



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 2021

Inhalt

1. Ausgangslage	1
2. Allgemeine Einschätzung der aktuellen Agglomerationspolitik	1
3. Projekte von grosser Tragweite.....	2
Projekt Kooperation Ostermundigen - Bern (Kobe).....	2
Regionale Altersplanung und Fokus Alterspolitik	3
Asyl- und Flüchtlingsbereich Kanton Bern (NA-BE)	4
Halteplätze für Jenische, Sinti und Roma.....	5
Tram Bern-Ostermundigen (TBO)	7
Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II).....	7
Zukunft Bahnhof Bern.....	9
Anschluss Wankdorf.....	10
Bypass Bern Ost	11
Neue BLS-Werkstätte	12
Standortfrage Fachhochschule	12
Dekarbonisierung Region Bern	14
Regionale Zusammenarbeit Feuerwehr	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 2021 bietet eine allgemeine Einschätzung des aktuellen Stands der Agglomerationspolitik und informiert ausführlich über aktuelle agglomerationspolitische Projekte von grösserer Tragweite. 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 (vgl. Kapitel 4). 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 jährlich 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

Wie bereits in den Berichtsjahren 2019 und 2020 war die Agglomerationspolitik der Stadt Bern auch im 2021 stark vom Projekt «Kooperation Ostermundigen – Bern (Kobe)» geprägt. An der Machbarkeitsstudie waren die Stadt Bern und fünf weitere Gemeinden der Kernregion beteiligt. Zwar haben sich die vier kleineren Gemeinden gegen eine Weiterführung des Projekts entschlossen, dennoch bleibt die angestrebte Fusion zwischen der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen ein Leuchtturmprojekt für die ganze Region. Eine Fusion in dieser Grössenordnung hat es im Kanton Bern bisher nicht gegeben. Es ist deshalb auch von höchster Relevanz, dass alle Projektbeteiligten einen transparenten Prozess anstreben, der weiteren möglichen Fusionsprojekten als Vorbild dienen kann. Schliesslich ist nicht auszuschliessen, dass eine erfolgreiche Fusion von Bern und Ostermundigen auch andere Gemeinden dazu motiviert, entsprechende Abklärungen vorzunehmen. An dieser Stelle muss allerdings festgehalten werden, dass der Gemeinderat die Idee einer «Grossfusion» in der Kernregion Bern sehr gerne weiterverfolgt hätte. Entsprechend wurde versucht, die Nachbargemeinden für ein Mit- beziehungsweise Weitermachen zu motivieren und die Agglomerationspolitik in der Region auf ein neues Niveau zu bringen. Nachdem dies nicht gelang, wird nun der bilaterale Prozess mit Ostermundigen vorangetrieben. Dieser bindet viele Ressourcen und ist selbstverständlich auch mit Kosten verbunden. Mit weiteren Fusionen unter Beteiligung der Stadt Bern ist deshalb in nächster Zeit nicht zu rechnen.

Nebst dem Projekt «Kooperation Ostermundigen – Bern» prägte ein weiterer Faktor die Agglomerationspolitik in den vergangenen beiden Jahren: die Corona-Pandemie. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass in der Agglomerationspolitik vieles vom persönlichen Austausch abhängt. Dieser fiel pandemiebedingt beinahe komplett weg. Und auch sonst

erschwerte die Pandemie die projektbezogene Arbeit der Stadt Bern mit den umliegenden Gemeinden. Nichtsdestotrotz nimmt die Agglomerationspolitik in der Stadt Bern nach wie vor einen hohen Stellenwert ein. Schliesslich enden viele Probleme nicht an der Stadtgrenze, sondern bedürfen einer gemeindeübergreifenden Lösung. Der Gemeinderat ist sich dessen bewusst und bemüht sich in allen nachfolgend präsentierten Projekten darum, mit den umliegenden Gemeinden auf Augenhöhe zu arbeiten. Das bedeutet, dass die Stadt zwar stets versucht, die bestmöglichen Ergebnisse für die Bevölkerung der Stadt Bern zu erwirken, dabei aber immer auch ein adäquates Verständnis für die Anliegen und Bedürfnisse der Region an den Tag legt.

