



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Bericht des Gemeinderats an den Stadtrat zur Agglomerationspolitik 2020

Inhalt

1. Ausgangslage	1
2. Allgemeine Einschätzung der aktuellen Agglomerationspolitik	1
3. Projekte von grosser Tragweite.....	2
Projekt Kooperation Bern (KoBe)	2
Resonanzgruppe Kernregion Bern	4
Regionale Altersplanung und Fokus Alterspolitik	4
Asyl- und Flüchtlingsbereich Kanton Bern (NA-BE).....	5
Standplätze für Jenische, Sinti und Roma.....	6
Tram Bern-Ostermundigen (TBO)	7
Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II).....	8
Zukunft Bahnhof Bern.....	10
Netzstrategie ÖV Kernagglomeration	11
Anschluss Wankdorf	12
Engpassbeseitigung Wankdorf–Muri, «Bypass Ost» (A6).....	12
Neue BLS-Werkstätte	13
Standortfrage Fachhochschule	14
Neue Festhalle Bern.....	15
4. Abgeschlossene oder nicht mehr agglomerationsrelevante Projekte	16

1. Ausgangslage

Mit SRB 251 hat der Stadtrat dem Gemeinderat im Jahr 2004 den Auftrag erteilt, der zuständigen stadträtlichen Kommission mindestens zweimal jährlich und davon einmal schriftlich über den Stand der aktuellen Agglomerationspolitik Bericht zu erstatten. Der vorliegende Bericht des Gemeinderats zur Agglomerationspolitik 2020 bietet eine allgemeine Einschätzung des aktuellen Stands der Agglomerationspolitik und informiert ausführlich über aktuelle agglomerationspolitische Projekte und kommende Aufgaben, welche von grösserer Tragweite sind. Der Bericht ist damit in erster Linie als Projektreporting und nicht als Strategiepapier für die städtische Agglomerationspolitik zu verstehen. Im Sinne einer kontinuierlichen Berichterstattung werden die Projekte solange fortgeschrieben, bis sie abgeschlossen sind oder keinen agglomerationspolitischen Bezug mehr aufweisen. Im Berichtsjahr 2020 wurden gemäss den Einschätzungen und Entscheidungen der Direktionen sämtliche Projekte und Aufgaben fortgeschrieben. Damit erübrigt sich Kapitel 4 «Abgeschlossene oder nicht mehr agglomerationsrelevante Projekte». Neu in die Berichterstattung aufgenommen wurde 2020 das Projekt «Neue Festhalle Bern».

Die Auswahl der Projekte für die jährliche Berichterstattung obliegt den Direktionen und basiert grundsätzlich auf zwei Indikatoren:

- Agglomerationsbezug im engen oder weiteren Sinn
- Aktuelle politische Relevanz

Eine ausführliche Definition von Agglomerationspolitik im engen und weiteren Sinn sowie eine Auflistung der Ziele der regionalen Institutionen werden in den schriftlichen Berichten an den Stadtrat nicht mehr aufgeführt. Sie sind im Internet abrufbar unter www.bern.ch/themen/stadt-recht-und-politik/aussenbeziehungen/regionale-ebene. Auch die Berichterstattungen der vergangenen Jahre sind an dieser Stelle einsehbar.

2. Allgemeine Einschätzung der aktuellen Agglomerationspolitik

In der vergangenen Legislatur war dem Gemeinderat die Zusammenarbeit in der Stadtregion Bern wichtig, und dies wird auch weiterhin so bleiben. Mit dem Projekt «Kooperation Bern» wurde in den letzten zwei Jahren ein neuer Weg beschritten: die Diskussion über eine verstärkte Zusammenarbeit innerhalb der Region beziehungsweise über eine allfällige Fusion.

Ein Meilenstein dabei war die Machbarkeitsstudie, welche in lediglich vier Monaten erstellt und im Februar 2020 der Öffentlichkeit vorgestellt werden konnte. In der Machbarkeitsstudie wurden nebst den Vor- und Nachteilen verschiedener Fusionsszenarien auch die Möglichkeiten einer verstärkten Kooperation zwischen den Agglomerationsgemeinden geprüft. Die Resultate der Studie bestätigen die Bestrebungen des Gemeinderats der vergangenen Legislatur: Die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit der Projektgemeinden ist stark. Über 80 Kooperationen bestehen zurzeit in Bereichen wie Informatik, Sozialdiensten oder der öffentlichen Sicherheit. Auch in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Ver- und Entsorgung oder Tiefbau ist die interkommunale Zusammenarbeit stark ausgeprägt. Die Studie zeigt denn auch auf, dass das Potenzial solcher Kooperationen weitgehend ausgeschöpft ist. Wollen die Gemeinden weitere Synergien nutzen und eine noch engere Kooperation anstreben, stellt sich als nächster Schritt die Frage der Fusion.

Damit geht eine Diskussion, die vor wenigen Jahren noch undenkbar gewesen wäre, in eine vielversprechende nächste Phase.

Eine Fusion wird der Stadt Bern zum Beispiel mehr Gestaltungsmöglichkeiten in der Stadtentwicklung sowie eine höhere Standortattraktivität bringen und generell der Stadt regional und überregional mehr Gewicht geben. Auch auf die Agglomerationspolitik selbst würde sich eine Fusion auswirken, da die Aufwände von Absprachen über Gemeindegrenzen hinweg verringert würden. Entsprechend hat sich der Gemeinderat im Herbst 2020 grundsätzlich für eine Fusion ausgesprochen.

An der Machbarkeitsstudie beteiligt haben sich neben Ostermundigen und Bern auch Bolligen, Bremgarten, Frauenkappelen und Kehrsatz. Ostermundigen und Bern entscheiden Ende 2020, ob sie in die Fusionsverhandlungsphase eintreten wollen, die anderen vier Gemeinden werden dies bis Ende März 2021 beschliessen. Es ist anzunehmen, dass ein Fusionsverhandlungsprozess für die vier kleinen Gemeinden zu früh kommt. Trotzdem wollen Ostermundigen und Bern ihnen die Möglichkeit geben, mitzumachen und gleichzeitig auch das Fenster nochmals für alle Gemeinden der Stadtregion öffnen. Unabhängig davon erachtet der Gemeinderat auch eine bilaterale Fusion als Schritt in die richtige Richtung.

Abgesehen von der konkreten Zusammenarbeit im Projekt «Kooperation Bern» pflegte die Stadt Bern auch in diesem Berichtsjahr gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in den verschiedenen, eigens dafür vorgesehenen Gremien. An dieser Stelle sei exemplarisch auf das Projekt «Resonanzgruppe Kernregion Bern» hingewiesen, welches im Bericht noch ausführlich erläutert wird. Was 2018 als Testphase gestartet wurde, scheint sich nun im «Club der Legislativen» geringfügig verändert zu manifestieren: ein informelles Gefäss zum Austausch unter den Legislativen der Stadtregion Bern und deren Zusammenarbeit mit den Exekutiven.

Im nachfolgenden Kapitel werden die oben genannten Projekte und sämtliche weiteren Projekte von grosser Tragweite im Bereich der städtischen Agglomerationspolitik vorgestellt. Es sind dies vorwiegend Projekte im Bereich des öffentlichen und individuellen Verkehrs wie zum Beispiel «Zukunft Bahnhof Bern», aber auch Projekte im Sozialbereich, zum Beispiel die Regionale Altersplanung. All diese Projekte plant und realisiert die Stadt Bern nicht alleine, sondern im Verbund mit Nachbargemeinden, Region, Kanton und Bund. Dass dabei zum Teil unterschiedliche Sichtweisen oder Prioritätensetzungen aufeinandertreffen, ist selbstverständlich. Die Stadt Bern versucht stets, die bestmöglichen Ergebnisse für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern zu erwirken, verbunden mit dem adäquaten Verständnis für die Anliegen und Bedürfnisse der Region.

