

2000.GR.000608

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Bahnhofzugang Bubenberg, Erhöhung Beitrag der Stadt Bern an die Realisierungskosten; Nachkredit

1. Worum es geht

Die Stadt Bern erhält einen neuen, modernen Bahnhof. Damit dieser auch in Zukunft seine Funktion erfüllen und als wichtige Verkehrsdrehscheibe dienen kann, erstellt der Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS) unterhalb der bestehenden Gleise 2–7 des SBB-Bahnhofs einen neuen Tiefbahnhof. Die SBB baut zwischen der bisherigen Bahnstufenunterführung und der Welle eine zweite unterirdische Passage, die «Unterführung Mitte» mit neuen Bahnhofszugängen beim Bubenbergzentrum und in der Länggasse. Der Stadt Bern fällt im Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) die Aufgabe zu, mit baulichen und verkehrlichen Massnahmen sicherzustellen, dass die Reisenden rasch und sicher zum neuen Bahnhof gelangen. Herzstück der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB ist der Bau einer Personenpassage vom Hirschengraben direkt in den neuen Bahnhofzugang Bubenberg. Die Stimmberechtigten der Stadt Bern haben im März 2021 den entsprechenden Realisierungskredit in der Höhe von rund 112 Millionen Franken genehmigt. Nach einigen Anpassungen am Projekt hat der Stadtrat am 17. Oktober 2024 die Überbauungsordnung städtische Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB beschlossen (SRB Nr. 2024-411), sie wurde Ende 2024 dem Kanton übermittelt und von diesem im Herbst 2025 genehmigt. Gegen die Verfügung des Kantons wurden fünf Beschwerden eingereicht, das entsprechende Beschwerdeverfahren läuft derzeit.

Die Arbeiten von SBB und RBS am Ausbau des Bahnhofs Bern sind seit geraumer Zeit im Gang und erfolgen unter laufendem Betrieb. Sie kommen in vielen Bereichen gut voran und bringen bereits erste Verbesserungen für Reisende. Jedoch haben sich der Rückbau des Gebäudes zwischen der Perronhalle und dem Generationenhaus sowie der Einbau der grossen Glasfront neben dem Gleis 1 als aufwändiger und statisch komplexer erwiesen als ursprünglich angenommen. Im Dezember 2025 gaben die SBB deshalb bekannt, dass die per Ende 2029 geplante Eröffnung des neuen Bahnhofs nicht gehalten werden könne und sich auf 2031 verschiebe. Inzwischen sind auch die damit verbundenen Mehrkosten bekannt: Gegenüber den bisher kommunizierten Gesamtkosten von rund 1,2 Milliarden Franken (Stand 2022) wird das Projekt ZBB insgesamt 248 Millionen Franken teurer. Die Gesamtkostenprognose für das Gesamtprojekt beläuft sich neu auf rund 1,46 Milliarden Franken. Diese Kosten sind grossmehrheitlich von Bund und Kanton zu tragen (siehe Kap. 7).

Ein Teil der Mehrkosten betrifft den neuen Bahnhofzugang Bubenberg und damit auch die Stadt Bern. Denn gemäss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Kanton von 2017, die nach vertieften Abklärungen zustande gekommen war (siehe Kap. 5), beteiligt sich die Stadt Bern mit 9,25% an den Kosten für den neuen Bahnhofzugang Bubenberg. Der Stadtrat hat dazu am 17. November 2016 einen entsprechenden Kredit von Fr. 6 800 000.00 (inkl. MwSt.) beschlossen, bestehend aus dem Anteil der Stadt an die Kosten des Kantons (Fr. 6 473 000.00) und einem Betrag für die Bauherrenunterstützung sowie für Diverses/Unvorhergesehenes (Fr. 327 000.00) (SRB Nr. 2016-608).

Gemäss der erwähnten Finanzierungsvereinbarung hat sich die Stadt nun auch mit 9,25% an den Mehrkosten für das Teilprojekt Zugang Bubenberg zu beteiligen. Die Endkostenprognose für den Anteil des Kantons an den Bau des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg beträgt aktuell Fr. 81 500 000.00 (exkl. MwSt.). Der vereinbarte Anteil der Stadt an die Gesamtkosten beträgt ent-

sprechend Fr. 7 540 000.00 (exkl. MwSt.) bzw. Fr. 8 150 740.00 (inkl. MwSt.). Der Anteil der Stadt am Beitrag des Kantons erhöht sich folglich von bisher Fr. 6 473 000.00 um Fr. 1 677 740.00 auf neu Fr. 8 150 740.00 (ohne Bauherrenunterstützung und Diverses/Unvorhergesehenes). Mit anderen Worten: Die Stadt wird sich an den gesamten Mehrkosten des eigentlichen Bahnhofumbaus von 248 Millionen Franken mit einem Betrag von rund 1,7 Millionen Franken – ausmachend ca. 0,7 Prozent – beteiligen müssen. Zur Deckung dieser Mehrkosten bzw. für die Erhöhung des städtischen Kostenbeitrags an den Kanton beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat vorliegend einen Nachkredit in der Höhe von Fr. 1 700 000.00 (gerundet; inkl. MwSt.). Insgesamt beträgt der Kredit für den städtischen Kostenanteil an den Bau des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg damit neu Fr. 8 500 000.00 (inkl. Bauherrenunterstützung und Diverses/Unvorhergesehenes; inkl. MwSt.).