3. Projekte von grosser Tragweite

Projekt Kooperation Ostermundigen – Bern (Kobe)

Kurzbeschreibung des Projekts: Anfang 2019 beschlossen die sechs Gemeinden Bern, Bolligen, Bremgarten, Kehrsatz, Frauenkappelen und Ostermundigen unter dem Projekttitel «Kooperation Bern (Kobe)» gemeinsam eine Machbarkeitsstudie zu den Vor- und Nachteilen einer Gemeindefusion zu erarbeiten. Nach der öffentlichen Konsultation dieser Studie sprachen sich die Parlamente von Bern und Ostermundigen für die Aufnahme von Fusionsverhandlungen und damit für die Weiterführung des Projekts aus. Die restlichen vier Gemeinden entschieden sich gegen eine Weiterführung des Projekts.

Unter dem neuen Projekttitel «Kooperation Ostermundigen – Bern (Kobe)» streben die Stadt Bern und die Gemeinde Ostermundigen nun eine bilaterale Gemeindefusion an. In den Jahren 2021 und 2022 werden die Fusionsverhandlungen geführt, 2023 findet die Volksabstimmung statt und für den 1. Januar 2025 ist der formelle Zusammenschluss geplant. Darauf wird eine längere Integrationsphase folgen.

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.

Entwicklungen 2020/2021: Mit den positiven Grundsatzentscheiden des Stadtrats Bern und des Grossen Gemeinderats Ostermundigen wurde die zweite Phase des Projekts Kobe ausgelöst: die Fusionsverhandlungsphase. In dieser Phase laufen die Hauptarbeiten in den folgenden vier Teilprojekten:

Im Teilprojekt «Strukturen» verhandeln die Exekutiven von Bern und Ostermundigen unter der Leitung der externen Gesamtprojektleitung die Eckpunkte der Fusion. Dazu gehören unter anderem die Fragen, wie der Gemeinderat, das Parlament und die Stadtteilpartizipation der fusionierten Gemeinde aussehen sollen. Seit Herbst 2021 liegt dazu eine konsolidierte Haltung beider Exekutiven vor, welche den beiden Parlamenten anfangs 2022 zur Kenntnis gebracht werden kann.

Im Teilprojekt «Aufgaben» geht es darum, alle Aufgaben der beiden Gemeinden nach einer systematischen Gliederung zu erfassen. Dazu führt die Projektleitung seit Mitte

2020 Gespräche mit allen Abteilungen der Gemeinde Ostermundigen und Direktionen der Stadt Bern. Anschliessend müssen für die Art und Weise der Aufgabenerfüllung ab dem 1. Januar 2025 adäquate Lösungen verhandelt und gefunden werden.

Im Teilprojekt «Finanzen» starten die Hauptarbeiten erst zu Beginn des Jahrs 2022. Im Einzelnen müssen die wesentlichen Unterschiede bezüglich der Finanzzahlen (Bilanz, Erfolgsrechnung, Finanz- und Investitionsplanung) zwischen den beiden Gemeinden und deren Behandlung im Fusionsprozess geklärt werden. Weiter hat sich das Teilprojekt mit den kurz-, mittel- und allenfalls langfristigen finanziellen Auswirkungen zu beschäftigen, also der Budget- und Finanzplanperspektive. Schliesslich muss im Teilprojekt eine Lösung gefunden werden, wie das erste Budget für das Jahr 2025 erstellt werden soll.

Im Teilprojekt «Personal» wird gemeindeübergreifend der Einbezug des Personals und der Personalverbände und eine transparente und regelmässige Information des Personals und der Verbände über die Projektfortschritte sichergestellt. Weiter müssen personalrechtliche Fragen im Zusammenhang mit unterschiedlichen Grundlagen in Ostermundigen und Bern, aber auch Fragen im Zusammenhang mit der geforderten Bestandessgarantie geklärt werden.

Ausblick: Zu Beginn 2022 werden dem Stadtrat die Eckpunkte der Fusionsverhandlungen zur Kenntnis gebracht. Dabei handelt es sich vorwiegend um Strukturfragen (Ausgestaltung Gemeinderat, Ausgestaltung Parlament, Ausgestaltung Stadtteilpartizipation der fusionierten Gemeinde) und um weitere besondere Fragen (beispielsweise Namen und Wappen der fusionierten Gemeinde). Zusammen mit den Eckpunkten wird dem Stadtrat eine Krediterhöhung vorgelegt, damit die Finanzierung des Projekts bis und mit Volksabstimmung gesichert ist. Der aktuelle Zeitplan sieht vor, dass das Geschäft im Juni 2023 in beiden Gemeinden zur Volksabstimmung gebracht werden kann.

