Präsident der Kommission Planung, Verkehr und Stadtgrün), Benno Frauchiger (Kommission Planung, Verkehr und Stadtgrün, Motionär), David Stampfli (Präsident Pro Velo Bern, Motionär Velonetzlücke beim Bubenbergplatz schliessen; vgl. Ziff. 6.2), Thomas Schneeberger, Pro Velo Bern), Gisela Vollmer (Koordination Fussverkehr Bern, Motionärin), Mirjam Bütler (Verband öffentlicher Verkehr VöV), Sven Gubler (Innenstadtorganisation Bern City) und Erwin Maurer (Vertretung Quartierkommission QM3).

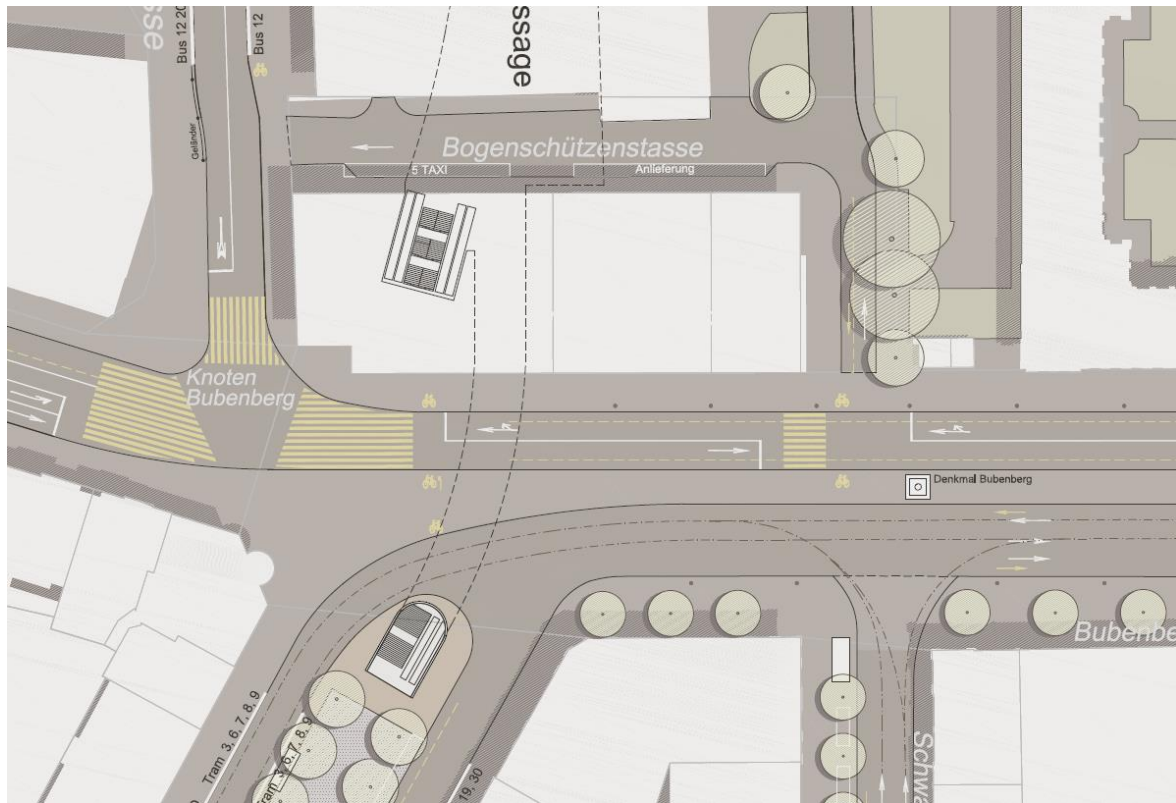
Im Rahmen der Testplanung wurden auch Verkehrssituationen überprüft, welche über den hier direkt betroffenen Perimeter hinausgehen und keinen direkten Einfluss auf den Zugang Bubenberg haben; sie sollen als sogenannte Drittprojekte weiterverfolgt werden (vgl. dazu Ziff. 6.2).

Über die Testplanung zum Veloverkehr im Bahnhofumfeld wurde die PVS am 23. April 2015 informiert. Dem Stadtrat wurde die Testplanung mit der Antwort auf die Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob): Testplanung - Optimierung Velolösung Umfeld Bubenbergplatz (SRB 2015-269 vom 18. Juni 2015) dargelegt.

3.4 *Aktueller Stand: Betriebs- und Gestaltungskonzept 2015 (Schritt 6)*

Basierend auf der Stossrichtung 2, dem ersten Betriebs- und Gestaltungskonzept 2013 (vgl. Ziff. 3.1) sowie den Ergebnissen der Testplanung Veloverkehr (vgl. Ziff. 3.3) wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept 2015 (BGK) für das Umfeld des Zugangs Bubenberg erarbeitet. Es zeigt die künftige Organisation und Gestaltung des Verkehrsraums sowie das Verkehrsmanagement, auf welchem die künftigen Projektierungsschritte basieren werden. Mit dem BGK sind allen Verkehrsarten und -strömen die Räume (Fahrspuren, Zirkulationsflächen und Warte- bzw. Stauräume) und

Grünzeiten so zugewiesen, dass die Anforderungen aus dem ersten Ausbauschnitt ZBB erfüllt werden können. Die Dominanz des Verkehrs kann durch die Reduktion der Anzahl Fahrspuren und eine angepasste Strassengeometrie (Abgrenzung Fahrbahn zu Trottoir) deutlich reduziert werden, so dass die Fussgängerströme den erforderlichen Raum erhalten und eine stadträumlich verbesserte Situation entsteht. Innerhalb des BGK bestehen noch zwei Varianten (vgl. dazu im Detail Ziff. 3.4.2). Der Variantenentscheid wird im Rahmen des Vorprojekts zu fällen sein, für welches die vorliegende Kreditaufstockung beantragt wird.