3. Projekte von grosser Tragweite

Projekt Kooperation Bern (KoBe)

Kurzbeschreibung des Projekts: Im Projekt «Kooperation Bern» klärt die Stadt Bern gemeinsam mit fünf Agglomerationsgemeinden, ob sie Fusionsverhandlungen aufnehmen wollen. Bern und Ostermundigen werden den Grundsatzentscheid dazu Ende 2020 fällen, die Grundsatzentscheide der Gemeinden Bolligen, Bremgarten, Frauenkappelen und Kehrsatz folgen im ersten Quartal 2021. Sofern die Grundsatzentscheide positiv ausfallen, werden konkrete Fusionsverträge ausgearbeitet, über welche die Stimmberechtigten

voraussichtlich Ende 2023 abstimmen können. Das Inkrafttreten einer allfälligen Fusion ist für Anfang 2025 geplant.

Ziele der Stadt Bern: Eine verstärkte Zusammenarbeit der Stadt Bern mit den Agglomerationsgemeinden ist in vielerlei Hinsicht erstrebenswert. Für die Stadt Bern ist das Projekt KoBe von grosser strategischer Bedeutung. Ein Gebietszuwachs ist für die Stadt Bern mittel- und langfristig von grossem Wert, kurzfristige Zusatzaufwendungen sind daher gerechtfertigt. Neue Stadtquartiere erweitern für die Stadt Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, erhöhen die Standortattraktivität, ermöglichen Synergien und stärken Bern regional und überregional. Mit seinem Beschluss, dem Stadtrat die Aufnahme von Fusionsverhandlungen zu beantragen, bekennt sich der Gemeinderat grundsätzlich zum Fusionsanliegen.

Entwicklungen 2019/2020: Im Sommer 2019 wurde mit der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie begonnen, welche die Grundlage für die Grundsatzentscheide bildet. Im Februar 2020 wurde sie der Öffentlichkeit vorgestellt und danach bei Bevölkerung und Organisationen in die Konsultation gegeben. Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass die Möglichkeiten vertiefter Zusammenarbeit im Perimeter von «Kooperation Bern» weitgehend ausgeschöpft sind, einer Fusion keine grösseren finanziellen oder rechtlichen Hürden im Weg stehen und sich eine Fusion mittel- und langfristig auch für die Stadt auszahlt.

Aufgrund der Corona-Pandemie veränderten sich in den Gemeinden die Bedürfnisse, was die Dauer der Konsultation betrifft. Deshalb wurde das Projekt in «zwei Geschwindigkeiten» aufgeteilt: Bern und Ostermundigen schlossen ihre Konsultation im Juli 2020 ab, präsentierten einen gemeinsamen Konsultationsbericht und wollen ihre Grundsatzentscheide im Dezember 2020 fällen. Bolligen, Bremgarten, Frauenkappelen und Kehrsatz schliessen ihre Konsultationen jeweils individuell ab und fällen die Grundsatzentscheide voraussichtlich im März 2021, jeweils an ausserordentlichen Gemeindeversammlungen oder Urnenabstimmungen.

Die Konsultationsantworten aus Bern und Ostermundigen beurteilen das Projekt überwiegend positiv. Der Gemeinderat kam daher im September 2020 zum Schluss, dem Stadtrat die Aufnahme von Fusionsverhandlungen zu beantragen.

Aufgrund der Corona-Pandemie mussten die geplanten öffentlichen Veranstaltungen der Stadt Bern abgesagt werden. Die Informationsveranstaltung konnte jedoch bereits im Juni 2020 nachgeholt und zusätzlich live gestreamt werden, die Partizipationsveranstaltung wurde am 13. Oktober 2020 durchgeführt. Parallel zur Konsultation wurde in den Projektgremien mit der Planung der nächsten Phase (Fusionsverhandlungen bis Volksabstimmung) begonnen. In einem Ausschreibungsverfahren wurde im Sommer 2020 die Projektleitung für die Fusionsverhandlungen bestimmt.

Ausblick: Im Dezember 2020 wird der Stadtrat über den Antrag des Gemeinderats entscheiden. Fällt er positiv aus und entscheidet sich mindestens eine der Projektgemeinden ebenfalls für Fusionsverhandlungen, beginnt Phase 2 des Projekts: die Fusionsverhandlungsphase. Zeitgleich werden die Verhandlungen bis zur Volksabstimmung geplant und aufgegleist. Dabei sollen Kommunikation und Partizipation einen grossen Stellenwert haben. Ebenfalls nach den Parlamentsentscheiden in Bern und Ostermundigen eröffnen die Projektgremien nochmals ein Zeitfenster, in dem sich weitere Gemeinden dem Projekt anschliessen können. Wäre dies der Fall, würde das Projekt den neuen Gegebenheiten

angepasst. Dabei soll allerdings der Fahrplan einer Fusion zwischen Bern und Ostermundigen nicht beeinträchtigt werden.

Resonanzgruppe Kernregion Bern

Kurzbeschreibung des Projekts: In sechs Gemeinden der Kernregion Bern wurden 2016/2017 gleichlautende parlamentarische Vorstösse überwiesen, welche die Schaffung einer «Resonanzgruppe Kernregion Bern» fordern. Ziel dieser Resonanzgruppe ist es, die Kommunikation und Zusammenarbeit der Gemeinden innerhalb der Kernregion Bern zu fördern. Im Rahmen einer zweijährigen Testphase trafen sich in der Folge Exekutiv- und Legislativvertretungen aus allen Gemeinden der Kernregion zweimal jährlich, wobei sie sich zu gemeindeübergreifenden Themen austauschten und ein gemeinsames Projekt anstießen.

Ziele der Stadt Bern: Der Gemeinderat der Stadt Bern unterstützt Initiativen, welche zur besseren Vernetzung und Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden beitragen. Während der zweijährigen Testphase hat sich allerdings gezeigt, dass dieses Bedürfnis beziehungsweise die Vorstellungen über die Art der Zusammenarbeit nicht überall gleich ist. Das Bedürfnis besteht insbesondere bei den Legislativen, während die Mitglieder der Stadtregionsexekutiven über andere Gremien und Zusammenarbeitsformen bereits gut untereinander vernetzt sind. Der Gemeinderat befürwortet jedoch ein Gefäss wie der neue «Club der Legislativen», welcher vonseiten der Parlamentsmitglieder promotet wird und sich bei Bedarf auch mit dem Boccia-Club austauschen wird.

Entwicklungen 2019/2020: Am letzten Treffen der Resonanzgruppe im September 2019 wurde das Projekt «Regionale Ressourcen- und Ideenplattform» lanciert. Ziel ist eine Bestandsaufnahme aller bestehenden Projekte zum Thema «Soziale Innovation in der Kernregion Bern». Der Auftrag dazu wurde an eine Gruppe Studierende der Fachhochschule Nordwestschweiz vergeben. Neben der Definition von «Sozialer Innovation» erarbeiteten die Studierenden ein Online-Tool, welches zur Bestandsaufnahme von Projekten der sozialen Innovation vervollständigt werden kann. Das Vorstellen der Ergebnisse – im Boccia-Club einerseits, am Treffen der Resonanzgruppe im Sommer 2020 andererseits – entfiel bisher, da beide Anlässe coronabedingt abgesagt werden mussten.

Mitglieder der Gruppe aus den Parlamenten von Bern, Ostermundigen, Münchenbuchsee, Muri, Wohlen, Köniz und Zollikofen haben entschieden, auf eine Weiterführung der Resonanzgruppe zu verzichten und stattdessen ein neues Gefäss («Club der Legislativen») zu schaffen. Es soll den Austausch unter interessierten Parlamentsmitgliedern und die Zusammenarbeit mit den Exekutiven weiterhin ermöglichen.

Ausblick: Am nächsten Boccia-Club-Treffen, das Ende 2020 stattfindet, wird das weitere Vorgehen von den Gemeindepräsidien diskutiert. Mit dem neu gegründeten «Club der Legislativen» dürfte die Pilotphase der Resonanzgruppe beendet sein. Geplant ist jedoch, Stand Anfang September 2020, dass im Frühjahr 2021 ein Anlass stattfinden wird, der die Ergebnisse der oben erwähnten Studie zur sozialen Innovation thematisiert. Zudem besteht die Idee, zwei bis drei weitere Anlässe durchzuführen, sofern der Boccia-Club und die Projektbeteiligten aus den Gemeinden eine solche Organisation übernehmen wollen/können.