Nicht Bestandteil des vorliegenden Antrags ist der von den Stadtberner Stimmberechtigten gesprochene Kredit von 112 Millionen Franken für die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB.

Mit dem vorliegenden Geschäft soll der Stadtrat gleichzeitig über den Stand des Gesamtprojekts ZBB informiert werden.

2. Übersicht Gesamtvorhaben ZBB

Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten. Stadt und Kanton Bern, die SBB, der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), die Stadt Bern und weitere Planungspartner (u.a. Bürgergemeinde) haben deshalb das Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) erarbeitet, mit dem die Engpässe im Bahnhof beseitigt, der Zugang zum Bahnhof verbessert und das Bahnhofumfeld attraktiver gemacht werden sollen. Der RBS realisiert unter der neuen Publikumsanlage SBB einen neuen Bahnhof für längere Züge und mit breiten Perrons. Die SBB erweitert die Unterführungen und realisiert neue Bahnhofzugänge beim Bubenbergplatz (Zugang Bubenberg) und im Bereich Grosse Schanze / Schanzenbrücke (Zugang Länggasse). Der neue Bahnhofzugang Bubenberg wird ein zweiter Hauptzugang zum Bahnhof Bern sein. Er wird wegen seiner Nähe zu Tram- und Bushaltestellen sowie aufgrund der kurzen Wege zu den Zügen des Fernverkehrs und der S-Bahn künftig von etwa gleich vielen Reisenden genutzt werden wie der bestehende Hauptzugang beim Bahnhofplatz.

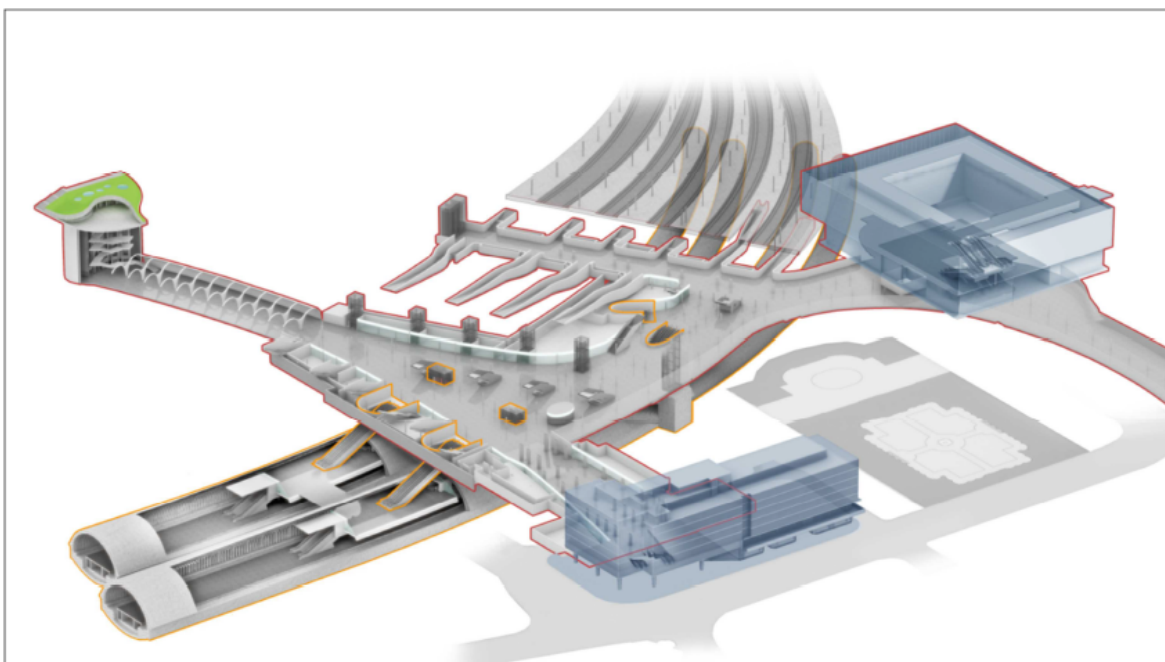


Abb. 1: Publikumsanlage SBB (rot) und Tiefbahnhof RBS (gelb)