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. Die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) hat im Herbst 2017 eine Arbeitsgruppe eingesetzt und diese beauftragt, mit der GSI 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. 2018 wurde 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 2020/2021: Nachdem die GSI gemeinsam mit einer Arbeitsgruppe der RKBM die Rahmenbedingungen eines Leistungsvertrags für die regionale Altersplanung erarbeitet hatte, wurden diese Arbeiten damals seitens der Gemeinden sistiert. Inzwischen ist die GSI zum Schluss gelangt, dass es für Leistungsverträge mit den Regional-konferenzen in ihrem Zuständigkeitsbereich keine Rechtsgrundlage gibt. Die Regional-konferenzen wurden darüber informiert. In Zusammenarbeit mit der Justiz-, Gemeinden- und Kirchendirektion des Kantons Bern (JGK, heute Direktion für Inneres und Justiz) wird aktuell nach Wegen gesucht, wie der Kanton eine Grundlage für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regional-konferenzen im Bereich der Alterspolitik schaffen kann. Die Gemeinden werden dazu voraussichtlich Stellung nehmen können.

Der Gemeinderat hat zudem einen Bericht zur «Alterspolitik in der Stadt Bern: Standortbestimmung und Ausblick» (Mai 2021) erstellen lassen. Diese Standortbestimmung zeigt klar auf, dass es in Zukunft in Richtung integrierte Versorgung gehen muss. Das heisst; eine verstärkte Zusammenarbeit mit privaten und öffentlichen Institutionen und den Ausbau der regionalen Zusammenarbeit im Altersbereich.

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. Aus Sicht der Stadt wäre es der falsche Moment, diese Bemühungen um eine verstärkte regionale Zusammenarbeit einzustellen.

Asyl- und Flüchtlingsbereich Kanton Bern (NA-BE)

Kurzbeschreibung des Projekts: Im Rahmen der Neustrukturierung des Asyl- und Flüchtlingsbereichs im Kanton Bern (NA-BE) hat die Stadt Bern den Zuschlag als regionale Partnerin für die Region «Bern Stadt und Umgebung» erhalten (Gemeinden Bern, Bremgarten, Kirchlindach, Köniz, Muri, Ostermundigen und Zollikofen). Die Stadt nahm schon bis anhin verschiedene Aufgaben im Asylbereich wahr, nun kommen zusätzlich noch Aufgaben im Flüchtlingsbereich hinzu. Im Auftrag der kantonalen Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion (GSI) erfüllt die Stadt Bern als regionale Partnerin 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 2020/2021: Die Umsetzung NA-BE startete am 1. Juli 2020. Der Fokus lag im ersten Jahr auf dem Aufbau und dem Sicherstellen des Grundangebots des Asyl- und Flüchtlingssozialdiensts. Die ersten 12 Monate erwiesen sich als herausfordernd, da innerhalb kurzer Zeit sehr viele Veränderungen angegangen werden mussten und gleichzeitig die Rahmenbedingungen von Seiten des Kantons teilweise nicht geklärt waren und nötige Instrumente fehlten. Insgesamt ist der Start ins neue System aber trotz Herausforderungen geglückt. Die zugewiesenen Flüchtlinge und vorläufig Aufgenommenen werden in der neuen Struktur professionell unterstützt und in ihrem Integrationsprozess begleitet.

Ausblick: In den nächsten Monaten wird es darum gehen, den laufenden Change-Prozess sorgfältig weiterzuführen, die Struktur des Betriebs im Asylsozialdienst weiter zu stärken und die Arbeitsprozesse weiter auszubauen. Gleichzeitig sollen die Angebote für die Klientinnen und Klienten Schritt für Schritt erweitert werden, damit sämtliche dem Asyl- und Flüchtlingssozialdienst zugewiesenen Personen bedarfsgerecht unterstützt und gefördert werden können. Dazu gehört insbesondere auch der Ausbau von Freiwilligenangeboten.

Ein weiterer Meilenstein, der sich abzeichnet, ist die Einführung einer neuen kantonalen Fallführungssoftware für den Asyl- und Flüchtlingsbereich (NFAM) durch die GSI im Jahr 2022. Die Inbetriebnahme der neuen Fallführungssoftware ist für alle regionalen Partner mit beachtlichem Aufwand und Unsicherheiten verbunden.