Regionale Altersplanung und Fokus Alterspolitik

Kurzbeschreibung des Projekts: Im November 2015 hat das Alters- und Behindertenamt (ALBA) der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF, heute Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion GSI) die Regionalkonferenzen beziehungsweise

die Regionen mit einem Leistungsvertragsentwurf für die Regionale Altersplanung bedient. Der Kanton Bern möchte den Regionen damit eine Funktion im Bereich der Allokation stationärer Pflegeplätze und in der Koordination der alterspolitischen Aktivitäten in der ganzen Region zuweisen. Die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) hat im Herbst 2017 eine Arbeitsgruppe eingesetzt und diese beauftragt, mit der GEF Verhandlungen aufzunehmen. Um den Austausch mit den umliegenden Gemeinden vermehrt auch auf politischer Ebene zu pflegen, hat das Alters- und Versicherungsamt 2016 das Vernetzungsgefäss «Fokus Alterspolitik» ins Leben gerufen, zu welchem die für die Alterspolitik zuständigen Gemeinderatsmitglieder der Stadt Bern und der direkt angrenzenden Gemeinden, die Mitglieder der Bundesversammlung und des Grossen Rats aus diesen Gemeinden sowie die Berner Stadtratsmitglieder eingeladen werden. Es wurde im 2018 noch ein weiterer Anlass durchgeführt, seither wurde jedoch, unter anderem auch mangels Interesse der umliegenden Gemeinden, der Mitglieder des Grossen Rats und des Stadtrats, darauf verzichtet.

Ziele der Stadt Bern: Der Gemeinderat setzt sich für eine sinnvolle, regionale Altersplanung sowie überkommunale Zusammenarbeit und Interessenvertretung gegenüber dem Kanton ein. Aus der Sicht der Stadt Bern ist der Koordinationsbedarf im Bereich der Alterspolitik unbestrittenermassen vorhanden. Zudem erfordern Fragen rund um die Finanzierung von Pflege und Betreuung eine koordinierte und gebündelte Interessenvertretung der Gemeinden gegenüber den übergeordneten Staatsebenen, namentlich dem Kanton Bern.

Entwicklungen 2019/2020: Die Arbeitsgruppe der RKBM hat gemeinsam mit der GEF die Rahmenbedingungen eines Vertrags ausgehandelt. Die Gespräche mündeten in die Ausarbeitung des Rahmenleistungsvertrags «Leistungen der Regionalen Altersplanung». Nachdem das ALBA zuerst eine Genehmigungszusicherung in Aussicht stellte, wurden die gemeinsam erarbeiteten Resultate vom Kanton wieder in Frage gestellt. Die Geschäftsleitung der RKBM hat daraufhin entschieden, das Projekt «Regionale Altersplanung» sowie die Arbeiten der Arbeitsgruppe vorläufig zu sistieren. Dies wurde der GSI mitgeteilt ebenso wie die Bereitschaft wieder einzusteigen, sofern von Seiten Kanton konkrete Punkte respektive Aufgaben aufgezeigt werden, die die RKBM in seinem Auftrag und auch im Interesse der GSI und der Gemeinden übernehmen könnte.

Ausblick: Die regionale Zusammenarbeit und die Zusammenarbeit mit dem Kanton sind für die Stadt Bern wichtig und unbedingt weiterzuführen. Sowohl im Alterskonzept als auch in der Gesundheitsstrategie 2020 bis 2030 strebt der Kanton eine Weiterentwicklung und Intensivierung der integrierten Versorgung im Sozial- und Gesundheitsbereich in den Gemeinden der Region Mittelland an. Die Stadt und die umliegenden Gemeinden könnten zu dieser Umsetzung über die regionale Versorgungsplanung hinaus mit Informationsarbeit, Wissenstransfer, Erfahrungsaustausch (best practice) oder Vernetzungsarbeit einen wesentlichen Beitrag leisten. Es braucht allerdings ein klares Bekenntnis des Kantons, dass er einen Leistungsvertrag abschliessen will.

Asyl- und Flüchtlingsbereich Kanton Bern (NA-BE)

Kurzbeschreibung des Projekts: Im Rahmen der Neustrukturierung des Asyl- und Flüchtlingsbereichs im Kanton Bern (NA-BE) nimmt die Stadt Bern seit dem 1. Juli 2020 die operative Gesamtverantwortung im Asyl- und Flüchtlingsbereich für die Region «Bern Stadt und Umgebung» (Gemeinden Bern, Bremgarten, Kirchlindach, Köniz, Muri, Ostermundigen und Zollikofen) wahr. Im Auftrag der kantonalen Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion (GSI) erfüllt die Stadt Bern die in einem Leistungsvertrag definierten

Aufgaben in den Bereichen Integration, Unterbringung (Subakkordantin Heilsarmee Flüchtlingshilfe), Fallführung und Betreuung sowie Sozialhilfe für Asylsuchende, vorläufig Aufgenommene und anerkannte Flüchtlinge. Es bestehen verschiedene Schnittstellen mit den Behörden, Institutionen und Unternehmen der sechs Gemeinden, auf deren Gebiet die Stadt Bern Aufgaben wahrnimmt, etwa beim Übergang von der Asylsozialhilfe in die ordentliche Sozialhilfe, bei der Unterbringung von Asylsuchenden in Unterkünften der beteiligten Gemeinden, bei der Gewinnung von Wirtschaftsunternehmen für die Beteiligung an Arbeitsintegrationsmassnahmen oder bei der Einschulung von schulpflichtigen Kindern.

Ziele der Stadt Bern: Die Ziele der Stadt Bern orientieren sich an den Wirkungs- und Leistungszielen der GSI. Die Zielsetzungen sind in einem Leistungsvertrag zwischen der Stadt Bern und der GSI festgehalten.

Entwicklungen 2019/2020: Die kantonalen gesetzlichen Grundlagen zur Umsetzung dieses Auftrags – das Gesetz über die Sozialhilfe im Asyl- und Flüchtlingsbereich (SAFG) sowie die Verordnung über die Sozialhilfe im Asyl- und Flüchtlingsbereich (SAFV) – wurden wie geplant verabschiedet. Damit wurde die Grundlage geschaffen, alle Aufgaben im Asyl- und Flüchtlingsbereich bei der GSI zusammenzuführen (ausser die «Rückkehr»). Im Zuge der Neustrukturierung sind inhaltliche und organisatorische Neuerungen vorgenommen worden. So sind fünf Regionen definiert worden, in welchen ein Dienstleister die Gesamtverantwortung für den Asyl- und Flüchtlingsbereich übernimmt. Neben der Region «Bern Stadt und Umgebung» sind dies: Bern-Mittelland, Berner Jura-Seeland, Emmental-Oberaargau, Berner Oberland. Die Stadt Bern, die schon bis anhin verschiedene Aufgaben im Asylbereich wahrgenommen hat, hat den Zuschlag für das Gebiet «Bern Stadt und Umgebung» erhalten. Die Umsetzung NA-BE ist am 1. Juli 2020 gestartet.

Ausblick: Der Gemeinderat wird – wie mit SRB 2020-74 vom 13. Februar 2020 beauftragt – der zuständigen Sachkommission SBK im Herbst 2021 über die Umsetzung Bericht erstatten.

Standplätze für Jenische, Sinti und Roma

Kurzbeschreibung des Projekts: Seit 1998 betreibt die Stadt Bern in Bern Buech einen Standplatz für Jenische und Sinti. Die Anlage bietet heute Platz für 38 Parteien, insgesamt wohnen dort aktuell 126 Personen. Damit ist der Standplatz Buech zum heutigen Zeitpunkt der zweitgrösste seiner Art in der Schweiz. Im Kanton Bern gibt es neben Buech zwei weitere Standplätze, und zwar in Biel (15 Plätze) und Belp (3 Plätze). Die Stadt Bern stellt damit rund zwei Drittel der Standplätze im Kanton zur Verfügung und übernimmt hier eine überkommunale Aufgabe im öffentlichen Interesse. Das Problem der zu geringen Anzahl Standplätze im Kanton Bern besteht seit Jahren und der Gemeinderat hat den Regierungsrat wiederholt aufgefordert, der Realisierung zusätzlicher Standplätze Priorität einzuräumen. Die Planung läuft, eröffnet wurde aber noch kein zusätzlicher Standplatz (vgl. dazu weiter unten).