Betriebs- und Gestaltungskonzept 2015: Variante 1 mit ergänzender Unterführung und Denkmal auf dem Bubenbergplatz (Detailplan siehe Beilage)

Die Richtkosten für die Umsetzung der Massnahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts werden - ohne ergänzende Unterführung - auf rund 20 Mio. Franken geschätzt (+/-50 %).

3.4.1 Wichtigste Merkmale des Betrieb- und Gestaltungskonzepts

Nachfolgend sind die wichtigsten Merkmale des BGK stichwortartig beschrieben. Die Merkmale, in denen sich die beiden erwähnten Varianten unterscheiden, sind entsprechend bezeichnet:

Öffentlicher Verkehr

- ÖV wird an der Lichtsignalanlage (LSA) priorisiert, Reisezeitverluste sind minimiert;
- ÖV kann von der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse abbiegen;
- ÖV auf dem Bubenbergplatz Nord in beiden Fahrrichtungen im Mischverkehr;
- vergrösserte Wartebereiche bei den Haltestellen in der Laupen- und Schanzenstrasse;
- keine Veränderungen an den Gleisanlagen;
- geometrische Anforderungen für eine zweite Tramachse Innenstadt und für ein Tram Länggasse sind berücksichtigt.
- LSA mit einer Umlaufzeit von 50 oder 60 Sekunden (*Variante 1 oder 2*);

Fussverkehr

- vergrösserte Zirkulationsflächen und Warteräume;
- hindernisfreie Umsetzung (Behindertengleichstellungsgesetz);
- verbreiterte Mittelzone zwischen Bubenbergplatz Nord und Bubenbergplatz Süd;
- kurze Querungsstrecken, Querungen in einer Grünphase möglich;
- mit oder ohne ergänzende Personenunterführung Zugang Bubenberg-Hirschengraben (*Variante 1 oder 2*).

Veloverkehr

- vergrösserte Fahrbereiche und Warteräume;
- eigene Velospur beim Bubenbergplatz Nord (beide Richtungen);
- direkte oder - wie heute - indirekte Verbindung Hirschengraben-Schanzenstrasse (*Variante 1 oder 2*);
- Querungen mit Wartebereichen auf der Mittelzone auf Höhe Schwanengasse/Bogenschützenstrasse sowie westlich vom Baldachin.

Motorisierter Individualverkehr

- Wegfall der Abbiegebeziehung Bubenbergplatz-Schanzenstrasse in beiden Fahrtrichtungen;
- Wegfall Linksabbieger von der Laupen- in die Schanzenstrasse;
- Begrenzung Kapazität der Achse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz auf die Belastung gemäss Prognose 2025 (vgl. Ziff. 2.2), d.h. Bubenbergplatz Nord nur noch je eine Mischverkehrsspur pro Richtung.

Anlieferung/Taxi:

- unveränderte Anzahl Anlieferplätze;
- Zufahrt Bogenschützenstrasse über Bahnhofplatz und Schanzenstrasse, Wegfahrt nur über Schanzenstrasse;
- zusätzliche Taxistandplätze in der Bogenschützenstrasse.

Der Stadtrat hat mit SRB 189 vom 10. Mai 2012 zur Aufstockung des Planungskredits ZBB folgendes verlangt: „*Im Projekt ZBB ist auch eine Verknüpfung mit der möglichen neuen Linienführung der ‚Zweiten Tramachse‘ (Teilbereich Perimeter Zukunft Bahnhof Bern) zu berücksichtigen. In der zu erarbeitenden Vorlage sind bei den Umsteigeverbindungen auch die Querungsstellen mit den weiteren ÖV-Verbindungen, dem MIV und den Velos bestmöglich auszugestalten. Die neue Westpassage ist so anzuordnen, dass die Umsteigebeziehungen zu den anderen ÖV-Angeboten mit möglichst kurzen Wegen erfolgen können.*“ Mit dem vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept sind diese Anforderungen erfüllt.

3.4.2 Zwei Varianten zum Knoten Bubenbergplatz

Die zwei offenen Varianten zur Verkehrsabwicklung beim Knoten Bubenbergplatz basieren auf den Ergebnissen der Testplanung Veloverkehr. Die Varianten unterscheiden sich in drei Merkmalen: *Umlaufzeit LSA, Veloführung Hirschengraben-Schanzenstrasse und ergänzende Personenunterführung*. Zwischen den Merkmalen bestehen Abhängigkeiten, weshalb sie nicht beliebig kombiniert werden können:

- *Variante 1*: Eine längere Umlaufzeit der LSA (60 Sekunden) ermöglicht für den Veloverkehr eine direkte Verbindung Hirschengraben-Schanzenstrasse. Heute ist diese Fahrbeziehung nur indirekt möglich. Bei der längeren Umlaufzeit reichen die Warteräume beim Fussgängerübergang vom Zugang Bubenberg zum Hirschengraben nicht aus, d.h. in der Spitzenstunde kann der Personenfluss ohne ergänzende Personenunterführung nicht mehr bewältigt werden. Variante 1 verlangt deshalb zwingend die gleichzeitige Realisierung der Personenunterführung.