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

Die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB umfassen vier Bausteine:

- Baustein 1: Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg
- Baustein 2: Ergänzende Personenunterführung zum Hirschengraben
- Baustein 3: Flankierende Verkehrsmassnahmen in bahnhofnahen Stadtquartieren
- Baustein 4: Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Länggasse

Für die Umsetzung dieser Massnahmen haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern im März 2021 einen Ausführungskredit in der Höhe von rund 112 Mio. Franken genehmigt. Dieser Kredit ist von den beim Gesamtumbau des Bahnhofs entstehenden Mehrkosten nicht betroffen (siehe dazu die Ausführungen in Kapitel 4.3).

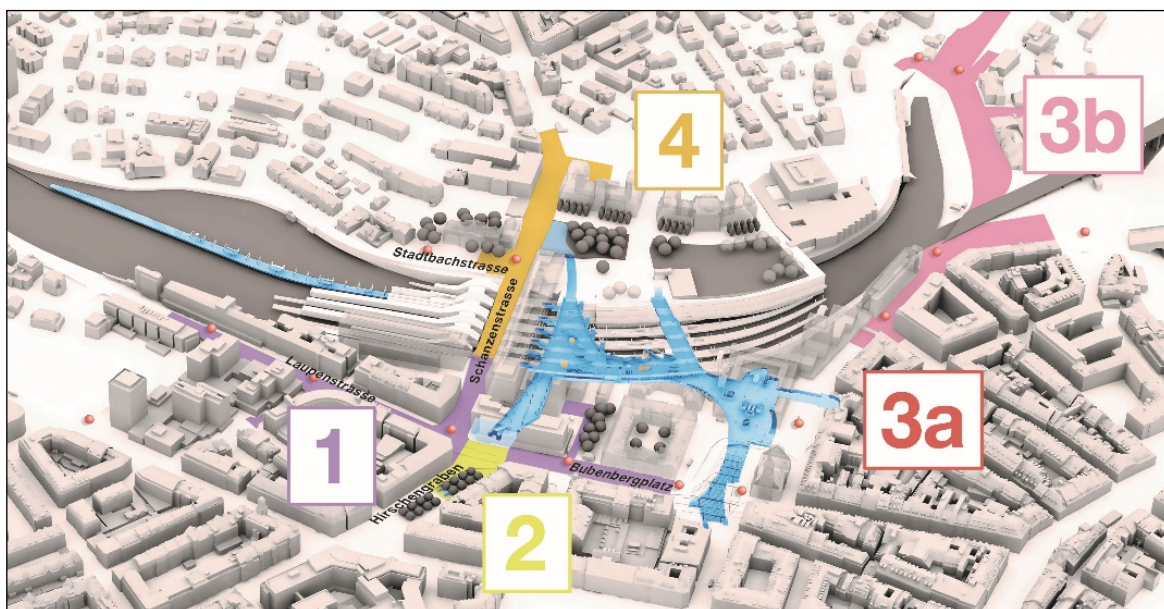


Abb 2: Übersicht über die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB. Blau dargestellt sind die Publikumsanlagen SBB

Baustein 1: Anpassungen im Umfeld des Zugangs Bubenberg (Bubenbergplatz, Laubenstrasse und Bogenschützenstrasse)

Baustein 2: Personenpassage Hirschengraben und Umgestaltung Hirschengraben

Baustein 3: Anpassungen an Lichtsignalanlagen und flankierende Massnahmen im weiteren Bahnhofumfeld

Baustein 3a: Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement und flankierende Massnahmen im Länggassquartier

Baustein 3b: Anpassungen im Bereich Henkerbrünli/Bollwerk

Baustein 4: Anpassungen im Umfeld des Zugangs Länggasse an der Schanzenstrasse.

Weitere Informationen zum Gesamtprojekt ZBB sind auf der Website <https://zukunfbahnhofbern.ch/> verfügbar.

3. Projektteil Bahnhofzugang Bubenberg

Mit dem Bau des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg wird der westliche Bahnhofzugang stark aufgewertet. Diese Massnahme ist allein schon wegen der bahnhofinternen Passantenströme erforderlich, zudem fahren die Züge vermehrt im Westen ab, sodass die Perrons durch die heutige Hauptpassage und durch die Welle nicht mehr optimal erschlossen werden. Der Zugang Bubenberg bildet zusammen mit dem Zugang beim Bahnhofplatz ein bipolares System der Hauptzugänge zur Bahn (siehe dazu Abb. 3 auf der nachfolgenden Seite).