Abzugrenzen ist der Standplatz Buech vom provisorischen Durchgangszplatz auf dem Schermenareal an der Wölflistrasse, den die Stadt auf Ersuchen des Kantons seit Sommer 2014 zur Verfügung stellt. Er stellt eine Übergangsmassnahme bis zur Schaffung neuer definitiver Durchgangszplätze durch den Kanton dar. Damit hat die Stadt Bern einen weiteren Beitrag zur Entschärfung der Situation geleistet. Gleichzeitig erhielt der Kanton, in dessen Zuständigkeit die Schaffung von Stand- und Durchgangszplätzen für die Fahrenden fällt, etwas mehr Zeit, um Lösungen zu finden.

Ziele der Stadt Bern: Mit dem Betrieb des Standplatzes Buech leistet die Stadt Bern einen Beitrag zur Förderung der fahrenden Lebensweise und bekennt sich zu den Rechten der Jenischen und Sinti. Das Problem der fehlenden Durchgangs- und Standplätze kann jedoch nicht durch die Stadt Bern gelöst werden. Sie leistet zur Lösung des Problems der zu geringen Anzahl Standplätze einen grossen und im Verhältnis zu ihrer Bevölkerungsgrösse überproportionalen Teil. Nötig sind deshalb Massnahmen auf kantonaler Ebene, allenfalls auf Bundesebene. Zudem ist in Bezug auf den provisorischen Durchgangsplatz Wölflistrasse festzuhalten, dass dieser nicht zum «Providurium» werden darf.

Entwicklungen 2019/2020: Der Stadtrat hat am 27. Juni 2019 die Abschreibung von Punkt 2 der erheblich erklärten Interfraktionellen Motion «Standplätze für Fahrende – Keine Räumung im Buech!» abgelehnt. Damit hält der Stadtrat an seiner Forderung fest, dass «die planerischen Arbeiten für eine Erweiterung des Standplatzes Buech oder eines weiteren Standplatzes aufzunehmen» sind. Auf kantonaler Ebene läuft die Planung neuer Stand- und Durchgangsplätze, die kommunizierten Eröffnungsdaten mussten jedoch mehrfach verschoben werden. Das zuständige Amt für Gemeinden und Raumordnung erarbeitete für alle drei geplanten Plätze eine kantonale Überbauungsordnung.

Parallel zur Bearbeitung der Platzfrage wurden auf städtischer Ebene entsprechend der 2016 vom Gemeinderat genehmigten Strategie mehrere Massnahmen zur Verbesserung der Situation auf dem Standplatz Buech ergriffen, die sich teilweise noch in der Umsetzung befinden. Dazu zählen etwa Projekte im Bildungsbereich oder ein Mandat in Gemeinwesenarbeit, in dessen Rahmen die Platzbewohnerinnen und -bewohner in ihrer Selbstorganisation gestärkt und ihre gesundheitlichen, wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen verbessert werden sollen. Die Strategie wurde vom Gemeinderat im Januar 2020 im Grundsatz bestätigt, dabei wurden zusätzliche Massnahmen beschlossen.

Ausblick: Weiterhin werden städtische Verbesserungsmassnahmen durchgeführt. Entlang der durchgeführten Evaluation zur Umsetzung der Strategie 2016 werden die Massnahmen jedoch angepasst und mit Blick auf die knappen Mittel wo tragbar auch redimensioniert. Bei den geplanten kantonalen Stand- und Durchgangsplätzen ist nach Auskunft des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vom September 2020 beim Standplatz Erlach aktuell frühestens im Herbst 2021 mit einer Inbetriebnahme zu rechnen (öffentliche Auflage abgeschlossen, eine Einsprache offen); beim geplanten Durchgangsplatz Herzogenbuchsee ist die Inbetriebnahme frühestens im Frühling ab 2022 realistisch (Ämterkonsultation zur Überbauungsordnung läuft, öffentliche Auflage geplant für 1. Halbjahr 2021); beim geplanten Stand- und Durchgangsplatz in Muri ist die Inbetriebnahme frühestens per Ende 2021 möglich (kantonale Ämterkonsultation im Herbst 2020, öffentliche Auflage im 1. Halbjahr 2021). Beim Platz in Muri ist allerdings mit einer mehrjährigen Verzögerung auf Grund von Einsprachen zu rechnen. Dies hat indirekt auch Folgen für die Stadt Bern, da der Platz in Muri dereinst den provisorischen Durchgangsplatz an der Wölflistrasse ersetzen soll und gegebenenfalls auch für eine Entlastung des Standplatzes Buech sorgen könnte.

Tram Bern-Ostermundigen (TBO)

Kurzbeschreibung des Projekts: Das Projekt Tram Bern-Ostermundigen (TBO) basiert auf der bestehenden Führung der Linie 10 nach Ostermundigen. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) von 2008 wurden Linienführung und Verkehrsmittel umfassend abgeklärt; dabei ging die heutige Linienführung mit Trambetrieb als Bestvariante hervor. 2011 überprüfte ein Gutachten der ETH Zürich die Ergebnisse der ZMB und bestätigte, dass die

Untersuchung umfassend und nur die gewählte Linienführung zweckmässig sei. Das Projekt TBO wird auf der Basis von Tram Region Bern erarbeitet, wobei das Rütiquartier in Ostermundigen weiterhin per Bus erschlossen werden soll.

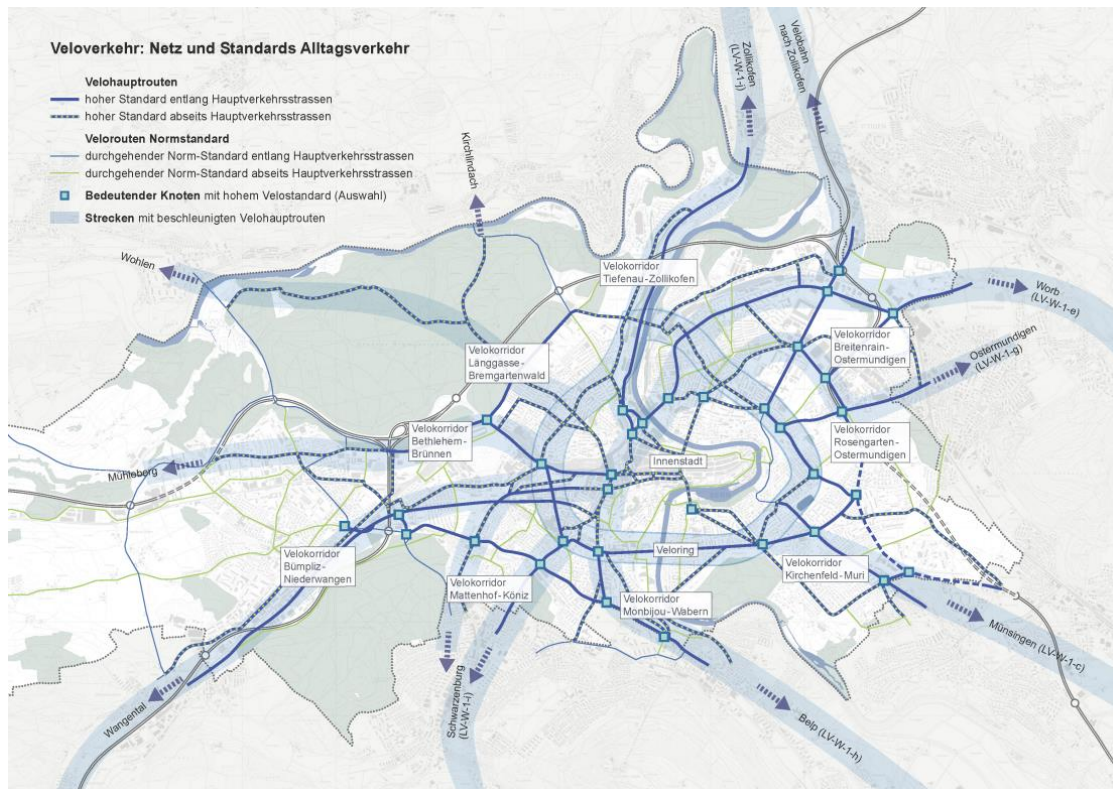
Ziele der Stadt Bern: Das gemeinsame Ziel der Projektpartnerinnen und Projektpartner lautet, durch Umstellung auf Trambetrieb langfristig eine genügende Transportkapazität auf der Linie 10 sicherzustellen. Bereits heute ist die Linie 10 zwischen Bern und Ostermundigen stark überlastet. Für 2040 wird eine Zunahme der Nachfrage zwischen 40 und 50 Prozent prognostiziert.