Variante 2: Mit einer kürzeren Umlaufzeit der LSA (50 Sekunden) ist weiterhin nur eine indirekte Verbindung Hirschengraben-Schanzenstrasse für den Veloverkehr möglich. Die gewählte Umlaufzeit führt aber nicht zur Überlastung der Warteräume beim Fussgängerübergang, d.h. der Personenfluss ist auch in den Spitzenstunden ohne ergänzende Unterführung gewährleistet. Diese muss demnach nicht zwingend gleichzeitig realisiert werden.

	Umlaufzeit der LSA Knoten Bubenber	Veloführung Hirschengra- ben–Schanzenstrasse	Realisierungszeitpunkt Personenunterführung
Variante 1	60 Sekunden	direkt/in einer Phase	zwingend gleichzeitig
Variante 2	50 Sekunden	indirekt (wie heute)	nicht zwingend gleichzeitig

Die beiden Varianten sollen im Rahmen des Vorprojekts vertieft überprüft und zum Entscheid gebracht werden.

3.5 Verhältnis der Verkehrsmassnahmen zum Volksentscheid zur Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ (2009)

Am 29. September 2009 wurde die Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ von den Stimmberechtigten der Stadt Bern mit einem Nein-Stimmenanteil von 51 Prozent knapp abgelehnt. Die Initiative verlangte Folgendes: „Der Bahnhofplatz Bern wird vom motorisierten Individualverkehr befreit. Er ist für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr, Taxis sowie Notfallfahrzeuge offen zu halten. Anlieferung ist in begründeten Fällen gestattet. Die Umfahrung des Bahnhofplatzes hat ohne Erstellung neuer Tunnel zu erfolgen. Allfälliger Mehrverkehr in den Quartieren ist durch begleitende Massnahmen zu vermeiden.“

Die Stimmbevölkerung wurde seinerzeit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auch bei einer Ablehnung der Initiative zu gegebener Zeit neue Verkehrslösungen erforderlich werden. In der Abstimmungsbotschaft hiess es dazu: „Wenn die Passagierzahlen der Bahn zunehmen, muss auch der Zugang zur Bahn verbessert werden. Dies erfordert, unabhängig vom Ausgang der Abstimmung über die Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“, auf jeden Fall eine erhebliche Verkehrsreduktion und Anpassungen am Verkehrssystem. Ein vollständig autofreier Bahnhofplatz ist freilich keine zwingende Anforderung.“ In der Stadtratsvorlage zur Initiative (SRB 395 vom 25. Juni 2009) wurde noch konkreter auf diese sich schon damals abzeichnende Notwendigkeit hingewiesen: „Ein verbesserter Zugang zum Bahnhof erfordert unter anderem Anpassungen am Verkehrssystem in der Bogenschützenstrasse und auf dem Bubenbergplatz: Damit die Querung des Bubenbergplatzes Richtung Hirschengraben verbessert werden kann und der westliche Teil der Bogenschützenstrasse weitgehend vom Verkehr befreit werden kann, ist auf dem Bubenbergplatz eine Verkehrsreduktion um rund ein Drittel nötig. (...) Das Projekt ZBB wird unabhängig vom Entscheid zur Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“ Anpassungen am Verkehrssystem mit einer Verkehrsreduktion auf der Achse Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk nötig machen. Ein vollständig autofreier Bahnhofplatz ist aber keine zwingende Voraussetzung für das Projekt ZBB mit dem neuen Zugang West.“

Die mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehenen Verkehrsmassnahmen im Umfeld des künftigen Zugangs Bubenber stehen deshalb nicht im Widerspruch zur Ablehnung der Initiative „Für einen autofreien Bahnhofplatz“. Vielmehr entsprechen sie den bereits 2009 in Aussicht gestellten Veränderungen.

4. Flankierende Verkehrsmassnahmen in bahnhofnahen Stadtquartieren (Baustein 3 der Verkehrsmassnahmen)

Im Rahmen einer Studie zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement in der Innenstadt wurde für das für 2025 prognostizierte MIV-Aufkommen (vgl. Ziff. 2.2) ermittelt, wie der aus dem Umfeld des Zugangs Bubenberg verdrängte Verkehr - soweit er nicht durch Verlagerungen auf den ÖV und den Veloverkehr reduziert werden kann - effizient und für die angrenzenden Stadtquartiere, den ÖV und den Veloverkehr möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Das erarbeitete Konzept sieht dazu zwei Massnahmenpakete und zwei Verkehrsregime-Änderungen vor:

- Das erste Massnahmenpaket stellt mit Dosierungen an den Zufahrten zum Zugang Bubenberg (Belp-, Laupen-, Tiefenaustrasse und Lorrainebrücke) und mit Bevorzugungen (Belpstrasse links Richtung Inselplatz) bzw. Einschränkungen (Schützenmattstrasse links Richtung Bollwerk) von Abbiegebeziehungen sicher, dass beim Knoten Bubenberg die MIV-Belastung und die MIV-Kapazitäten übereinstimmen.
- Das zweite Massnahmenpaket enthält Anpassungen an bestehenden Lichtsignalanlagen (v.a. Achse Inselplatz - Henkerbrännli, Schwarztor- und Belpstrasse und Stadtbachstrasse) sowie eine zusätzliche Lichtsignalanlage (Knoten Bühlstrasse-Stadtbachstrasse), die aufgrund der vorgesehenen Dosierungen und Verkehrslenkung erforderlich werden.
- Die erste der beiden Änderungen im Verkehrsregime betrifft den ÖV und den Veloverkehr vom Bollwerk in Richtung Henkerbrännli. Die Neubrückstrasse soll umgebaut werden, damit Busse und Velos im Gegenverkehr direkt stadtauswärts fahren können. Der Umweg über die enge und oft staubelastete Schützenmattstrasse entfällt damit. Diese Änderung ist mit den ZBB-Partnern abgesprochen und mit der Planung Schützenmatt abgestimmt.
- Die zweite Verkehrsregime-Änderung betrifft das Mattenhof-Quartier. Dort hat sich gezeigt, dass die neue Verkehrsorganisation im Bahnhofumfeld zu einem Rückstau des MIV auf der Zieglerstrasse und als Folge zu Behinderungen auf der Effinger- und der Schwarztorstrasse führen würde. Mit Ausnahmen der Linien 9 und 19 wären davon alle wichtigen ÖV-Linien aus dem Süden und Westen der Stadt betroffen. Es ist deshalb vorgesehen, auf der Zieglerstrasse zwischen Inselplatz und Effingerstrasse ein Einbahnregime einzuführen. Der MIV wird nur noch in Fahrtrichtung Eigerplatz zugelassen und in der Gegenrichtung über die Route Zieglerstrasse-Schwarztorstrasse-Belpstrasse-Laupenstrasse geführt. Weil für den MIV in Richtung Eigerplatz auf der Zieglerstrasse eine Fahrspur ausreicht, können in diesem Abschnitt in beiden Fahrtrichtungen mit geringem Aufwand neu Velostreifen angeboten werden. Diese Massnahme hat zudem den positiven Nebeneffekt, dass sie die Verkehrsströme auf dem Inselplatz vereinfacht, was Spielräume für Optimierungen des Knotens und für die künftige Erschliessung des Inselareals eröffnet. Die Überprüfung in einer Verkehrssimulation hat ergeben, dass mit dieser Regimeänderung eine flüssige Verkehrsabwicklung im Mattenhof erreicht werden kann. Die zuständige Quartierorganisation QM3 ist über diese geplante Änderung des Verkehrsregimes informiert.

Die Kosten für die Umsetzung der flankierenden Massnahmen werden auf insgesamt rund 14,0 Mio. Franken geschätzt (+/-50 %). Sie hängen stark davon ab, welche LSA-Steuerungen in den nächsten Jahren ohnehin angepasst werden müssen und ob Synergien mit Strassen- und Werkleitungserneuerungen genutzt werden können. Dies wird sich erst in der weiteren Projektierung (Phase Vorprojekt) zeigen.

5. Neuer Zugang Länggasse (Baustein 4 der Verkehrsmassnahmen)

Mit dem ersten Ausbauschnitt ZBB realisieren die SBB zwischen dem Postparc und dem ehemaligen SBB-Hauptsitz den neuen Zugang Länggasse und eine neue Velostation. Mehrere Lifte werden zur neuen (unterirdischen) Passage Mitte führen, von wo aus die Perrons des Fernverkehrs und der S-Bahn in der bestehenden Perronhalle sowie der neue RBS-Bahnhof erschlossen werden. Der Schacht, durch den dereinst die Lifte geführt werden, dient in der Bauphase als Hauptzugriffspunkt für den Bau der Publikumsanlagen SBB. Die neue Velostation ersetzt die Abstellplätze, die heute am Standort des künftigen Zugangs angeboten werden und ermöglicht darüber hinaus einen Ausbau des Angebots. Der Aufgang aus der heutigen Hauptpassage auf die Grosse Schanze bleibt weiterhin bestehen.



Zugang Länggasse (Visualisierung SBB, 2015)

Für den Fuss- und Veloverkehr stellen sich damit zwischen dem Knoten Schanzenstrasse-Stadt-bachstrasse und dem Falkenplatz neue Anforderungen. Auch beim MIV verändern sich aufgrund der neuen Verkehrsführung beim Bubenbergrplatz und aufgrund der flankierenden Massnahmen die Rahmenbedingungen. Für den Zugang gibt es - anders als beim Zugang Bubenbergrplatz - noch kein finalisiertes Betriebs- und Gestaltungskonzept. Bevor die dazu erforderliche Studie der Stadt ausgelöst werden konnte, musste die Lösung der SBB für den Zugang Länggasse vorliegen; dies ist erst seit Frühling 2015 der Fall. Die entsprechenden Arbeiten wurden ausgelöst und werden - gemäss der üblichen ZBB-Finanzierung - über den Planungskredit finanziert (vgl. Ziff. 7.1). Aufgrund der bereits vorliegenden Erkenntnisse ist absehbar, dass der neue Zugang keine sehr umfangreichen Anpassungen an der Schanzenstrasse erfordern wird; im Wesentlichen wird es darum gehen, wie für den Fussverkehr die Verbindung zum Falkenplatz aufgewertet und wie die Zu- und Wegfahrt zu den Veloabstellplätzen sicher gelöst werden kann. Die Kosten für die - über den vorliegenden Kredit zu finanzierende - Projektierung sind aufgrund von Erfahrungswerten genügend gut abschätzbar.

