

Bau- und Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern: Ausführungskredit

Das Wichtigste auf einen Blick	5
Die Ausgangslage	6
Die Bau- und Verkehrsmassnahmen	8
Kosten und Finanzierung	13
Das sagt der Stadtrat	15
Antrag und Abstimmungsfrage	16

Entwurf

Entwurf

I Innere Stadt

II Länggasse, Felsenau

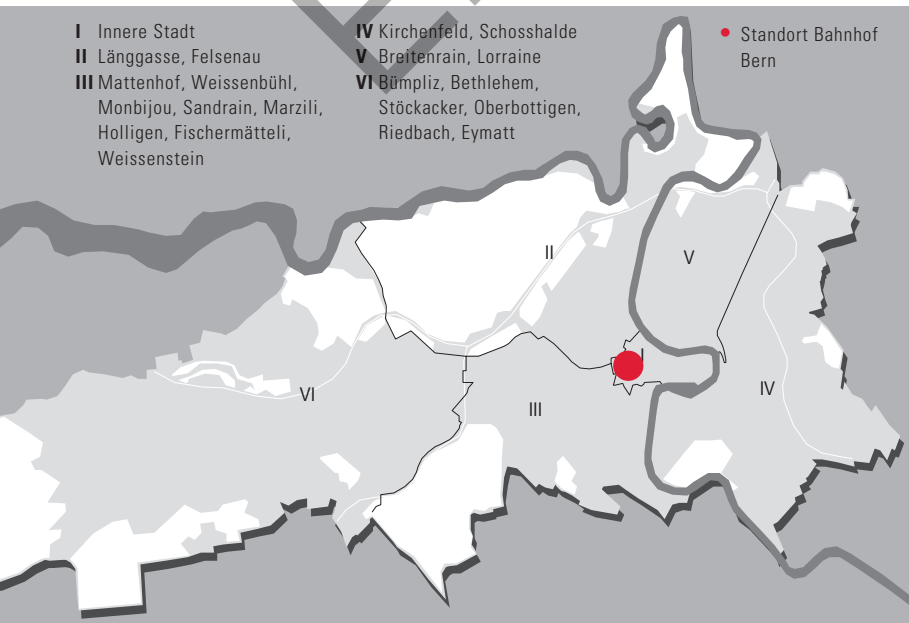
III Mattenhof, Weissenbühl,
Monbijou, Sandrain, Marzili,
Holligen, Fischermätteli,
Weissenstein

IV Kirchenfeld, Schosshalde

V Breitenrain, Lorraine

VI Bümpliz, Bethlehem,
Stöckacker, Oberbottigen,
Riedbach, Eymatt

• Standort Bahnhof
Bern



Das Wichtigste auf einen Blick

Der Bahnhof Bern wird im Rahmen des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» ausgebaut. Um ihn optimal mit dem Bahnhofumfeld zu verbinden, sind bauliche Massnahmen und Änderungen in der Verkehrsführung nötig. Mit dieser Vorlage befinden die Stimmberechtigten über den entsprechenden Ausführungskredit in der Höhe von 112,17 Millionen Franken.

Der Bahnhof Bern bietet heute zu wenig Platz und wird deshalb im Rahmen des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)» ausgebaut. Unter anderem entstehen ein neuer unterirdischer Bahnhof für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) sowie neue Bahnhofzugänge am Bubenbergplatz und in der Länggasse (Grosse Schanze). Die Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur soll ab dem Jahr 2027 erfolgen. Aufgabe der Stadt Bern ist es, den ausgebauten Bahnhof optimal mit seinem Umfeld und dem städtischen öffentlichen Verkehr zu verbinden.

Bau- und Verkehrsmassnahmen nötig

Prognosen zufolge wird der neue Zugang am Bubenbergplatz – wegen seiner Nähe zu den Gleisen sowie zum Stadtzentrum – etwa gleich stark frequentiert sein wie der bestehende Haupteingang am Bahnhofplatz. Damit die Reisenden genügend Platz und ausreichend Grünzeiten an den Ampeln haben, sind bauliche Massnahmen und Änderungen in der Verkehrsführung rund um den Bahnhof nötig. Zudem muss auf dem Bubenbergplatz der motorisierte Privatverkehr um 60 Prozent reduziert werden.

Spurabbau und unterirdische Passage

Der Strassenraum auf dem Bubenbergplatz soll zugunsten von mehr Raum für die Fussgängerinnen und Fussgänger angepasst werden. Hinzu kommt der Bau einer unterirdischen Passage mit Aufgang und Lift beim Hirschengraben. Um Platz für den Aufgang zu schaffen, muss das

Bubenbergdenkmal in die Mitte des Hirschengrabens verschoben werden.