Entwicklungen 2019/2020: Für die weitere Projektierung und Realisierung des TBO haben sich BERNMOBIL, die Stadt Bern sowie die Gemeinde Ostermundigen zu einer Aktiengesellschaft zusammengeschlossen. Die Tram Bern-Ostermundigen AG ist seit Anfang 2020 operativ tätig. Bis Mitte 2020 wurde das Bauprojekt aktualisiert (exkl. Bahnhof Ostermundigen) und den Fachstellen zur Prüfung eingereicht. Mittels Freigabeworkshop wurden alle Eingaben behandelt. Das Plandossier wird nun fertiggestellt und der Leitbehörde (Bundesamt für Verkehr) eingereicht. Damit kann die Sistierung des Bewilligungsverfahrens (exkl. Bahnhof Ostermundigen) aufgehoben werden.

Ausblick: Voraussichtlich Anfang 2021 wird das Bewilligungsverfahren fortgesetzt. In diesem Rahmen werden nur noch die Änderungen zum ursprünglichen Projekt (z.B. Endhaltestelle Oberfeld) öffentlich aufgelegt. Zur besseren Gesamtübersicht werden alle Pläne über die gesamte Strecke hinweg einsehbar sein, allerdings ohne das Areal um den Bahnhof Ostermundigen. Für dieses Areal wird das Verfahren vermutlich Mitte 2022 reaktiviert. Je nach Verlauf des Bewilligungsverfahrens kann aus heutiger Sicht 2024 mit dem Bau der Tramlinien begonnen werden. Die Bauzeit dürfte rund vier bis fünf Jahre dauern.

Velohauptrouten und Veloparkierung (RGSK II)

Kurzbeschreibung des Projekts: Der Gemeinderat will den Veloverkehr stärker fördern und das Velonetz der Stadt Bern schrittweise ausbauen und optimieren. Dieser geplante Netzausbau basiert auf den geltenden kantonalen und regionalen Richtplänen und hat seinen Niederschlag auch im aktuellen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK II) sowie im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) gefunden. Das Grundgerüst des künftigen Velonetzes bilden die Velohauptrouten, auf welchen der Hauptfluss des Veloverkehrs abgewickelt werden soll. Dieses Netz soll einerseits aus radialen Routen bestehen, welche die verschiedenen Quartiere optimal mit dem Zentrum und den Nachbargemeinden verbinden. Andererseits sind tangentielle Routen (im Vordergrund steht der «Veling») geplant, welche die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sicherstellen. Eine hochwertige Infrastruktur gehört zu den wichtigsten Voraussetzungen, um die Attraktivität des Veloverkehrs zu steigern. Dazu ist auch ein massiver Ausbau der Veloparkierung an stark frequentierten Zielorten, insbesondere am Bahnhof Bern, notwendig. Im Sommer 2016 konnte die erste Velohauptroute der Stadt Bern auf der Strecke ab Lorrainebrücke bis Wankdorfplatz eingeweiht werden. Im August 2017 wurde die erste Etappe der Velohauptroute Bern–Eigerplatz–Köniz in Betrieb genommen. Die Umsetzung der zweiten Etappe nach Köniz, Massnahmen der Velohauptroute Bern–Ostermundigen und die Umsetzung von Velomassnahmen auf der Lorrainebrücke wurden 2018 – 2019 realisiert.



Ziele der Stadt Bern: Die Stadt Bern sieht sich in den nächsten Jahren mit einem anhaltenden Mobilitätswachstum konfrontiert. Regionale Prognosen gehen von einem Verkehrswachstum von bis zu 20 Prozent aus. Für die Stadt Bern liegen die Prognosen bei ca. 13 bis 14 Prozent. Angesichts der bereits heute schwierigen räumlichen Verhältnisse soll dieses Verkehrswachstum zu einem grossen Teil über eine Zunahme des Veloverkehrs aufgefangen werden. Konkret strebt der Gemeinderat deshalb eine Erhöhung des Veloanteils von heute 11 auf 20 Prozent bis ins Jahr 2030 an. Ein wichtiges Element zur Erreichung dieser Ziele ist der Ausbau der Infrastruktur. Neben ausreichend Veloabstellmöglichkeiten an wichtigen Zielorten gehören insbesondere attraktive, schnelle und sichere Veloverbindungen dazu, wie sie auch in parlamentarischen Vorstössen gefordert werden.

Entwicklungen 2019/2020: Die Arbeiten an der Vorstudie der Velohauptroute Bern–Bethlehem–Brünnen wurde 2019 vorangetrieben. Erste Massnahmenpakete können ab 2020 realisiert werden. Zusätzlich wurden auf Abschnitten von anderen Velohaupttrouten Massnahmen wie die Verbreiterung von Velostreifen umgesetzt (Bundesgasse, Muristrasse, Eigerstrasse). Für Massnahmen auf diversen Teilstrecken der radialen Velohaupttrouten sowie des Velorings wurden für die Jahre 2019 – 2030 rund 34,5 Mio. Franken im dritten Agglomerationsprogramm beantragt. Die Eingabe erfolgte über das RGSK II.

Für die Fuss- und Velobrücke Länggasse–Breitenrain hat der Gemeinderat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün beauftragt, bis Ende 2019 Entscheidungsgrundlagen zuhanden des Stadtrats zur Linienführung, zur Dimensionierung der Brücke, zu den Zufahrtswegen und einem möglichen Shuttlebetrieb zu erarbeiten. Die Abklärungen sind fristgerecht abgeschlossen, dem Stadtrat aber noch nicht vorgelegt worden, da sich daraus eine weitere mögliche Linienführung zwischen dem Wylerfeld und der Länggasse ergeben hat. Der Gemeinderat sieht in dieser Variante ein grosses stadträumliches Potenzial und hat deshalb im Dezember 2019 entschieden, die Spielräume dafür in einer Vertiefungsstudie bis Ende 2020 genauer zu prüfen.

Die Erhöhung des Veloanteils am Gesamtverkehr verlangt neben attraktiven Velohaupt- routen eine Zunahme der Anzahl Veloabstellplätze an strategisch wichtigen Zielorten. Aus dem ersten Agglomerationsprogramm bereits mitfinanziert und umgesetzt sind die Velostation PostParc und die Erweiterung der Velostationen Schanzenbrücke und Boll- werk. Für rund 13,3 Mio. Franken können weitere Velostationen in die laufenden Finan- zierungsvereinbarungen aus dem ersten Agglomerationsprogramm aufgenommen wer- den.

Ausblick: In Planung sind die Velohaupttrouten Bern–Bethlehem–Brünnen, Bern–Läng- gasse–Bremgartenwald und Bern–Bümpliz–Niederwangen. Weitere Projekte für Velo- haupttrouten werden schrittweise und in Abhängigkeit von den Plänen der Nachbarge- meinden beziehungsweise von stadintern geplanten Strassensanierungsprojekten in An- griff genommen. Sobald Standorte für Veloabstellplätze/Velostationen im Umfeld des Bahnhofs Bern gesichert sind, werden die Projekte entwickelt und Kreditanträge an den Stadtrat gestellt.

Zukunft Bahnhof Bern

Kurzbeschreibung des Projekts: In den kommenden Jahren soll der Bahnhof Bern gemäss dem Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut werden. Im ersten Ausbau- schritt werden bis 2027 ein neuer Bahnhof für den Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) realisiert und die Publikumsanlagen SBB mit neuen Passagen, einem attraktiven Zugang beim Bubenbergzentrum und einem neuen Zugang Länggasse auf der Grossen Schanze erweitert. Abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs sollen bis 2025 der Verkehr im Bahn- hofumfeld neu organisiert und gestaltet sowie mit flankierenden Massnahmen die Ver- kehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld angepasst wer- den.