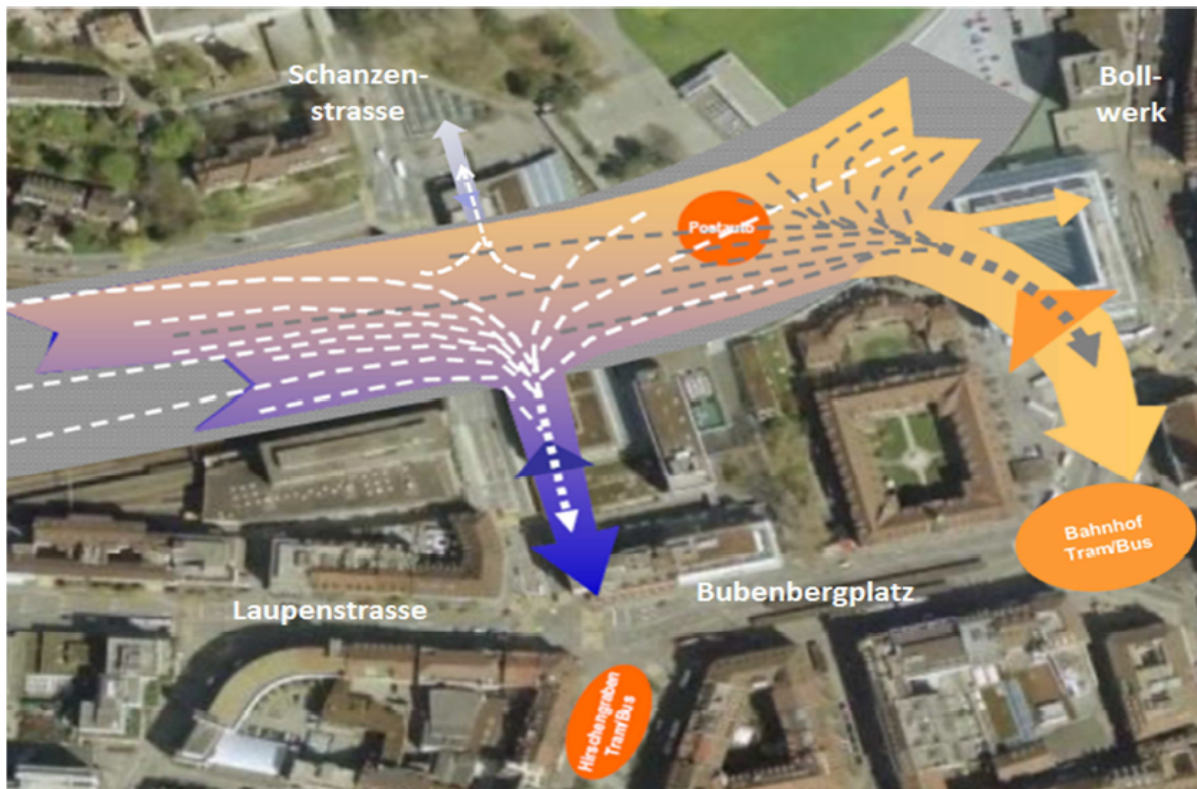


Abb. 3: Bipolares System der Hauptzugänge zum Bahnhof Bern

Der Projektteil Zugang Bubenberg verbindet den neuen Bahnhofzugang Bubenberg mit der Unterführung Mitte. Diese Verbindung, auf der untenstehenden Abbildung rot eingefärbt, hat eine Breite von rund 25 Metern und führt erst unter der Bogenschützenstrasse (Eigentum Stadt Bern) und dann durch das erste Untergeschoss des PostParcs (Eigentum Post Immobilien).