Abbiegeverbote bei der Schanzenstrasse

Weiter sollen künftig Abbiegeverbote vom Bubenbergplatz und von der Laupenstrasse in die Schanzenstrasse und von der Schanzenstrasse zum Bubenbergplatz gelten. Stadteinwärts soll die Schanzenstrasse in den Stosszeiten zwischen Stadtbachstrasse und Bubenbergplatz gesperrt werden. Von diesen Beschränkungen sind der öffentliche Verkehr, der Veloverkehr und die Taxis ausgenommen.

Hindernisfreie ÖV-Haltestellen

Um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, werden zusätzlich auf dem Bollwerk im Bereich Schützenmatte die Fahrspuren reduziert. Die Busse der Linien 11 und 21 bekommen neu stadtauswärts eine Fahrspur auf der Neubrückestrasse. Im gesamten Bauperimeter werden alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs hindernisfrei gestaltet. Ausserdem ist geplant, den Kleeplatz aufzuwerten.

Ausführungskredit zur Abstimmung

Mit dieser Vorlage befinden die Stimmberechtigten über einen Ausführungskredit von 112,17 Millionen Franken für die Umsetzung der geplanten Bau- und Verkehrsmassnahmen. Voraussichtlich werden gut 58 Millionen Franken in Form von Beiträgen von Bund und Kanton in die Stadtkasse zurückfliessen.



Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen.

Die Ausgangslage

Der Bahnhof Bern stösst betrieblich und räumlich an seine Grenzen und wird deshalb ausgebaut. Unter anderem entstehen ein neuer Tiefbahnhof und eine neue Personenunterführung. Die Stadt Bern hat insbesondere die Aufgabe, das Bahnhofumfeld so zu gestalten, dass die Reisenden rasch und sicher zum Bahnhof gelangen.

Der Bahnhof Bern stösst heute betrieblich und räumlich an seine Grenzen. Damit der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz seine Funktion auch in Zukunft erfüllen kann, wird er in den nächsten Jahren ausgebaut. Dazu haben die SBB und der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) zusammen mit der Stadt und dem Kanton Bern sowie weiteren Partnern das Ausbauprojekt «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)» erarbeitet.

Neuer unterirdischer RBS-Bahnhof

Der bestehende RBS-Bahnhof im nordöstlichen Teil des heutigen Bahnhofs hat seine Kapazitätsgrenze bereits vor Jahren erreicht und ist heute erheblich überlastet. Deshalb wird ein neuer RBS-Bahnhof erstellt. Dieser ist als Tiefbahnhof mit vier Gleisen konzipiert und wird unter den bestehenden SBB-Gleisen realisiert. Einfahrten werden die Züge durch einen neuen, knapp einen Kilometer langen zweigleisigen Tunnel. Die Bauarbeiten am Tunnel haben bereits im Sommer 2017 begonnen.

Zwei neue Zugänge

Die SBB ihrerseits baut mit der «Unterführung Mitte» eine zusätzliche Personenunterführung durch den Bahnhof mit direkten Zugängen zu den Gleisen von SBB und RBS. Die neue Unterführung wird über zwei neue Bahnhofsingänge erreichbar sein: über den Zugang Länggasse auf der Grossen Schanze sowie den Zugang Bubenberg am Bubenbergplatz. Parallel zum Ausbauprojekt ZBB wird das Gebäude am Bubenbergplatz 10/12 (westlicher Teil des Bubenbergzentrums) zurückgebaut und durch einen Neubau ersetzt. Die Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur erfolgt gestaffelt ab 2027, der Bauabschluss ist im Jahr 2029 vorgesehen. Insgesamt investieren die ZBB-Partner rund eine Milliarde Franken für den Ausbau des Bahnhofs Bern.

Zweiter Haupteingang

Wegen der kurzen Wege zu den Zügen einerseits und der Nähe zu Bus und Tram andererseits ist davon auszugehen, dass der neue Zu-



Visualisierung des zusätzlichen Bahnhofzugangs am Bubenbergplatz: Wegen seiner Nähe zu Gleisen und Stadtzentrum werden diesen täglich sehr viele Reisende nutzen. Er wird dadurch zu einem zweiten Haupteingang des Bahnhofs Bern.
(Visualisierung: © ikonaut GmbH, im Auftrag der SBB)

gang Bubenberg von vielen Reisenden genutzt werden wird. Er dürfte neben dem Eingang am Bahnhofplatz zu einem zweiten Haupteingang werden. Modellrechnungen zufolge werden in der Abendspitze künftig über 16 000 Personen pro Stunde den Bubenbergplatz überqueren. Bei den letzten Zählungen im Jahr 2016 waren es lediglich rund 6000 Personen. Auch mit einer Zunahme des Veloverkehrs auf dem Bubenbergplatz ist zu rechnen.