Halteplätze 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 40 Parteien. 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 in Biel (15 Plätze) und Belp (3 Plätze). Die Stadt Bern stellt damit rund zwei Drittel der Standplätze im Kanton zur Verfügung und übernimmt in diesem Bereich eine überkommunale Aufgabe im öffentlichen Interesse.

Zusätzlich zum Standplatz Buech betreibt die Stadt auf Ersuchen des Kantons seit 2014 einen provisorischen Durchgangsplatz auf dem Schermenareal an der Wölflistrasse, der jeweils von Frühling bis Herbst geöffnet ist. Dieses Angebot ist eine Übergangsmassnahme bis zur Schaffung neuer, definitiver Durchgangsplätze durch den Kanton. Damit leistet die Stadt Bern einen Beitrag zur Entschärfung des akuten Platzmangels und verschafft dem Kanton, in dessen Zuständigkeit die Schaffung von Stand- und Durchgangsflächen für Fahrende fällt, Zeit für die Erstellung zusätzlicher Plätze.

Mit der Annahme der Interfraktionellen Motion «Standplätze für Fahrende – Keine Räumung im Buech!» forderte der Stadtrat vom Gemeinderat im Juni 2019 zudem, die planerischen Arbeiten für eine Erweiterung des Standplatzes Buech oder eines weiteren Standplatzes aufzunehmen.

Das Problem der zu geringen Anzahl Halteplätze für Fahrende im Kanton Bern besteht seit Jahren. Der Gemeinderat hat den Regierungsrat wiederholt aufgefordert, der Realisierung zusätzlicher Standplätze Priorität einzuräumen. Die Planung neuer kantonaler Plätze läuft, der Planungsprozess hat sich jedoch wiederholt verzögert (vgl. dazu weiter unten).

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 trägt zur Lösung des Problems der zu geringen Anzahl Halteplätze bereits einen grossen und im Verhältnis zu ihrer Bevölkerungsgrösse überproportionalen Anteil bei. Nötig sind deshalb Massnahmen auf kantonaler Ebene, allenfalls auf Bundesebene. In Bezug auf den provisorischen Durchgangsplatz Wölflistrasse ist festzuhalten, dass dieser nicht zum «Providurium» werden soll.

Entwicklungen 2020/2021: Die Stadt Bern hat den provisorischen Durchgangsplatz Wölflistrasse auch in der Saison 2021 wieder zur Verfügung gestellt. Parallel zur Bearbeitung der Platzfrage wurde auf städtischer Ebene an der Umsetzung der verschiedenen vom Gemeinderat beschlossenen Massnahmen zur Verbesserung der Situation auf dem Standplatz Buech gearbeitet. 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.

Auf kantonaler Ebene wurde die Planung neuer Stand- und Durchgangsplätze durch das zuständige Amt für Gemeinden und Raumordnung weiterverfolgt. Für den Standplatz in Erlach konnte im Frühling 2021 die kantonale Überbauungsordnung inkl. Baubewilligung beschlossen werden, bei den Plätzen in Herzogenbuchsee und Muri wurde die Ämterkonsultation abgeschlossen.

Ausblick: Die Umsetzung der städtischen Massnahmen zur Verbesserung der Situation auf dem Standplatz Buech soll fortgesetzt werden. Bei den geplanten kantonalen Stand- und Durchgangsplätzen ist nach Auskunft des Amtes für Gemeinden und Raumordnung vom September 2021 beim Standplatz Erlach aktuell frühestens im Herbst 2022 mit einer Inbetriebnahme zu rechnen (kantonale Überbauungsordnung rechtskräftig, Baubewilligung läuft); beim geplanten Durchgangsplatz Herzogenbuchsee ist die Inbetriebnahme frühestens im Frühling ab 2022 realistisch (öffentliche Auflage in Vorbereitung); beim geplanten Stand- und Durchgangsplatz in Muri ist die Inbetriebnahme frühestens 2023 möglich (Mitwirkung abgeschlossen, öffentliche Auflage in Vorbereitung). 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.