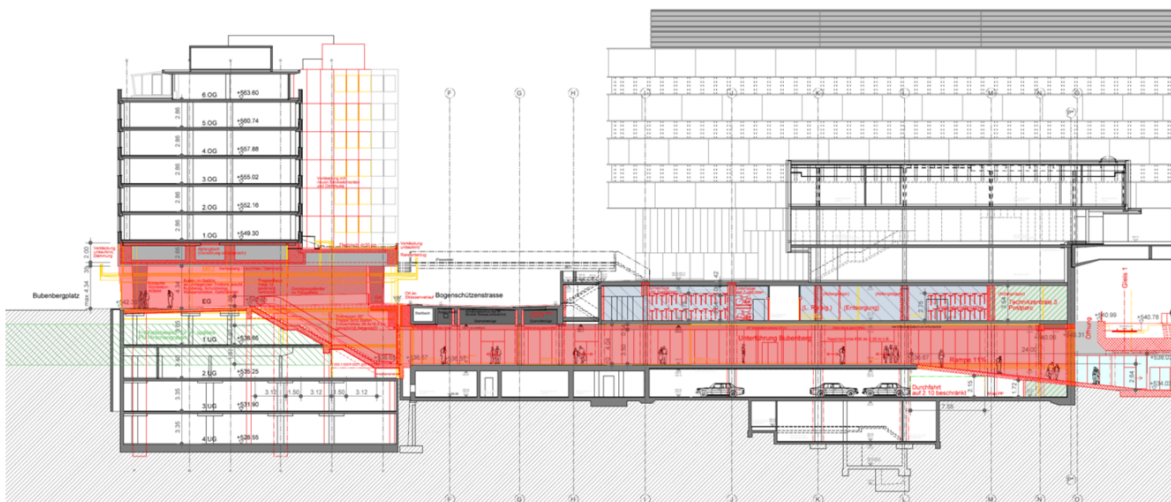


Abb. 4: Schnitt Zugang Bubenberg von Bubenbergplatz (links) bis Anschluss an die Unterführung Mitte. Der gesamte Projektteil Bahnhofzugang Bubenberg ist rot eingefärbt.

4. Schnittstellen zum Projektteil Bahnhofzugang Bubenberg

4.1 Ausbau Bahnhof Bern: Unterführung Mitte und Tiefbahnhof RBS

Mit der neuen Unterführung Mitte erreichen Reisende, die vom Länggassquartier oder vom Hirschengraben herkommen, den SBB- und den RBS-Bahnhof über die beiden neuen Bahnhofzugänge rasch und ohne Umwege. Die neue Unterführung sorgt ebenfalls für kurze Wege innerhalb des Bahnhofs und entlastet so die bestehende Unterführung, die «Welle» und den Bahnhofplatz. Die Unterführung Mitte ist Bestandteil des Projekts «Ausbau Publikumsanlagen SBB» und wird zu 100% von Bund und Kanton finanziert, die nun entstandenen Mehrkosten grossmehrheitlich durch den Kanton.

Der neue viergleisige RBS-Bahnhof wird unterhalb der Gleise 2 bis 7 des SBB-Bahnhofs zu liegen kommen. Er besteht aus zwei grossen unterirdischen Hallen mit je zwei Gleisen und einem 12 Meter breiten Mittelperron. Rolltreppen und Lifte führen von der Perronebene auf die RBS-Verteilebene. Von dort gelangen die Fahrgäste zu den Gleisen des Fern- und S-Bahnverkehrs und in die Stadt. Die Züge fahren durch einen neuen, knapp einen Kilometer langen zweigleisigen Tunnel in den RBS-Bahnhof ein. Dieser neue Tunnel zweigt aus dem bestehenden RBS-Schanzentunnel ab und verläuft weitgehend unter Strassen- und Bahnareal. Der heutige RBS-Bahnhof wird für den Bahnbetrieb aufgegeben. Die Mehrkosten im Projekt RBS werden von Bund und Kanton getragen.

4.2 Neubau Bubenbergplatz 10/12

Das neue Bubenbergzentrum 10-12 befindet sich aktuell in der Inbetriebnahmephase. Die Büromietflächen in den Obergeschossen wurden Anfang November 2025 an die Mieterinnen und Mieter übergeben. Der Mieterausbau wird voraussichtlich Ende April 2026 abgeschlossen sein. Mit der Gesamteröffnung des ausgebauten Bahnhofs ab 2031 wird schliesslich auch das Untergeschoss des Gebäudes in Betrieb gehen. Das Bubenbergzentrum bildet den Zugang zur neuen Unterführung Mitte.

Der Bau des Zugangs Bubenberg und der Neubau der Liegenschaft Bubenbergplatz 10/12 wurden finanziell strikt getrennt. Das Liegenschaftsprojekt ist nicht Teil des Gesamtkonzepts ZBB, es wird durch SBB Immobilien finanziert – ohne Beiträge von Bund, Kanton und Stadt.

4.3 Bau- und Verkehrsmassnahmen Stadt Bern

Für die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB wurde 2021 von den Stimmberechtigten ein Ausführungskredit in der Höhe von rund 112 Mio. Franken genehmigt. Herzstück der geplanten Massnahmen ist die Weiterführung der unterirdischen Personenpassage vom neuen Bahnhofzugang Bubenberg unter dem Bubenbergplatz hindurch direkt zum Hirschengraben (Baustein 2; vgl. Kapitel 2 vorne). Die entsprechende Überbauungsordnung wurde im Oktober 2024 vom Stadtrat beschlossen und Ende Oktober 2025 vom Kanton genehmigt; im Dezember wurden fünf Beschwerden an die nächste Beschwerdeinstanz (Direktion für Inneres und Justiz) weitergezogen. Die neue Personenpassage Hirschengraben (Weiterführung der unterirdischen Personenpassage zum Hirschengraben) ist im Realisierungskredit für die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen enthalten.