Beitrag der Stadt Bern

Im Rahmen des Projekts ZBB hat die Stadt deshalb die Aufgabe, das Bahnhofumfeld so zu gestalten, dass die Pendler- und Verkehrsströme bewältigt werden können. Konkret muss die Stadt Bern dafür sorgen, dass die Reisenden bei den neuen Zugängen Länggasse und Bubenberg rasch und sicher in den und aus dem Bahnhof gelangen. Zudem muss eine optimale Anbindung an den städtischen öffentlichen Verkehr gewährleistet werden. Im Zuge des Bahnhofausbaus passt die Stadt Bern sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im ZBB-Bauparameter den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an (Haltestellen Hirschengraben, Schanzenstrasse, Obergericht, Bollwerk, Henkerbrünnli). Zudem möchte sie den öffentlichen Raum insgesamt aufwerten.

Entwurf



Visualisierung des Zugangs Länggasse bei der Grossen Schanze: Dieser führt – wie auch der neue Zugang Bubenberg – zur neuen Personenunterführung Mitte, welche die SBB im Rahmen des Projekts ZBB erstellt.
(Visualisierung: © ikonaut GmbH, im Auftrag der SBB)

Die Bau- und Verkehrsmassnahmen

Für die Zugreisenden muss insbesondere beim neuen Bahnhofzugang Bubenberg mehr Platz geschaffen werden. Rund um den Bahnhof sind deshalb verschiedene bauliche Massnahmen sowie Anpassungen in der Verkehrsführung vorgesehen. Beim Hirschengraben soll eine unterirdische Passage gebaut werden.

Um den ausgebauten Bahnhof Bern optimal mit dem Bahnhofumfeld und dem städtischen öffentlichen Verkehr zu verbinden, sind verschiedene bauliche Massnahmen sowie Anpassungen in der Verkehrsführung nötig. Ziel der Massnahmen ist eine Reduktion des motorisierten Privatverkehrs rund um den Bahnhof, damit mehr Platz und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden kann. Mit einer Abnahme des motorisierten Verkehrs kann zudem sichergestellt werden, dass der städtische öffentliche Verkehr flüssig zirkulieren kann. Die Massnahmen betreffen hauptsächlich den Raum Schanzenstrasse/Bubenbergplatz/Laupenstrasse sowie den Bereich Bollwerk-Neubrücke-Strasse-Henkerbrünnli.

Bauliche Massnahmen Bubenbergplatz

Der neue Bahnhofzugang am Bubenbergplatz wird wegen seiner Nähe zu den Gleisen stark frequentiert werden. Es sind dort deshalb grössere Eingriffe erforderlich: Vorgesehen ist, dass auf dem Bubenbergplatz Fahrspuren reduziert werden. Im Gegenzug kann Platz für die Reisenden geschaffen werden, indem das Trottoir auf der Seite des Bubenbergzentrums und des Hirschengrabens entsprechend verbreitert wird. Für den Veloverkehr sind durchgängige Velo-

streifen über den Bubenbergplatz und auf der Laupenstrasse sowie auf der Schanzenstrasse bergaufwärts geplant. Hinzu kommen grössere Haltebereiche für Velos vor den Ampeln. Schliesslich soll der bestehende Fussgängerstreifen zum Hirschengraben von heute 14 Metern auf 17,5 Meter verbreitert werden.

Unterirdische Passage zum Hirschengraben

Allein mit einem grösseren oberirdischen Übergang über den Bubenbergplatz sind die zu erwartenden zusätzlichen Passantenströme aber nicht zu bewältigen. Das haben Simulationen gezeigt. Es soll deshalb eine unterirdische Passage zwischen Bahnhof und Hirschengraben realisiert werden. Läden oder andere kommerzielle Nutzungen sind in dieser Passage der Stadt Bern nicht vorgesehen. Weil beim Bau der Unterführung mit historischen Funden, beispielsweise mit Überresten der alten Stadtmauern, zu rechnen ist, wurden entsprechende Sondierungen durchgeführt.

Verschiebung Bubenbergdenkmal

Der Aufgang der Passage am Hirschengraben wird mit Treppe, Rolltreppen und Lift ausgestattet und in unmittelbarer Nähe zu den Tram- und Bushaltestellen erstellt. Das hat den Vorteil,



Visualisierung des Bubenbergplatzes mit dem neuen Bubenbergzentrum: Der Bahnhofzugang Bubenberg führt unter dem neuen Gebäude hindurch direkt zu den Gleisen. Um genügend Platz für das zusätzliche Pendleraufkommen zu schaffen, sollen auf dem Bubenbergplatz Fahrspuren reduziert werden.
(Visualisierung: © Nightnurse Images AG, im Auftrag der SBB)

dass ein rasches Umsteigen auf den städtischen öffentlichen Verkehr möglich ist. Allerdings muss wegen des Aufgangs des Bubenbergsdenkmal in die Mitte des Hirschengrabenparks verschoben werden.