Es ist nicht vorgesehen, dass sich die Stadt an den Kosten des Zugangs selber beteiligen wird.

6. Drittprojekte

6.1 Veloparkierung

Der Bedarf an Veloabstellplätzen im Umfeld des Bahnhofs ist bereits heute sehr gross und kann mit den vorhandenen Möglichkeiten nicht abgedeckt werden. Diese Entwicklung wird sich in den kommenden Jahren verstärken. Im Umfeld des Bahnhofs wird deshalb längerfristig ein bedeutend grösseres Angebot angestrebt, welches sukzessive erstellt werden soll. Bereits 2016 werden in

einem ersten Schritt die neue Velostation Schanzenbrücke (ca. 1 000 Abstellplätze) und der Ausbau der Velostation Schanzenstrasse (von 160 auf 300 Abstellplätze) in Betrieb genommen. Fest steht zudem, dass ab 2025 mit dem neuen Bahnhofzugang Länggasse eine weitere Velostation (rund 700 Abstellplätze) in Betrieb genommen werden soll. Weitere Ausbau-schritte mit zusätzlichen Velostationen sollen auf der Grundlage der Studie „Übergeordnete Nutzungen“ definiert werden, welche die ZBB-Planungspartner 2015 erarbeitet haben. Sie enthält eine breite Auslegeordnung zu Standort-Optionen möglicher Velostationen. Bis voraussichtlich Mitte 2016 sollen die Optionen detailliert überprüft und bewertet sowie die prioritären Ausbauprojekte definiert werden. Die Federführung für diese strategische Angebotsplanung liegt bei der Stadt, die Planungspartner sind darin jedoch eng eingebunden. Zusätzliche Abstellplätze sollen auch im öffentlichen Raum im weiteren Bahnhofumfeld angeboten werden.

6.2 Zusatzerkenntnisse aus der Testplanung Veloverkehr

Im Rahmen der Testplanung Veloverkehr wurden auch Themen bearbeitet, die über den Perimeter der Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB hinausreichen. Anlass zu dieser Perimetererweiterung gaben zwei im Stadtrat eingereichte Vorstösse:

- Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger/Gisela Vollmer): Entflechtung der Verkehrsströme im oberen Hirschengraben (eingereicht am 16. Januar 2014) verlangt eine Verschiebung der Tramgleise vom Hirschengraben West in den Hirschengraben Ost.
- Motion David Stampfli (SP): Velonetzlücke beim Bubenbergplatz schliessen (eingereicht am 16. Oktober 2014) verlangt eine Veloverbindung aus der Schauplatzgasse über den Bubenberplatz Süd zum Hirschengraben.

Diese Erkenntnisse aus der Testplanung werden bei der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Bubenbergplatz nicht berücksichtigt. Sie sollen in einem grösseren Zusammenhang oder unabhängig vom ersten Ausbauschnitt ZBB in Drittprojekten weiterverfolgt werden.

Im Rahmen der Testplanung Veloverkehr wurde erkannt, dass die mit der Motion der Fraktion SP geforderte Gleisverschiebung lokal für den Fuss- und Veloverkehr deutliche Vorteile bringen würde. Es wurde aber auch festgestellt, dass ein solcher Eingriff mit einem umfassenden Gleisanierungsprojekt kombiniert werden müsste. Ein solches steht bis 2025 nicht an. Zudem liegt zurzeit keine umfassende Beurteilung der Vor- und Nachteile einer Gleisverschiebung im Hirschengraben vor. Sie müsste aus einer vertieften Auseinandersetzung mit der längerfristigen städtebaulichen Gesamtentwicklung des Raums Hirschengraben-Bahnhofplatz-Bollwerk vorgenommen werden. Ob, wann und wie ein solcher Prozess aufgelöst werden soll, muss gestützt auf das Stadtentwicklungskonzept STEK 2015 und abgestimmt auf eine längerfristige Gleisersatzplanung von BERNMOBIL definiert werden. Aus diesen Gründen geht das aktuelle Betriebs- und Gestaltungskonzept von der heutigen Gleisanlage aus.