5. Kostenbeteiligung Stadt Bern am Projektteil Bahnhofzugang Bubenberg

Die Kosten für den Bau des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg wurden 2015 auf Fr. 96 300 000.00 (+/- 10 %, exkl. MwSt.) veranschlagt. Die Kosten der Kommerzflächen sind in diesem Betrag nicht enthalten; sie gehen zu Lasten von SBB Immobilien. Der Bund beteiligt sich mit 35 % aus dem Infrastrukturfonds an der Finanzierung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg. Der Kanton Bern als Besteller der Publikumsanlagen SBB ist verantwortlich für die Finanzierung der nach Abzug des Bundesanteils verbleibenden Kosten (inkl. Kostenrisiko) gemäss der Kostenschätzung 2016 (Kostengenauigkeit +/- 10 %; inkl. MwSt.):

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

Diese 2015 errechneten Kosten für den Bau des Projektteils Zugang Bubenberg werden zwischen dem Kanton Bern (Besteller) und der Stadt Bern (Standortgemeinde) aufgeteilt. Die rechtliche Grundlage für diese Aufteilung bildet das Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG) vom 16. September 1993: Gemäss Artikel 12 Absatz 3 hat die Standortgemeinde an «besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlagen» einen zusätzlichen Beitrag «in angemessener Höhe» zu leisten. Weil es im Kanton Bern kein mit dem Ausbau des Hauptbahnhofs vergleichbares Referenzprojekt gibt, haben sich Kanton und Stadt seinerzeit darauf geeinigt, den Kostenbeitrag der Stadt mittels Gutachten festzulegen. Zwei in Auftrag gegebene Gutachten kamen überein, dass der Zugang Bubenberg durch «besondere, ortsbedingte Umstände struktureller und funktionaler Art» nötig sei und dass er somit eine besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlage im Sinne von Artikel 12 Absatz 3 ÖVG darstelle. Einig waren sich die Gutachten auch darin, dass die massgeblichen Bestimmungen auslegungsbedürftig seien und keine eindeutige Lösung für den Kostenteiler vorgegeben sei. Auf der Grundlage der beiden Gutachten einigten sich Stadt und Kanton auf einen Mittelwert von 9,25 %, was einem Betrag von Fr. 6 473 000.00 entspricht. Daraus resultierte für den Zugang Bubenberg folgende Kostenaufteilung:

	Betrag	Grundlage
Kantonsbeitrag (Bruttokosten Kanton)	69 980 000.00	Kosten nach Abzug Bundesbeitrag; Basis Bauprojekt SBB, Juni 2016, inkl. MwSt. und Kostenrisiko
9,25 % Beitrag Stadt (Standortgemeinde)	6 473 000.00	Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), Artikel 12 Absatz 3

Am 17. November 2016 genehmigte der Stadtrat für den Beitrag der Stadt an die Realisierung des Zugangs Bubenberg einen Kredit von Fr. 6 800 000.00 (inkl. MwSt.); zusätzlich zum Anteil der Stadt von 9,25% waren Leistungen für die Bauherrenunterstützung sowie für Diverses / Unvorhergesehenes von Fr. 327 000.00 in den Kredit eingerechnet worden (SRB Nr. 2016-608).

Mit der Finanzierungsvereinbarung zwischen Kanton Bern und Stadt Bern vom 30. Oktober 2017 wurde der Kostenteiler verbindlich festgelegt. Dabei wurde auch definiert, dass der Kostenteiler auf allfällige Mehr- und Minderkosten ebenfalls Anwendung findet. Gemäss Vereinbarung ist der Kanton im Rahmen seiner Bestellerfunktion und seiner Möglichkeiten dafür verantwortlich, dass die Kosten für das Bauwerk die aktuelle Kostenschätzung (plus 10% Risikozuschlag) nicht überschreiten. Ist das Kostendach erreicht, sind vor Inangriffnahme weiterer Arbeiten die notwendigen Kreditbeschlüsse einzuholen. Zudem bedarf es eines schriftlichen Nachtrags zur bestehenden Vereinbarung.

6. Verzögerungen und Mehrkosten

6.1 Ausgangslage

Im Rahmen eines Point de Presse im ZBB-Infopavillon in Bern wurden am 11. Dezember 2025 Bauverzögerungen und Mehrkosten im Projekt ZBB kommuniziert (siehe auch [Medienmitteilung](#)). Die SBB gaben bekannt, dass sich die Eröffnung des ausgebauten Bahnhofs Bern – mit neuem RBS-Bahnhof, zusätzlicher Personenunterführung und zwei neuen Bahnhofzugängen – voraussichtlich auf 2031 verschiebe. Aufgrund dieser Verzögerung wurde die gesamte Kostensituation im ZBB-Pro-

jekt neu analysiert. Dabei wurden alle seit Baustart aufgelaufenen Mehrkosten sowie allfällige Risiken bis zur Eröffnung des ausgebauten Bahnhofs berücksichtigt und neu beurteilt. Gegenüber den bisher geplanten Gesamtkosten von 1,2 Milliarden Franken (Stand 2022) werden die Projekte von ZBB insgesamt 248 Millionen Franken teurer; das Gesamtvorhaben wird gut 1,46 Milliarden Franken kosten.