Neugestaltung Hirschengrabenpark

Die gesamte Parkanlage Hirschengraben, die sich im Perimeter des UNESCO-Weltkulturerbes befindet, soll im Zuge der baulichen Massnahmen aufgewertet werden. Vorgesehen ist unter anderem, dass die Kastanienbäume durch eine robustere Baumart ersetzt werden. Aufgrund der Umgestaltung werden Veloabstellplätze wegfallen. Sofern ein Ersatzstandort gefunden wird, soll das Provisorium mit den Veloabstellplätzen ganz aufgehoben werden.

Unterirdisches Veloparking

Der Bau einer unterirdischen Velostation beim Hirschengraben wird in einem separaten Projekt weiterverfolgt. Wegen der strengen Schutzbestimmungen betreffend Archäologie wird zurzeit abgeklärt, ob ein solcher Bau überhaupt bewilligungsfähig ist. Ein entsprechender Baukredit wird den Stimmberechtigten gegebenenfalls in einer separaten Vorlage unterbreitet.

Anpassung Zugang Länggasse

Im Vergleich zu den Anpassungen, die der neue Bahnhofzugang Bubenberg erfordert, fallen die nötigen baulichen Massnahmen in Zusammenhang mit dem zweiten neuen Bahnhofzugang, dem Zugang Länggasse bei der Grossen Schanzen, kleiner aus: Es werden die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr über die Schanzenstrasse verbessert sowie sichere Zu- und Wegfahrten zur neuen Velostation erstellt.

Weitere bauliche Massnahmen

Im Zuge der Umgestaltungen sind verschiedene weitere bauliche Massnahmen im Raum Bubenbergplatz geplant. So werden im Hirschengraben neue Tramgleise verlegt und bei den Kreuzungen verschiedene Ampelanlagen altersbedingt ersetzt. Diverse Werkanlagen müssen erneuert oder wegen der unterirdischen Passa-

ge neu verlegt werden. Der Strassenbelag und die Strassenentwässerung werden ebenfalls altersbedingt ersetzt oder aufgrund der neuen Strassensituation angepasst.

Hindernisfreie Tram- und Bushaltestellen

Weiter werden im Bereich Hirschengraben, Laupenstrasse und Schanzenstrasse sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs hindernisfrei ausgestaltet. Auf der Schanzenstrasse werden die ÖV-Haltestellen zudem vergrössert, weil dort künftig Doppelgelenktrrolleybusse eingesetzt werden. Damit die Fussgängerquerung beim Hirschengraben in Zukunft nicht mehr von wartenden Trams blockiert werden, wird beim Hirschengraben die Tramhaltestelle stadtauswärts Richtung Süden verschoben. Stadteinwärts sollen zwei neue Tramwarthallen erstellt werden.