Ziele der Stadt Bern: Mit dem Ausbau des Bahnhofs wird sichergestellt, dass sich die künftige Verkehrspolitik von Stadt und Kanton weiterhin stark auf den öffentlichen Verkehr abstützen kann. Die Massnahmen im Bahnhofumfeld dienen einerseits dazu, die stark wachsenden Passantinnen- und Passantenströme rasch und sicher vom/zum Bahnhof zu führen und Verbesserungen für den Tram-/Busverkehr sowie den Fuss- und den Velover- kehr zu erzielen. Andererseits tragen sie zur stadträumlichen Aufwertung des Bahnho- fumfelds zwischen Hirschengraben/City-West und Bollwerk/Schützenmatte bei. Wichtig ist zudem, dass in Zusammenarbeit mit den SBB ein ausreichendes Angebot für die Ve- loparkierung zur Verfügung gestellt werden kann. Dazu ist der Bau von zusätzlichen Ve- lostationen unabdingbar (vgl. Kapitel «Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II)»). Die mehrjährige Bauphase führt unweigerlich zu Belastungen im erweiterten Umfeld des Bahnhofs. Für den Gemeinderat ist es wichtig, dass diese Einschränkungen möglichst geringgehalten und von flankierenden Massnahmen begleitet werden. Mit seinen Einspra- chen im Plangenehmigungsverfahren (PGV) RBS und SBB und den daraus resultierenden Auflagen und Vereinbarungen konnte der Gemeinderat erreichen, dass die Bauherren zur Minimierung der Beeinträchtigungen verpflichtet werden.

Entwicklungen 2019/2020: Die Mitwirkung zu den Verkehrsmassnahmen ZBBS fand im Frühjahr 2019 statt. Die Ergebnisse sind im vom Gemeinderat genehmigten Mitwirkungs- bericht vom 6. Mai 2020 festgehalten. Soweit möglich wurden die Anliegen aus der Mit- wirkung in den Bauprojekten berücksichtigt. Unter anderem wurden verbesserte Lösun- gen für die Wegfahrt in der Bogenschützenstrasse sowie Lösungen für eine stark redu- zierte Tieferlegung der Neubrückestrasse erarbeitet.

Für die Bewilligung der Verkehrsmassnahmen ZBBS wird ein koordiniertes Verfahren mit einem Überbauungsordnungs- und Baubewilligungsverfahren nach Koordinationsgesetz des Kantons Bern durchgeführt. Leitbehörde im koordinierten Verfahren ist das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern. Das Bauprojektossier wurde am 7. Mai 2020 beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Die öffentliche Auflage erfolgt voraussichtlich im Frühling 2021. Der Ausführungskredit für die Verkehrsmassnahmen wird voraussichtlich im Frühling oder Sommer 2021 den Stimmberechtigten der Stadt Bern vorgelegt.

Ausblick: SBB und RBS rechnen damit, dass der neue RBS-Bahnhof, der Zugang Bubenberg und ein grosser Teil der erweiterten Personenanlagen Ende 2027 in Betrieb genommen werden können. Bis die letzten Bauarbeiten abgeschlossen und die Installationsplätze zurückgebaut sind, wird es aber weitere ein bis zwei Jahre dauern. Ziel ist es, die Verkehrsmassnahmen bis Ende 2025 umzusetzen, damit die neuen verkehrlichen Gegebenheiten entsprechend aufgenommen werden können. Auch im Zusammenhang mit den geplanten Verkehrsmassnahmen im Bahnhofsumfeld ist die Stadt bestrebt, die Beinträchtigungen möglichst gering zu halten.

Netzstrategie ÖV Kernagglomeration

Kurzbeschreibung des Projekts: Die Bevölkerung der Region Bern-Mittelland wird in den nächsten Jahrzehnten weiterwachsen. Mit der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern unter der Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) wird untersucht, mit welchen Massnahmen ein attraktives und leistungsfähiges ÖV-Netz im Zentrum der Region sichergestellt werden kann. Die übergeordnete Strategie soll das langfristige Zielbild des ÖV-Netzes – Zeithorizont 2040 – in der Kernagglomeration definieren und die dazu nötigen Umsetzungsschritte aufzeigen. Nach dem Nein der Gemeinde Köniz zu «Tram Region Bern» im Jahr 2014 gilt es, insbesondere auch für den Raum Bern-Süd/Köniz nachhaltige Lösungen zu finden. Die RKBM entwickelt die Strategie gemeinsam mit den Gemeinden der Kernagglomeration sowie diversen Ämtern, Fachstellen und Transportunternehmungen.

Ziele der Stadt Bern: Die Stadt Bern erwartet von der Netzstrategie die Prüfung strategischer Anliegen zur Weiterentwicklung des ÖV, die im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) formuliert sind, namentlich:

- Förderung der Frequentierung des S-Bahn-Netzes und der City-Schiene zur Stärkung von Subknoten und -zentren,
- ÖV-Ausbau im Zusammenhang mit der Evaluierung der Stadterweiterung,
- Ausbau der ÖV-Hauptachsen (Tram und Bus),
- Schaffung neuer ÖV-Durchmesserlinien Nord-Süd im Raum Bahnhof.

Entwicklungen 2019/2020: Die Arbeiten für die Netzstrategie sind abgeschlossen. Die Kommission Verkehr der RKBM hat den Synthesebericht am 9. September 2020 in die Mitwirkung gegeben.

Ausblick: Der aufgrund der Mitwirkungsergebnisse konsolidierte Synthesebericht soll im 1. Quartal 2021 ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) integriert werden). Für dringliche Massnahmen laufen momentan Folgeabklärungen, welche ebenfalls bis Ende Jahr abgeschlossen werden sollen.

Anschluss Wankdorf

Kurzbeschreibung des Projekts: Verkehrsstudien des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zeigen, dass der Autobahnanschluss Wankdorf zirka ab dem Jahr 2022 in den Hauptverkehrszeiten vollständig überlastet sein wird: Der Rückstau auf den Ausfahrten wird dann bis auf die sogenannte Stammlinie der Nationalstrasse A6 reichen, was zu Behinderungen des Verkehrsflusses und somit zu Stau führt. Das ASTRA-Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf» beinhaltet nebst dem Umbau des Anschlusses auch den Bau einer zusätzlichen Fuss- und Velobrücke über den Verkehrsknoten, die Umgestaltung der Bolligenstrasse Süd, den Ersatz der bestehenden Fuss- und Velobrücke zwischen der Grossen und der Kleinen Allmend sowie den Neubau der bestehenden Brücke beim Eisstadion.

Ziele der Stadt Bern: Als Leitlinie gilt es sicherzustellen, dass der Abfluss von der Autobahn beziehungsweise dem kantonalen Strassennetz so dosiert werden kann, dass das städtische Netz entlastet wird, insbesondere keine Mehrbelastung der Quartiere entsteht und der Verkehr weiterhin stadtverträglich abgewickelt werden kann (unter Berücksichtigung der gemäss Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) vorgesehenen Priorisierung von ÖV und Velo sowie unter Berücksichtigung der städtischen Energie- und Klimastrategie). Der Erhalt der Allmenden und die Anbindung des Umfelds stellt eine weitere Leitlinie dar. Zusätzlich ist sicherzustellen, dass in allen Projekten die Interessen des Quartiers angemessen und rechtzeitig in die Projekte einfließen. Die Quartiervertretungen sind kontinuierlich über den Stand der Vorhaben zu informieren. Ziel ist es, dass die erwähnten Leitlinien in einer Planungsvereinbarung zwischen dem ASTRA und der Stadt Bern festgelegt werden, bevor der Bundesrat das generelle Projekt verabschiedet.

Entwicklungen 2019/2020: Der Gemeinderat hat die Position der Stadt Bern zum Projekt definiert und gegenüber den zuständigen Stellen (ASTRA, Kanton) mehrfach kommuniziert. Das ASTRA hat entschieden, auch die Umgestaltung Anschluss Wankdorf im Rahmen eines Generellen Projekts (GP) dem Bundesrat zu unterbreiten, bevor das Plangenehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt (AP) durchgeführt wird. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 1. Juli 2020 dem Generellen Projekt zur Umgestaltung des Autobahnanschlusses Wankdorf in Bern zugestimmt.