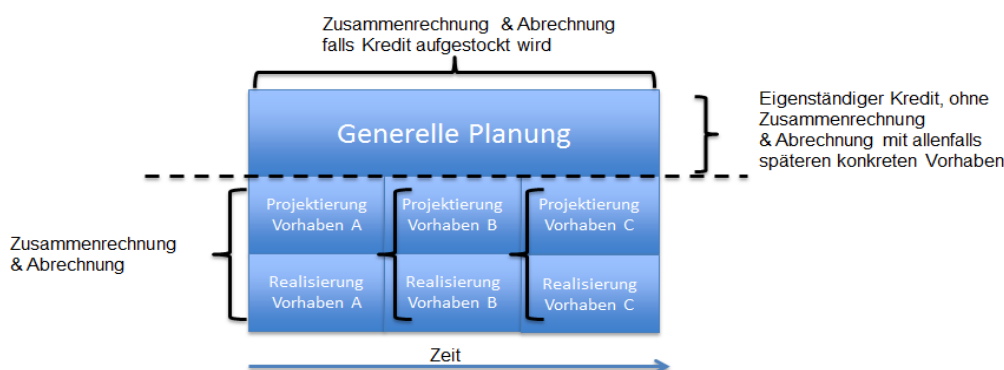
Für die Schliessung der Velonetzlücke zwischen Bubenbergplatz und Schautplatzgasse wurden in der Testplanung Varianten aufgezeigt, die in einem separaten Projekt der Stadt weiterzubearbeiten sind. Diese Arbeiten halten sich an die üblichen Erfüllungsfristen für politische Vorstösse. Ebenfalls in separaten Projekten der Stadt sind zudem die folgenden Vorschläge aus der Testplanung zu prüfen:

- Bubenbergplatz Süd: Verschiebung der Haltestelle der Buslinien 17/Weiermatt und 19/Elfenau, kombiniert mit einer Vorbereitung des Trottoirs oder einer Verschiebung der auf dem Trottoir markierten Veloabstellplätze auf die heutige Busspur.
- Schwanengasse: Velogegeverkehr Schwanengasse in Richtung Süden, mit einer Verschiebung des westlichen Trottoirrandes und Anpassungen an der Einmündung in die Bundesgasse.

7. Projektierungskredit

7.1 Vorbemerkung

In der Stadtratsvorlage zum Beitrag der Stadt an die Projektierung des Zugangs Bubenberg hat der Gemeinderat aufgezeigt, dass gemäss dem nachfolgenden ZBB-Finanzierungsprinzip Studien und generelle Planungen zu ZBB über den vom Stadtrat im Oktober 2009 bzw. Mai 2012 bewilligten Kredit von insgesamt 1,875 Mio. Franken finanziert werden. Darunter fallen auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept zum Umfeld des Zugangs Bubenberg, die Machbarkeitsstudie zur ergänzenden Personenunterführung, das Konzept zu den flankierenden Verkehrsmassnahmen und das Betriebs- und Gestaltungskonzept zum Umfeld des Zugangs Länggasse. Für alle weiterführenden Planungen, d.h. ab Stufe Vorprojekt, werden separate Kredite beantragt, die nicht mit dem Planungskredit zusammengerechnet werden.



7.2 Projektierungskredit Zugang Bubenberg (Phasen Vorprojekt und Bauprojekt)

Mit SRB 2014-170 vom 3. April 2014 hat der Stadtrat folgende Kosten als Beitrag der Stadt an die Projektierung des Zugangs Bubenberg bewilligt:

Beitrag Stadt an Vorprojekt	Fr.	75 000.00
Beitrag Stadt an Bauprojekt	Fr.	525 000.00
Projektunterstützung	Fr.	110 000.00
Experten / Gutachten / Reserven	Fr.	60 000.00
Realisierungsvorbereitung und -koordination	Fr.	110 000.00
Total inkl. MWSt	Fr.	880 000.00

7.3 Projektierungskredit Verkehrsmassnahmen (Phase Vorprojekt)

Hinsichtlich der Höhe der für die Verkehrsmassnahmen veranschlagten Projektierungskosten lässt sich der Gemeinderat von folgenden Überlegungen leiten: Die Realisierungskosten der Bausteine 1 bis 3 lassen sich beim heutigen Planungsstand grob schätzen (66,0 Mio. Fr.) und für den Baustein 4 kann aufgrund von Erfahrungswerten mit Realisierungskosten von rund 4,0 Mio. Franken gerechnet werden. Die gesamten Realisierungskosten werden somit in einer Grössenordnung von insgesamt rund 70,0 Mio. Franken liegen (+/-50%; inkl. MwSt.).

	Baustein 1	Baustein 2	Baustein 3	Baustein 4	Total
Realisierungskosten					
Fr.	20,0 Mio.	32,0 Mio.	14,0 Mio.	4,0 Mio.	70,0 Mio.

Diese Schätzung der Realisierungskosten dient dazu, gestützt auf die einschlägigen Normen der SIA die Kosten für die Erarbeitung der Vorprojekte zu ermitteln (Zeile 1 der folgenden Tabelle); daraus ergeben sich für die Projektierung bis zur Stufe Vorprojekt folgende Kosten:

	Baustein 1	Baustein 2	Baustein 3	Baustein 4	Total
Vorprojekt gemäss SIA Fr.	250 000.00	650 000.00	350 000.00	100 000.00	1 350 000.00
rechtliche / technische Gutachten Fr.	50 000.00	50 000.00	50 000.00	0.00	150 000.00
Information / Kommuni- kation Fr.	50 000.00	50 000.00	50 000.00	0.00	150 000.00
Unvorhergesehenes Fr.	50 000.00	50 000.00	50 000.00	50 000.00	200 000.00
Total Phase Vorprojekt inkl. MWSt Fr.	400 000.00	800 000.00	500 000.00	150 000.00	1 850 000.00