Reduktion des Autoverkehrs um 60 Prozent

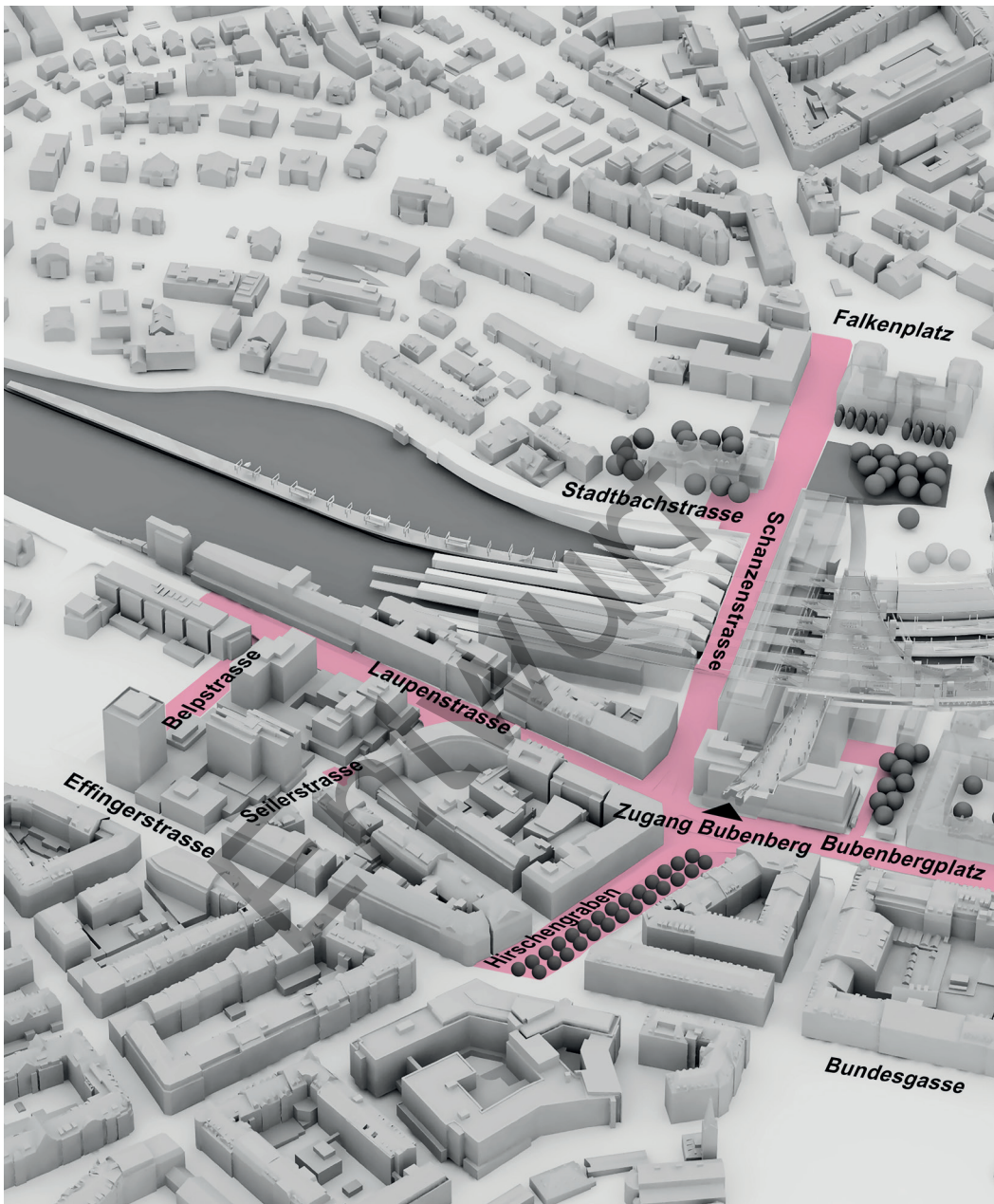
Neben den baulichen Massnahmen sind auch Anpassungen in der Verkehrsführung vorgesehen. Berechnungen und Simulationen haben gezeigt, dass eine Reduktion im Vergleich zum Jahr 2016 um 60 Prozent auf rund 5900 Motorfahrzeuge pro Werktag nötig sind. Ohne Minderverkehr käme es auf dem Bubenbergplatz zu Stau und heiklen Verkehrssituationen. Weiter soll aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärmschutzes auf den Strassen im Umfeld des Bahnhofs grösstenteils einheitlich Tempo 30 gelten.

Langjähriger Trend

Der Rückgang des motorisierten Privatverkehrs in der Stadt Bern entspricht einem langjährigen Trend. Im Jahr 1990 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr auf dem Bubenbergplatz noch rund 30 000 Motorfahrzeuge. 2016 waren es an einem Werktag noch rund 15 600.

Neue Verkehrsführung am Bubenbergplatz

Die grösste geplante Veränderung in der Verkehrsführung im Raum Bubenbergplatz betrifft die Kreuzung Bubenbergplatz/Laupenstrasse/Schanzenstrasse: Von der Laupenstrasse und



Der Übersichtsplan zeigt, wo im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern bauliche Massnahmen und Anpassungen in der



Verkehrsführung geplant sind. (Plan: © CR Kommunikation AG, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern)

vom Bubenbergplatz her sollen Abbiegeverbote eingeführt werden. Stadtauswärts in Richtung Länggassquartier kann die Schanzenstrasse somit nicht mehr befahren werden. Stadteinwärts ist geplant, die Schanzenstrasse während der Hauptverkehrszeiten zu sperren. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten kann sie befahren werden, allerdings wird nur noch das Rechtsabbiegen in die Laupenstrasse möglich sein. Nicht betroffen von den Einschränkungen sind der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Taxiverkehr. Um den Betrieb des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen, sind diese Massnahmen zwingend nötig.