6.2 Gründe für die Mehrkosten bei den Teilprojekten SBB Unterführung Mitte und RBS-Tiefbahnhof

Statische Herausforderungen

Der Einbau der neuen, schweren Glasfront beim Gleis 1 sowie der Umbau bei den Gleisen 1 bis 4 sind statisch anspruchsvoller als erwartet. Diese Projektteile befinden sich mehrheitlich direkt über der neu entstehenden Unterführung und müssen grossen Belastungen standhalten. Um eine bessere Stabilität und langfristige Tragfähigkeit zu erreichen, werden diese neu auf Betonpfeiler statt, wie bisher geplant, auf Stahlstützen gebaut. Diese Projektanpassung ist langfristig sinnvoll, erfordert jedoch zusätzlich Zeit.

Umfangreichere Schadstoffsanierungen

Viele Schadstoffe wurden erst während der Rückbauarbeiten des ehemaligen Dienstgebäudes der SBB entdeckt. Deren Sanierung war so nicht im Terminplan vorgesehen.

Abweichungen zu alten Plänen

Beim Abbruch des Gebäudes hinter dem Berner Generationenhaus und beim angrenzenden Einbau der neuen Glasfront neben Gleis 1 traten insbesondere im dreistöckigen Bauuntergrund verschiedene Überraschungen auf – so etwa nicht dokumentierte Werkleitungen (Lüftung, Wasser, Wärme). Diese mussten umgelegt oder neu erstellt werden, was die Bauzeit verlängert. Für die Dokumentation, Planung und Koordination wurde dafür zusätzliches ein aufwändiges 3D-Modell erstellt.

Komplexität

Die Sicherstellung des laufenden Bahn- und Bahnhofsbetriebs – inklusive eines reibungslosen Personenflusses – wirkt sich erheblich auf die Bauabläufe aus. Hinzu kommt die besondere Herausforderung, dass sowohl die Personenunterführung der SBB als auch der neue RBS-Tiefbahnhof parallel erstellt werden. Dies führt u.a. zu komplexen Abhängigkeiten, statischen Anforderungen und Abstimmungen bei der Abnahme. Damit jederzeit ein sicherer und reibungsloser Bahn- und Bahnhofsbetrieb garantiert werden kann, sind zusätzliche Bauarbeiten nötig, der Bauablauf muss laufend aufeinander abgestimmt und angepasst werden, und auch die Baulogistik ist aufwändiger. Dies führt zu Verzögerungen im Bauprogramm der SBB.

Aufgrund der Verzögerungen bei den SBB-Arbeiten ziehen sich auch die Arbeiten des RBS in die Länge (Abhängigkeiten bei Bauabläufen, statische Massnahmen, usw.). Dies führt ebenfalls zu Mehrkosten.

6.3 Gründe für die Mehrkosten im Teilprojekt Zugang Bubenberg

Beim Zugang Bubenberg entstanden Mehrkosten unter anderem aufgrund umfangreicherer Schadstoffsanierungen, dickerer Bodenaufbauten im Bestand des PostParcs, kleinerer verfügbarer Lagerflächen, Betoninstandsetzungen und der Überarbeitung von Brandschutz- und Erdbebenertüchtigungskonzepten aufgrund von Änderungen in den gesetzlichen Vorgaben während der Projektausführung. Zudem führten mangelhafte Abdichtungen und Beeinträchtigungen der Gebäudetechnik zu Mehraufwand. Wegen unvollständiger Revisionsunterlagen der bestehenden Gebäude und Werkleitungen wurde zudem ein aufwändiges 3D-Modell der Gebäudetechnik erstellt.

6.4 Situation bei den städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB

Der vom Stimmvolk genehmigte Realisierungskredit für die Umsetzung der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB von 112 Millionen Franken ist zwar Bestandteil der neu auf 1,46 Milliarden Franken veranschlagten Gesamtkosten des Gesamtprojekts ZBB. Von den beim Bahnhofumbau entstandenen Mehrkosten ist der städtische Kredit jedoch nicht betroffen und er ist auch nicht Bestandteil des vorliegenden Antrags. Ob der Kredit trotz der in diesem Projekt eingereichten Beschwerden und der damit verbundenen Verzögerung (Baukostenteuerung) bzw. notwendig gewordenen Mehrabklärungen (zusätzliche Gutachten und Projektanpassungen im Perimeter Hirschengraben) ausreichen wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden. Eine Kostenprognose zum städtischen Kredit zu den Bau- und Verkehrsmassnahmen erfolgt nach Abschluss der Baumeisterausschreibungen, voraussichtlich im Jahr 2027/28.