Erläuterungen

- zur Position Vorprojekt gemäss SIA: Beim Vorprojekt zum Baustein 2 sind 250 000.00 Franken für ein qualitätssicherndes Verfahren enthalten (für den Fall, dass Variante 1 weiterverfolgt wird, vgl. Ziffer 3.4.2).
- zur Position rechtliche/technische Gutachten: Diese enthält die Honorar- und Nebenkosten für Expertisen zu besonderen technischen und rechtlichen Fragen. Die Schätzung basiert auf allgemeinen Erfahrungswerten und auf Erkenntnissen aus den vorliegenden Studien.
- zur Position Information/Kommunikation: Diese enthält die Kosten für die projektspezifische Information und Kommunikation für die Verkehrsmassnahmen (Bausteine 1 bis 4)², u. a. für eine eigene Präsentation der Vorhaben im Informationsraum im Bahnhof, der gemeinsam mit den Planungspartnern ZBB betrieben wird. Die Schätzung basiert auf allgemeinen Erfahrungswerten.
- zur Position Unvorhergesehenes: Die Schätzung basiert auf allgemeinen Erfahrungswerten und auf Erkenntnissen aus den vorliegenden Studien.
- zur Gliederung der Kosten: Weil noch nicht sicher ist, ob für die Erarbeitung der Bauprojekte und für die Realisierung jeweils ein Gesamtkredit beantragt wird, werden die Kosten der Phase Vorprojekt für die vier Bausteine separat ausgewiesen. Sie können damit später separaten Projektierungs- oder Realisierungskreditvorlagen angerechnet werden.

Die Stadt strebt eine substanzielle Beteiligung des Kantons an den Kosten dieser Vorprojekte für die Verkehrsmassnahmen an. Da der Beitrag des Kantons noch nicht verbindlich zugesichert ist, beantragt der Gemeinderat einen Kredit im Umfang der vollen Kosten (Bruttokredit). Der Bund leistet aus dem Infrastrukturfonds grundsätzlich keine direkten Beiträge an Projektierungskosten.

7.4 Beantragte Kreditaufstockung

Für die anstehende Projektierung der Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschriffs ZBB beantragt der Gemeinderat vorliegend eine Erhöhung des vom Stadtrat bereits bewilligten Projektierungskredits für den Zugang Bubenbergr von Fr. 880 000.00 (vgl. Ziff. 7.2) um Fr. 1 850 000.00 (vgl. Ziff. 7.3) auf insgesamt Fr. 2 730 000.00.

7.5 Kapitalfolgekosten

Anlagen im Bau werden nach HRM2 grundsätzlich nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zu dem entsprechenden Abschreibungssatz der Anlagekategorie. Die Folgekosten des Gesamtprojekts können mit den aktuell vorliegenden Eckwerten noch nicht beziffert werden. Die nachfolgend aufgezeigten Abschreibungskosten über zehn Jahre würden bei einer Nichtrealisierung anfallen. Für die Kapitalfolgekosten ist der Betrag von Fr. 2 730 000.00 massgebend.

² die übergeordnete Kommunikation wird über den Planungskredit ZBB finanziert

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	2 730 000.00	2 457 000.00	2 184 000.00	273 000.00
Abschreibung 10%	273 000.00	273 000.00	273 000.00	273 000.00
Zins 2.3%	62 790.00	56 510.00	50 230.00	6 280.00
Kapitalfolgekosten	335 790.00	329 510.00	323 230.00	279 280.00

7.6 Ausblick: Weitere Projektierung der Verkehrsmassnahmen (Phase Bauprojekt)

Für die weitere Projektierung der Verkehrsmassnahmen (Phase Bauprojekt) werden in einem späteren Zeitpunkt weitere Kosten anfallen, die im Moment nicht abgeschätzt werden können. Sie hängen massgebend davon ab, ob die ergänzende Personenunterführung zum Hirschengraben realisiert wird oder nicht (vgl. dazu Ziffer 3.4.2). Dazu wird der Gemeinderat dem Stadtrat zu gegebener Zeit eine weitere Erhöhung des Projektierungskredits beantragen, welcher wiederum dem fakultativen Referendum unterliegen wird.

8. Finanzierung

8.1 Neuer Zugang Bubenberg

Die Kosten für die Realisierung des Zugangs Bubenberg werden gemäss dem Gesamtkonzept ZBB (2011) auf 99 Mio. Franken geschätzt. Der Bund hat mit seinen Beschlüssen zum letzten Agglomerationsprogramm (2. Generation) bereits einen Beitrag in der Höhe von 35 % zugesichert. Die Verhandlungen zwischen Kanton und Stadt zur Aufteilung der verbleibenden 65 % der Investitionskosten sind noch in Gang. Der Kanton will seinen Kostenanteil in den nächsten Rahemkredit für den öffentlichen Verkehr integrieren, welcher dem Grossen Rat im Frühjahr 2017 unterbreitet wird. Der Kostenschlüssel zwischen Kanton und Stadt muss daher bis Mitte 2016 festgelegt sein. Der Zeitpunkt für eine Volksabstimmung zum Stadtanteil an die Realisierungskosten steht noch nicht definitiv fest.