Priorisierung des Langsamverkehrs

In der Bogenschützenstrasse wird Tempo 20 eingeführt und das Einbahnregime umgedreht. Der Anlieferverkehr kann künftig via Bubenbergplatz oder PostAuto-Plattform einfahren und via Schanzenstrasse und PostAuto-Plattform wegfahren. Motorfahrzeuge, die auf der Laupenstrasse vom Inselplatz her kommend fahren, müssen gemäss der neuen Verkehrsführung zwingend rechts in die Belpstrasse abbiegen. Schliesslich soll in der Seilerstrasse für den motorisierten Privatverkehr neu durchgehend Einbahn mit Fahrrichtung Effingerstrasse gelten. Velos dürfen hingegen in beide Richtungen fahren. Generell werden die Ampelanlagen künftig so gesteuert, dass Velos und die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs priorisiert werden. Die Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten insbesondere für die Überquerung des Bubenbergplatzes längere Grünzeiten.

Massnahmen Bollwerk

Damit das Verkehrssystem im Grossraum Bahnhof nach der Eröffnung des neuen Zugangs Bubenberg funktioniert, sind auch Anpassungen im Bereich Bollwerk-Neubrückstrasse-Henkerbrünli notwendig. So werden auf dem Bollwerk im Abschnitt Schützenmatte die Fahrspuren reduziert. Der Strassenraum wird neu aufgeteilt, der Veloverkehr erhält in beide Fahrtrichtungen eine abgetrennte eigene Spur sowie die Möglichkeit, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu umfahren.

Buslinien auf die Neubrückstrasse

Um den Bollwerk-Abschnitt mit den reduzierten Fahrspuren zu entlasten, ist geplant, die Buslinien 11 und 21 neu auch stadtauswärts über die Neubrückstrasse fahren zu lassen. Dazu wird diese verbreitert und eine zusätzliche Fahrspur für Busse und Velos wird erstellt. Um den benötigten Platz zu schaffen, soll die Natursteinmauer, welche die Strasse vom SBB-Gelände abtrennt, nach hinten versetzt werden. Die neue Verkehrsführung stadtauswärts hat den Vorteil, dass die Fahrzeit für den öffentlichen Verkehr verkürzt wird: Die Schlaufe über die Schützenmattstrasse und rund um das Kulturzentrum Reitschule fällt weg. Als weitere Massnahme ist ein Linksabbiegeverbot von der Schützenmattstrasse in die Neubrückstrasse geplant. Im ganzen Bereich Bollwerk-Neubrückstrasse-Henkerbrünli werden die Ampelanlagen so gesteuert, dass nicht zu viele Motorfahrzeuge über den Bubenbergplatz fahren.



Visualisierung des Bereichs Bollwerk: Damit das neue Verkehrssystem rund um den Bahnhof funktioniert, sind auch hier Anpassungen nötig. Im Bereich Schützenmatte werden Fahrspuren reduziert und zur Entlastung des Knotens fahren die Busse der Linie 11 und 21 neu auch stadtauswärts über die Neubrückstrasse.

(Visualisierung: © Nightnurse Images AG, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern)

Neue Haltestellen und Aufwertung Kleeplatz

Für die Buslinien 11 und 21 werden auf der Neubrücke hindernisfreie Haltestellen erstellt. Die Haltestellen Bollwerk der Linie 20 rücken näher zusammen und werden ebenfalls hindernisfrei ausgestaltet. Im Zuge der baulichen Massnahmen soll weiter der neben dem Bollwerk liegende Kleeplatz übersichtlicher gestaltet werden. Geplant sind unter anderem eine Neubepflanzung mit Bäumen und das Aufstellen zusätzlicher Sitzbänke.

Neue Mischabwasserleitung

Im Bereich Neubrücke, zwischen Henkerbrünnli und Bollwerk, gibt es heute noch keine öffentliche Mischabwasserleitung. Im Zuge der Strassenbauarbeiten kann nun eine neue Leitung im öffentlichen Strassenraum erstellt werden. Weiter wird die Steuerung der Ampelanlage Henkerbrünnli altersbedingt ersetzt. Hinzu kommen Anpassungen oder Erneuerungen verschiedener weiterer Werkleitungen.

Länggasse: Flankierende Massnahmen

Damit die Verkehrsbeschränkungen im Umfeld des Bahnhofs nicht zu Ausweichverkehr im Länggassquartier führen, sind verschiedene flankierende Massnahmen vorgesehen. So sollen unter anderem die Ampeln so gesteuert werden, dass keine zusätzlichen Motorfahrzeuge durchs Quartier fahren. Beim Knoten Bierhübeli-Mittelstrasse ist zudem ein Linksabbiegegebot von der Engstrasse in die Neubrücke vorgesehen. Falls diese Massnahme nicht greift, soll in einem weiteren Schritt ein Abbiegeverbot von der Neubrücke in die Mittelstrasse eingeführt werden. Als letzte Massnahme käme der Bau einer Polleranlage eingangs der Mittelstrasse infrage.