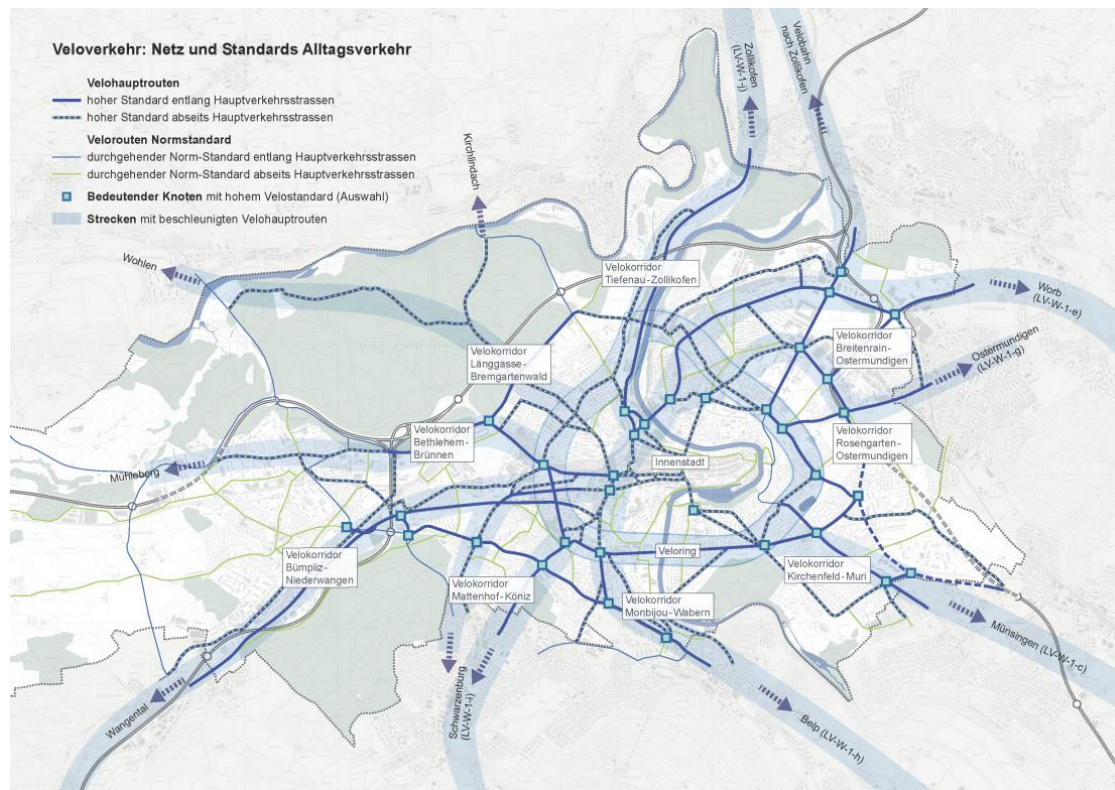
Entwicklungen 2020/2021: Für die weitere Projektierung und Realisierung des TBO haben sich BERNMOBIL, die Stadt Bern sowie die Gemeinde Ostermundigen zu einer Aktiengesellschaft zusammengeschlossen. Die Tram Bern-Ostermundigen AG ist seit Anfang 2020 operativ tätig. Bis Mitte 2020 wurde das Bauprojekt aktualisiert (exkl. Bahnhof Ostermundigen) und den Fachstellen zur Prüfung eingereicht. Das Plandossier wird nun fertiggestellt und der Leitbehörde (Bundesamt für Verkehr) eingereicht. Damit kann die Sistierung des Bewilligungsverfahrens (exkl. Bahnhof Ostermundigen) aufgehoben werden. Anfang 2021 wurde das Bewilligungsverfahren fortgesetzt. In diesem Rahmen wurden nur noch die Änderungen zum ursprünglichen Projekt (z.B. Endhaltestelle Oberfeld) öffentlich aufgelegt. Zur besseren Gesamtübersicht wurden alle Pläne über die gesamte Strecke hinweg einsehbar gemacht, allerdings ohne das Areal um den Bahnhof Ostermundigen.

Ausblick: Für das Areal um den Bahnhof Ostermundigen wird das Verfahren vermutlich Mitte 2022 reaktiviert. Je nach Verlauf des Bewilligungsverfahrens kann aus heutiger Sicht 2024/2025 mit dem Bau der Tramlinie begonnen werden. Die Bauzeit dürfte rund vier bis fünf Jahre dauern.