Ausblick: Die Planungsvereinbarung zwischen ASTRA und Stadt Bern soll noch im Jahr 2020 dem Gemeinderat zur Genehmigung vorgelegt werden. Als nächster Schritt wird das Projekt 2021 öffentlich aufgelegt. Dort wird (auch für die Stadt) die Möglichkeit bestehen, Einsprache zu erheben. Ein Baubeginn ist frühestens für das Jahr 2024 vorgesehen.

Engpassbeseitigung Wankdorf–Muri, «Bypass Ost» (A6)

Kurzbeschreibung des Projekts: Mit dem Projekt «Bypass Ost» soll die heutige Autobahn zwischen Bern-Wankdorf und Muri bei Bern weitgehend im Untergrund geführt werden. Kernstück ist der unterirdische Bypass Schosshalde–Muri. Die Stadt Bern ist aktiv in die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), den betroffenen Nachbargemeinden Muri und Ostermundigen sowie dem Kanton Bern und der Regionalkonferenz Bern Mittelland eingebunden. Als temporäre Massnahme bis zur Realisierung des Bypasses soll auf demselben Abschnitt in Spitzenzeiten der Pannestreifen als zusätzliche Fahrspur freigegeben werden (Projekt «A6-Pannestreifenumnutzung PUN»).

Ziele der Stadt Bern: Bis zur Realisierung des Bypass-Projekts stellt die PUN die beste Übergangslösung dar. Im Rahmen der PUN werden zudem bauliche Lärmschutzmassnahmen umgesetzt (zusätzliche Lärmschutzwände, besserer Strassenbelag). Wie der Gemeinderat bereits im Einspracheverfahren festgehalten hat, ist bei der Realisierung der PUN darauf zu achten, dass für die betroffene Bevölkerung die bestmögliche Lösung erarbeitet werden kann, ohne dass das Bypass-Projekt gefährdet ist. Eine Realisierung des Bypass-Projekts ist für die Siedlungsentwicklung im Osten Berns von grosser Bedeutung. Durch die Verlegung der Nationalstrasse in den Untergrund wird nicht nur die Situation der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner verbessert. Es entstehen auch neue Möglichkeiten für die Stadtentwicklung beziehungsweise Stadtreparatur, wie sie bereits im Quartierplan Stadtteil IV (Dezember 2012) und im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) vorgesehen sind. In beiden Projekten ist für den Gemeinderat zentral, dass das städtische Verkehrsnetz und die umliegenden Quartiere, wenn immer möglich weiter von Verkehr entlastet werden.

Entwicklungen 2019/2020: National- und Ständerat legen alle vier Jahre die im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrasse zu realisierenden Bauprojekte fest und sprechen die entsprechenden Kredite. Wie erwartet wurde das Bypass-Projekt nicht in den Ausbauschnitt 2019 aufgenommen, da es noch nicht den notwendigen Planungsstand erreicht hatte. Das Bundesamt für Strassen hat die Arbeiten für das generelle Projekt vergeben, das Projekt kann frühestens in den Ausbauschnitt 2027 aufgenommen werden. Im Herbst 2019 wurde ein Partizipationsprozess für die eingeladene Öffentlichkeit gestartet. Dazu hat eine erste Konferenz im Herbst 2019 stattgefunden sowie eine digitale Informationswerkstatt im Sommer 2020.

Die Pannenstreifen-Umnutzung zwischen Wankdorf und Muri als Übergangslösung bis zur Realisierung des Bypass-Projekts wurde von den zuständigen Instanzen genehmigt. Eine Beschwerde wurde mit Urteil vom 20. Juni 2019 abgewiesen. Das ASTRA hat für die Umsetzung der PUN (inkl. zusätzlicher Lärmschutzmassnahmen) den Zeitraum von Sommer 2021 bis Herbst 2023 vorgesehen.

Ausblick: Ob der Baubeginn zur Realisierung der PUN wie vorgesehen im Sommer 2021 stattfindet, hängt davon ab, ob die abgewiesene Beschwerde an das Bundesgericht weitergezogen wird.

Für das Projekt Bypass Bern Ost soll bis 2024 das Generelle Projekt (GP) und bis 2029 das Ausführungsprojekt erarbeitet werden; eine Realisierung wäre damit frühestens ab 2034 möglich. Für die Realisierung des Bypasses ist es entsprechend wichtig, dass das Projekt so organisiert ist, dass die Planungsarbeiten zügig vorangetrieben werden können und es möglichst bald Baureife erlangt.

Neue BLS-Werkstätte

Kurzbeschreibung des Projekts: Die BLS müssen ihren Werkstattstandort «Aebimatte» in Bern aufgeben, weil dieser vollständig von SBB Infrastruktur und SBB Immobilien in Anspruch genommen wird. Eine vom Regierungsrat ins Leben gerufene Begleitgruppe empfahl dem BLS-Verwaltungsrat im September 2016 einen Werkstattneubau am Standort Chliforst-Nord und legte dazu einen Katalog mit zehn Empfehlungen vor. Der Gemeinderat erklärte sich im November 2016 bereit, die Abklärungen für den Standort Chliforst mitzutragen, falls die BLS AG den Standortempfehlungen der Begleitgruppe integral folge. Nach Einleitung der ordentlichen Planungsschritte zum Bau der Anlage eröffnete das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Frühjahr 2017 das Sachplanverfahren. Die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) des Kantons Bern unterbreitete im November 2017 der Stadt Bern die Revisionen Sachplan Verkehr und Richtplan Kanton Bern zur

Vernehmlassung. Der Gemeinderat äusserte sich im Januar 2018 zum Vorhaben und teilte mit, dass er die vom BAV zur Diskussion gestellten Standorte Chliforst Nord und Niederbottigen aus raumplanerischen Überlegungen ablehne; sollten sich Kanton und Bund entgegen dem Antrag der Stadt Bern dennoch zu einer Standortfestlegung auf dem Gebiet der Stadt Bern entscheiden, bevorzuge er den Standort Chliforst Nord. Am 7. Dezember 2018 hat der Bundesrat eine neue BLS-Werkstätte am Standort Chliforst Nord in den Sachplan Verkehr als Festsetzung aufgenommen. Im Nachvollzug dieses Entscheids hat der Regierungsrat des Kantons Bern den Standort Chliforst Nord am 14. Dezember 2018 im kantonalen Richtplan festgesetzt.

Ziele der Stadt Bern: Die Interessen der Stadt Bern umfassen insbesondere den Schutz der vom Gemeinderat mit dem Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) beabsichtigten Stadt- und Arealentwicklungen im Bereich der Zufahrtsstrecken zur geplanten Werkstätte Chliforst Nord, den Schutz der Anwohnerinnen- und Anwohnerinteressen an der Zufahrtsachse und im Umfeld der Anlage, den Schutz des bestgeeignetsten Landwirtschaftslands zwischen Brünnen und Chliforst sowie der Funktionalitäten dieses Perimeters als Erholungsraum, den Schutz der Interessen der Stadt Bern als Grundeigentümerin und die Gewährleistung des Hochwasserschutzes (namentlich beim Gäbelbach). Die Ziele der Stadt Bern liegen in der bestmöglichen Vertretung und Durchsetzung dieser Interessen.

Entwicklungen 2019/2020: Der Gemeinderat hat im Mai 2019 den Aufbau einer städtischen Projektorganisation zur Begleitung des Verfahrens beschlossen und die Präsidioldirektion beauftragt, einen Katalog mit den städtischen Anforderungen an das Verfahren und an das Projekt (inkl. Beurteilung von Chancen/Risiken) auszuarbeiten. Der Anforderungskatalog wurde im II. Quartal 2020 vom Gemeinderat zustimmend zur Kenntnis genommen. Dieser wurde der BLS AG im August 2020 zugestellt. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) werden die Pläne für die projektierten Bauten und Anlagen während 30 Tagen in der Stadt Bern öffentlich aufgelegt (Baupublikation). Dabei dient der Anforderungskatalog als Grundlage für das Ergreifen allfälliger Rechtsmittel im Rahmen der öffentlichen Auflage beziehungsweise nach Vorliegen des Plangenehmigungsentscheids.

Ausblick: Die BLS AG beabsichtigt die Unterlagen für das PGV Ende 2020/Anfang 2021 beim BAV einzureichen. Erst im Rahmen der Baupublikation, der Auflage des Plangenehmigungsgesuchs, bestehen für die Stadt Bern rechtliche Möglichkeiten, gegen das Projekt vorzugehen.