Terminplan

Die Bauarbeiten werden etappiert ausgeführt und sollen im Jahr 2023 beginnen. Verschiebungen aufgrund von Einsparungen sind allerdings nicht ausgeschlossen. Gestartet wird mit den Bauarbeiten im Bereich Bollwerk-Neubrücke-Henkerbrünnli. Anschliessend erfolgen die Anpassungen im Bereich des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg sowie der Bau der unterirdischen Passage vom Bahnhof zum Hirschengraben. Diese Arbeiten sollen zeitgleich mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs fertiggestellt sein, voraussichtlich ab dem Jahr 2027. Die Anpassungen im Bereich des neuen Bahnhofzugangs Länggasse können ausgeführt werden, sobald die SBB-Plattform über der Schanzenstrasse zurückgebaut ist. Dies wird voraussichtlich im Jahr 2029 der Fall sein.

Mitwirkung

Zwischen Februar und April 2019 fand eine Mitwirkung zu den geplanten Verkehrsmassnahmen statt. Die mehr als 100 Mitwirkungsbeiträge von Parteien, Verbänden und Einzelpersonen wurden dokumentiert und systematisch ausgewertet. Grundsätzliche Projektanpassungen waren aufgrund der Mitwirkungseingaben nicht erforderlich. Anpassungen im Sinne der Mitwirkenden wurden primär beim Verkehrsregime Bogenschützenstrasse, beim Schutz des Länggassquartiers sowie zugunsten des Veloverkehrs vorgenommen. Zudem wurde auf die ursprünglich geplante Absenkung der Neubrücke unter dem Eisenbahnviadukt verzichtet.

Kosten und Finanzierung

Für die Bau- und Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern muss die Stadt Bern finanzielle Mittel von rund 112 Millionen Franken investieren. Die Hälfte der Kosten werden allerdings voraussichtlich von Bund und Kanton übernommen.

Die Kosten für das Projekt «Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)» betragen rund 1 Milliarde Franken. Für die Bau- und Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs rechnet die Stadt mit Kosten von insgesamt 112,17 Millionen Franken. Die Kostenunge nauigkeit beträgt plus/minus 10 Prozent. Aus finanziellen Gründen sollen die Mittel mit drei separaten Krediten bereitgestellt werden. Der erste Kredit für Bau- und Verkehrsmassnahmen beläuft sich auf 107,88 Millionen Franken. Mit dem zweiten Kredit in der Höhe von 550 000 Franken werden die zwei neuen Tramwarte hallen am Hirschengraben stadteinwärts finanziert. Für die Erstellung der neuen Mischabwasserleitung unter der Neubrücke strasse sollen 3,74 Millionen Franken aus der Sonderrechnung Stadtentwässerung entnommen werden.

Sonderrechnung Stadtentwässerung

Bau und Unterhalt von Abwasseranlagen werden nicht durch Steuern, sondern über Gebühren finanziert. Die Stadt führt deshalb die Sonderrechnung Stadtentwässerung, in welche die Gebühren fließen und woraus die Infrastrukturanlagen finanziert werden.

Bereits gesprochene Kredite

In den benötigten 112,17 Millionen Franken nicht enthalten sind zwei im Jahr 2016 bereits durch den Stadtrat beschlossene Kredite: Es handelt sich einerseits um einen generellen Planungskredit in der Höhe von rund 4,4 Millionen Franken. Andererseits genehmigte der Stadtrat 6,8 Millionen Franken an das Gesamtprojekt ZBB als Beitrag an den neuen Bahnhofzugang Bubenbergr. Weil es sich bei diesem Zugang um eine sogenannte «besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlage» handelt, war die Stadt Bern gesetzlich dazu verpflichtet.

Beiträge von Bund und Kanton

Für die Realisierung der Bau- und Verkehrsmassnahmen kann die Stadt Bern mit namhaften Beiträgen von Bund und Kanton rechnen. Es ist davon auszugehen, dass insgesamt gut 58 Millionen Franken an die Stadt Bern bezahlt werden. Der Bundesbeitrag beläuft sich auf 36,26 Millionen Franken, jener des Kantons auf 20,82 Millionen Franken. Zusätzlich erwartet die Stadt 1 Million Franken von Bund und Kanton für die Aufwertung des Kleeplatzes.

Folgekosten für die Stadt

Durch den Bau der unterirdischen Passage vom Bahnhof zum Hirschengraben ergeben sich für die Stadt Bern Folgekosten von jährlich insgesamt 290 000 Franken. Davon entfallen je 85 000 Franken auf den Betrieb und Unterhalt des Lifts und der Rolltreppen beim Aufgang Hirschengraben sowie 120 000 Franken auf den Unterhalt der Passage selbst. Die zwei neuen Tramwarte hallen beim Hirschengraben generieren Mehrkosten von jährlich 2000 Franken.