7. Höhe und Finanzierung der Mehrkosten

7.1 Teilprojekte SBB Unterführung Mitte und RBS-Tiefbahnhof

Die Kostensteigerung im Teilprojekt der SBB beträgt 187 Millionen Franken und übersteigt damit den bewilligten Kredit des Kantons Bern für die Ausbauten der SBB. Die Kantonsregierung hat deshalb am 20. Mai 2026 einen Zusatzkredit in der entsprechenden Höhe genehmigt.

Die Mehrkosten im RBS-Projekt betragen 61 Millionen Franken. Weil sich diese Kostensteigerung innerhalb des bewilligten Kreditrahmens bewegt, ist kein Zusatzkredit nötig.

7.2 Teilprojekt Zugang Bubenberg

Ein Teil der beim Kanton anfallenden Mehrkosten betrifft auch den Projektteil Zugang Bubenberg. Die Endkostenprognose für diesen Projektteil beträgt neu 81,5 Millionen Franken (exkl. MwSt.); davon muss die Stadt gemäss geltender Finanzierungsvereinbarung 9,25% übernehmen. Der Anteil der Stadt Bern beträgt darum neu 7,54 Millionen Franken (exkl. MwSt.) bzw. 8,15 Millionen Franken (inkl. MwSt.). Dazu muss der vom Stadtrat am 17. November 2016 mit SRB Nr. 2016-608 bewilligte Kredit von 6,473 Millionen Franken (inkl. MwSt.) entsprechend erhöht werden (vgl. das nachfolgende Kap. 8).

8. Nachkredit Stadt Teilprojekt Bahnhofzugang Bubenberg

Die Aufteilung der Mehrkosten für die Erstellung des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg erfolgt entsprechend der Finanzierungsvereinbarung zwischen Stadt und Kanton Bern von 2017 und präsentiert sich wie folgt:

Gesamtkosten Zugang Bubenberg	Anteil Kanton	Anteil Stadt 9.25%
Neue Endkostenprognose, inkl. Mehrkosten (exkl. MwSt.)	81 500 000.00	7 540 000.00
MwSt.		610 740.00
Total (inkl. MwSt.)		8 150 740.00
Davon bereits genehmigter Anteil der Stadt an den Kantonsbeitrag (ohne BHU; inkl. MwSt.) (SRB Nr. 2016-608 vom 17. November 2016)		6 473 000.00
<i>Differenz gerechnet</i>		<i>1 677 740.00</i>
Differenz gerundet = Nachkredit (inkl. MwSt.)		1 700 000.00

Wie erwähnt, hat der Stadtrat am 17. November 2016 für den Beitrag der Stadt an den Bau des neuen Bahnhofszugangs Bubenberg folgenden Kredit bewilligt (SRB Nr. 2016-608):

Beitrag der Stadt an den Kanton gemäss Artikel 12 Absatz 3 Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG)	Fr.	6 473 000.00
Bauherrenunterstützungsleistungen	Fr.	280 000.00
Diverses/Unvorhergesehenes	Fr.	47 000.00
Total (inkl. MwSt.)	Fr.	6 800 000.00

Unter Berücksichtigung des vorliegend beantragten Nachkredits setzt sich der Gesamtbeitrag der Stadt Bern an die Kosten für den Zugang Bubenberg (inkl. MwSt.) neu wie folgt zusammen:

Bisheriger Kredit (SRB Nr. 2016-608)	Fr.	6 800 000.00
Vorliegend beantragter Nachkredit (gemäss Kap. 8)	Fr.	1 700 000.00
Total (inkl. MwSt.)	Fr.	8 500 000.00

9. Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	8 500 000.00	8 287 500.00	8 075 000.00	212 500.00
Abschreibung 2.5%	212 500.00	212 500.00	212 500.00	212 500.00
Zins 1%	85 000.00	82 875.00	80 750.00	2 125.00
Kapitalfolgekosten	297 500.00	295 375.00	293 250.00	214 625.00

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Bahnhofzugang Bubenberg, Beitrag der Stadt Bern an die Realisierungskosten; Nachkredit
2. Er bewilligt für die Realisierung des Bahnhofzugangs Bubenberg eine Erhöhung des städtischen Beitrags an den Kanton mittels Nachkredit von Fr. 1 700 000.00 auf Fr. 8 500 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001111 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035).
3. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 13. Mai 2026

Der Gemeinderat