Standortfrage Fachhochschule

Kurzbeschreibung des Projekts: Die räumliche Zersplitterung der Berner Fachhochschule (BFH) erschwert es, mögliche Synergien in der Lehre, Forschung und Dienstleistungserbringung sowie in der interdisziplinären Zusammenarbeit zu schaffen. Zudem hat sie für den Kanton erhebliche betriebliche Mehrkosten zur Folge. Nach langwierigen Abklärungen stellt sich der Grosse Rat des Kantons Bern im Sommer 2016 hinter die vom Regierungsrat favorisierte Absicht, die Departemente Wirtschaft, Gesundheit, Soziale Arbeit, Hochschule der Künste sowie Rektorat und Services (RSR) auf einem neuen Campus im Gebiet Weyermannshaus Ost zu konzentrieren, und auf dem Areal Gsteig in Burgdorf einen neuen Campus für die Technische Fachschule Bern (TF Bern) zu realisieren. Zudem sollten BFH und TF Bern am kantonseigenen Standort Jlcoweg 1 in Burgdorf das TecLab Burgdorf mit einem MINT- und Cleantech-Labor zur Nachwuchsförderung und beruflichen Weiterbildung planen und errichten. Mit Beschluss vom 8. Juni 2017 hat der Grosse Rat den erforderlichen Standortentscheid getroffen und den Baurechtsvertrag mit

der SBB Immobilien AG für die Baufelder Nord und Süd auf dem Areal Weyermannshaus Ost genehmigt und zugleich einen Verpflichtungskredit für die Durchführung eines Architekturwettbewerbs beschlossen.

Ziele der Stadt Bern: Ziel der Stadt Bern ist es, dass die Standortkonzentration der BFH im Raum Weyermannshaus Ost umgesetzt wird. Dazu gehört, dass die dazu notwendigen Infrastrukturen (Erschliessung, Freiraum) realisiert werden und rechtzeitig betrieblich zur Verfügung stehen. Weiter sollen die zur Baurealisierung notwendigen Anpassungen der planungsrechtlichen Instrumente vorgenommen werden und die Finanzverantwortlichkeiten notwendiger Infrastrukturanlagen (Erstellung und Betrieb) zwischen Kanton, SBB und Stadt geklärt werden.

Entwicklungen 2019/2020: Das Siegerteam aus dem Projektwettbewerb hat im Berichtsjahr das Projekt «Dreierlei» weiterbearbeitet. Parallel dazu ist die Planung des Aussenraums des Campus Bern inklusive Öffnung des Stadtbachs unter Federführung der Stadt Bern erfolgt.

Da heute zwischen dem Europaplatz und dem Gebiet Weyermannshaus Ost eine direkte Fuss- und Veloverbindung fehlt, hat die Stadt Bern in den Jahren 2019 und 2020 eine Vorstudie für die Realisierung einer Unterführung sowie eines öffentlichen Freiraums zwischen Europaplatz, künftigem Campus-Gelände und Murtenstrasse durchgeführt.

Zur Realisierung des juriierten Campus-Projekts und der vorgesehenen Fuss- und Veloverbindungen ist eine Anpassung der rechtskräftigen Überbauungsordnung und des Zonenplans erforderlich. Ein entsprechender Antrag für die planungsrechtlichen Anpassungen wurde von der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE, neu Bau- und Verkehrsdirektion BVD) beim Gemeinderat der Stadt Bern Anfang August 2019 eingereicht. Die entsprechenden Planungsarbeiten sind im Gang.

Ende August 2019 teilte die Finanzdirektorin des Kantons Bern zwar mit, dass der Regierungsrat bei einer Ablehnung des von ihm beantragten Fonds zur Finanzierung von strategischen Investitionsvorhaben von einer Verschiebung des Projekts Campus Bern um fünf Jahre ausgehe. Der Grosse Rat hat dem Investitionsfonds im September 2019 nicht zugestimmt; seither wurden jedoch seitens Kanton keine weiteren Aussagen zu allfälligen Verzögerungen kommuniziert.

Ausblick: Der Beschluss zum Ausführungskredit durch den Grossen Rat ist im Herbst 2021 vorgesehen. Die öffentliche Auflage der angepassten Planungsinstrumente (Zonenplan und Überbauungsordnung) ist Ende 2021 geplant. Seitens Kanton ist der Baustart für Mitte 2022 vorgesehen, so dass der Betrieb des Campus Weyermannshaus Ost für das Herbstsemester 2026 sichergestellt werden kann.

Neue Festhalle Bern

Kurzbeschreibung des Projekts: BERNEXPO beabsichtigt, die heutige Festhalle an der Papiermühlestrasse aus dem Jahr 1948 durch einen Neubau zu ersetzen. Zu diesem Zweck wurde in einem ersten Schritt ein Projektwettbewerb durchgeführt. Das Siegerprojekt wurde anschliessend zu einem Richtprojekt ausgearbeitet. Das Richtprojekt umfasst eine neue Multifunktionshalle, die bis zu 9 000 Personen Platz bietet, das angeschlossene Convention-Center bis maximal 3 000 Personen. Verbunden über ein Foyer können beide Gebäudeteile – Multifunktionshalle und Convention-Center – auch für Messen genutzt werden. Zudem soll die bestehende unterirdische Einstellhalle (EXPO-Parking) erweitert werden. Damit kann ein Teil der bestehenden oberirdischen Parkplätze auf der grossen Allmend entlang der Papiermühlestrasse und ein Teil der bestehenden Parkplätze auf dem Messeplatz in den Untergrund verlegt werden. Dies eröffnet neue Möglichkeiten der

naturnahen Aufwertung der Grossen Allmend. Die Anzahl Parkplätze bleibt dabei insgesamt konstant. Die geltende Zonenordnung muss für beide Vorhaben, Festhalle und Parking, geändert werden – es braucht eine Überbauungsordnung (ÜO) für das Areal Mingerstrasse–Papiermühlestrasse.

Ziele der Stadt Bern: Die Stadt Bern will mit dem Bau einer neuen Festhalle die Attraktivität des Messestandorts Bern stärken. Dank dieses Vorhabens ist ein grosser wirtschaftlicher Nutzen für die Stadt und die Region Bern zu erwarten. Dementsprechend beabsichtigt die Stadt Bern auch, den Bau der neuen Festhalle mit 15 Mio. Franken zu unterstützen. Der entsprechende Investitionsbeitrag wird den Stimmberechtigten der Stadt Bern unterbreitet.

Entwicklungen 2019/2020: Im März 2020 schloss das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) die Vorprüfung der ÜO Mingerstrasse–Papiermühlestrasse mit geringen Genehmigungsvorbehalten ab. Die Vorlage wurde dementsprechend angepasst. Bei der öffentlichen Auflage von April bis Mai 2020 gingen fünf Einsprachen ein. Mit vier Einsprechenden konnte die Stadt keine Einigung erzielen. Der Gemeinderat hat die ÜO Mingerstrasse–Papiermühlestrasse nun zuhanden des Stadtrats verabschiedet.

Ausblick: Der Stadtrat wird voraussichtlich Ende 2020 über die ÜO Mingerstrasse–Papiermühlestrasse befinden. Parallel zum Planungsgeschäft legt der Gemeinderat dem Stadtrat das Finanzierungsgeschäft vor. Danach wird es zum Planungs- und Finanzierungsgeschäft eine Volksabstimmung geben. Voraussichtlicher Abstimmungstermin ist der 7. März 2021. Auch der Kanton Bern will das Vorhaben mit einem Investitionsbeitrag von 15 Mio. Franken unterstützen. Die notwendigen Beschlüsse (Regierungsrat, Grosser Rat) sind für Ende 2020 vorgesehen. Die Eröffnung der neuen Festhalle ist gemäss heutigem Kenntnisstand für Anfang 2024 vorgesehen.

4. Abgeschlossene oder nicht mehr agglomerationsrelevante Projekte

Im Berichtsjahr 2020 wurden gemäss den Einschätzungen der Direktionen keine Projekte abgeschlossen, die aufgeführten Projekte bleiben agglomerationsrelevant.

Bern, 28. Oktober 2020