Kostenübersicht

Bruttokosten der Stadt Bern (ohne Beiträge von Bund und Kanton)	Fr.
Bau- und Verkehrsmassnahmen	
Projektierung	16 350 000.00
Baumeisterarbeiten	63 780 000.00
Baunebenkosten	9 605 000.00
Kommunikation	900 000.00
Unvorhergesehenes	9 065 000.00
Total (exkl. MwSt)	99 700 000.00
MwSt (7,7%)	7 677 000.00
Kunst im öffentlichen Raum	500 000.00
Gesamtkosten Bau- und Verkehrsmassnahmen	107 877 000.00
Abwasseranlagen (Entnahme Sonderrechnung Stadtentwässerung)	
Projektierung	590 000.00
Baumeisterarbeiten	2 460 000.00
Baunebenkosten	350 000.00
Unvorhergesehenes	340 000.00
Gesamtkosten Abwasseranlagen	3 740 000.00
Tramwartehallen Hirschengraben	
Projektierung	100 000.00
Baumeisterarbeiten	380 000.00
Baunebenkosten	20 000.00
Unvorhergesehenes	50 000.00
Gesamtkosten Tramwartehallen Hirschengraben	550 000.00
Beantragter Ausführungskredit	112 167 000.00

Das sagt der Stadtrat

Argumente aus der Stadtratsdebatte

Für die Vorlage

+ Minores deum Asterigem colunt. Horum omnium audacissimi sunt minores, propterea quod a cultu atque humanitate conclavis.

+ Magistrorum longissime absunt minimeque ad eos magistri saepe commeant atque ea, quae ad erudiendos animos pertinent, important proximique sunt maioribus, qui ante portas in angulo fumatorum et sub tecto vitreo stant, quibuscum continenter bellum gerunt.

+ Qua de causa septani quoque reliquos minores virtute praecedunt, quod fere cotidianis proeliis cum ceteris contendunt, cum aut suis finibus eos prohibent aut ipsi in eorum finibus bellum gerunt.

+ Huius sunt plurima simulacra, hunc et omnium inventorem artium ferunt, hunc Latinitatis ducem. Post hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in verba iurant atque dictis eorum libentissime utuntur, velut delirant isti Romani vel non cogito, ergo in schola sum.

+ Leibnitii Schola est omnis divisa in partes tres, quarum unam incolunt maiores, tertiam qui lingua magistri docti, ceterorum vexatore.

Gegen die Vorlage

- Zept hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in verba iurant atque dictis eorum libentissime utuntur, velu da Romani vel non cogito, ergo in schola sum. Leibnitii Schola sunt est partes tres.

- Vera de causa septani quoque reliquos minores virtute praecedunt, quod fere cotidianis proeliis cum ceteris contendunt, cum aut suis finibus eos prohibent aut ipsi in eorum finibus bellum gerunt. Huius simulacra, hunc et omnium inventorem artium ferunt, hunc Latinitatis ducem. Post hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in ver iurant aqae dictis libentissime utuntur, velut delirant isti.

- Leibnitii Schola est omnis divisa in partes tres, quarum unam incolunt maiores, tertiam qui lingua magistri docti, ceterorum vexatore.



Abstimmungsergebnis im Stadtrat

- x Ja
- x Nein
- x Enthaltungen

Das vollständige Protokoll der Stadtratssitzung vom XX. XX. XXXX ist einsehbar unter www.bern.ch/stadtrat/sitzungen.

Antrag und Abstimmungsfrage

Antrag des Stadtrats vom ...

1. Für die Ausführung des Projekts Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern Stadt (ZBBS) werden folgende Kredite bewilligt:
 - Fr. 107 877 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100464 (Kostenstelle 510110) für den Projektbestandteil Strassenbau;
 - Fr. 550 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto PB 20-025 (Kostenstelle 620310) für den Projektbestandteil Wartehalle Hirschengraben;
 - Fr. 3 740 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500261 (Kostenstelle 850200) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung.Beiträge Dritter werden direkt über die Investitionsrechnung verbucht und reduzieren die Investitionssumme.

2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Die Stadtratspräsidentin:
Barbara Nyffeler

Die Ratssekretärin:
Nadja Bischoff

Abstimmungsfrage

Wollen Sie die Vorlage «Bau- und Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern: Ausführungskredit» annehmen?

Haben Sie Fragen zur Vorlage?

Auskunft erteilt das

Generalsekretariat der
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün
Bundesgasse 38
Postfach
3001 Bern

Telefon: 031 321 65 33
E-Mail: tvs@bern.ch