8.2 Verkehrsmassnahmen

Ziel ist es, für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen des ersten Ausbauschnitts ZBB zuerst die Mitfinanzierung durch den Bund zu sichern (Infrastrukturfonds). Im Mitwirkungsentwurf des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2015 sind die Bausteine 1 bis 4 mit Gesamtkosten von 80,0 Mio. Franken enthalten. Bis Mitte 2016 sollen die Kosten aufgrund vertiefter Abklärungen in der Phase Vorprojekt verifiziert werden, bevor das RGSK bereinigt wird und die Bausteine in das Agglomerationsprogramm (3. Generation) des Bundes integriert werden. Sollte gegen den Beschluss des Stadtrats zum vorliegenden Projektierungskredit das Referendum ergriffen werden, würden bis Mitte 2016 keine wesentlich genaueren Kostenschätzungen als heute vorliegen, was mit gewissen Risiken verbunden ist, weil sich der Bund nicht an Mehrkosten beteiligt, die erst nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms erkannt und gemeldet werden. Ein Finanzierungsbeschluss des Bundes ist frühestens in der zweiten Hälfte 2018 möglich.

Gestützt auf das Strassengesetz kann der Kanton Beiträge von bis zu 50 % an die nach Abzug der Bundesbeiträge verbleibenden Kosten von sogenannten Gemeindemassnahmen aus den Agglomerationsprogrammen leisten. In der aktuellen Finanzierungsperiode, und vermutlich auch darüber hinaus, liegt der Anteil für alle Projekte bei 35 % und ist nicht verhandelbar. Wie hoch die Beiträge effektiv ausfallen werden kann heute noch nicht abschliessend gesagt werden.

Eine Abstimmung zum städtischen Kredit für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen wird erst nach Abschluss der Projektierung durchgeführt. Aus heutiger Sicht dürfte dies frühestens 2019 der Fall sein. Zu diesem Zeitpunkt wird auch bekannt sein, wie hoch allfällige Bundesbeiträge ausfal-

len. Grundsätzlich stehen dann zwei Wege offen. Sind die Beiträge des Kantons gesichert, kann die Stadt den Stimmberechtigten eine Vorlage zu den Netto-Ausgaben der Stadt vorlegen. Andernfalls müsste den Stimmberechtigten eine Kreditvorlage zu den Brutto-Ausgaben unterbreitet werden; der Beitrag des Kantons wäre diesfalls später zur Abschreibung zu verwenden.

8.3 Gesamtsicht

Gemäss dem Gesamtkonzept ZBB 2011 betragen im ersten Ausbauschnitt die Kosten für den neuen Bahnhof des RBS 522 Mio. Franken und jene für die Publikumsanlagen im Bahnhof 246 Mio. Franken. An diesen Kosten wird sich die Stadt Bern nicht beteiligen. Trotz der noch offenen Fragen zum Kostenbeitrag der Stadt an die Realisierung des neuen Zugangs Bubenbergr (Ziff. 8.1) und - umgekehrt - einer Beteiligung von Bund und Kanton an den Kosten für die vorab von der Stadt zu tragenden Verkehrsmassnahmen (Ziff. 8.2), lässt sich festhalten, dass die Stadt insgesamt einen wesentlich kleineren Teil der Gesamtkosten des ersten Ausbauschnitts ZBB zu tragen haben wird als der Bund und der Kanton.

9. Terminübersicht

Aus heutiger Sicht gilt für die weiteren Schritte des ersten Ausbauschnitts folgender genereller Terminplan:

- Erste Aufstockung Projektierungskredit (= vorliegender Antrag)	vor Ende 2015
- Anmeldung Verkehrsmassnahmen Agglomerationsprogramm, 3. Generation	Mitte 2016
- Zweite Aufstockung Projektierungskredit (Bauprojekt Verkehrsmassnahmen)	ab 2017
- Realisierungskredit Zugang Bubenbergr	ab 2017
- Realisierungskredit Verkehrsmassnahmen	ab 2019
- Baubeginn	ab 2020
- Abschluss	bis 2025

10. Partizipation

Wie bei anderen grossen Infrastrukturprojekten wird die Projektierung der Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern durch einen partizipativen Prozess begleitet werden. Die Parteien, betroffenen Stadtteilorganisationen und Interessengruppen sollen ihre Anliegen einbringen können. Zu diesem Zweck wird nach dem Kreditbeschluss des Stadtrats eine Begleitgruppe geschaffen werden, in welcher regelmässig über den aktuellen Projektstand informiert wird und Anliegen zur weiteren Projektierung deponiert werden können.

11. 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 genehmigt das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Neuer Zugang Bubenberg und Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt; Erhöhung Projektierungskredit.
2. Für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen im ersten Ausbauschnitt wird der bestehende Kredit zu Lasten der Investitionsrechnung Konto I5100331 (KST 510200) von Fr. 880 000.00 um Fr. 1 850 000.00 auf neu Fr. 2 730 000.00 erhöht.
3. Der gesamte Projektierungskredit ist später in den Baukredit bzw. in die Baukredite aufzunehmen.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 28. Oktober 2015

Der Gemeinderat

Beilage:

Übersichtsplan zum Betriebs- und Gestaltungskonzept