Velohaupttrouten 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 Velohaupttrouten, 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 «Veloring») 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. Seit

2016 konnten zwei Velohaupttrouten einerseits auf der Strecke ab Lorrainebrücke bis Wankdorfplatz und andererseits über den Eigerplatz nach Köniz realisiert werden. Weiter sind Teile der Velohaupttroute Bern–Ostermündigen und Velomassnahmen auf der Lorrainebrücke umgesetzt worden.



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. In den vergangenen Jahren hat der Zuwachs des Veloverkehrs 5 – 10 % pro Jahr betragen. 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.

Entwicklungen 2020/2021: Die Planungen der Velohaupttroute Bern–Bethlehem–Brünnen wurden 2020 und 2021 weiter vorangetrieben, erste Massnahmenpakete sollten im kommenden Jahr realisiert werden können. Zusätzlich wurden auf Abschnitten von anderen Velohaupttrouten Massnahmen wie die Verbreiterung von Velostreifen umgesetzt. 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. Im November 2020 hat der Gemeinderat den Masterplan Veloinfrastruktur verabschiedet. Der Bericht zeigt die Einbettung der künftigen Veloinfrastruktur in die Gesamtstrategie der Verkehrs- und Stadtplanung auf und konkretisiert die Ziele und Stossrichtungen des STEK 2016. Im Netzplan sind das Velohaupttroutennetz, wichtige Velorouten sowie für den Veloverkehr bedeutende Knoten abgebildet.

Ausblick: Nach wie vor in Planung sind die Velohaupttrouten Bern–Bethlehem–Brünnen, Bern–Länggasse–Bremgartenwald und Bern–Bümpliz–Niederwangen. Weitere Projekte für Velohaupttrouten werden schrittweise und in Abhängigkeit von den Plänen der Nachbargemeinden beziehungsweise von stadintern geplanten Strassensanierungsprojekten in Angriff 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 Ausbauschnitt 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 2027 auch der Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisiert und gestaltet sowie mit flankierenden Massnahmen die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld angepasst werden.

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 stützen 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 Veloverkehr zu erzielen. Andererseits tragen sie zur stadträumlichen Aufwertung des Bahnhofumfelds zwischen Hirschengraben/City-West und Bollwerk/Schützenmatte bei. Wichtig ist zudem, dass in Zusammenarbeit mit den SBB ein ausreichendes Angebot für die Veloparkierung zur Verfügung gestellt werden kann. Dazu ist der Bau von zusätzlichen Velostationen 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 Einsprachen im Plangenehmigungsverfahren RBS und SBB und den daraus resultierenden Auflagen und Vereinbarungen konnte der Gemeinderat erreichen, dass die Bauherren zur Minimierung der Beeinträchtigungen verpflichtet werden.

Entwicklungen 2020/2021: Der Ausführungskredit für die Verkehrsmassnahmen wurde am 7. März 2021 durch die Stimmberechtigten der Stadt Bern mit 58 % Ja-Stimmen bewilligt. Die Verkehrsmassnahmen ZBB, welche den Neubau und die Änderung von Strassen bzw. des Verkehrsraums (Strassenbauprojekt) sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bedingen, werden mit einer Überbauungsordnung nach Artikel 43 Absatz 1 SG abschliessend genehmigt (kommunaler Strassenplan). Weitere Bewilligungen, insbesondere Baubewilligungen, sind nicht erforderlich. Vorbehalten bleibt einzig die rechtsverbindliche Festsetzung der Massnahmen der Verkehrsführung und der Verkehrssignalisation, welche gemäss Artikel 88 Absatz 2 BauG nach Strassenverkehrsrecht zu erfolgen hat. Leitbehörde im Überbauungsordnungsverfahren ist das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern. Das Bauprojektossier wurde am 7. Mai 2020 zur ersten Vorprüfung und nach der Überarbeitung am 25. März 2021 beim Kanton zur

zweiten Vorprüfung eingereicht. Die öffentliche Auflage erfolgt voraussichtlich Ende 2021 oder Anfang 2022.

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 2027 umzusetzen, damit die neuen verkehrlichen Gegebenheiten entsprechend aufgenommen werden können.

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 Grosse 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 2020/2021: 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 dem Generellen Projekt zur Umgestaltung des Autobahnanschlusses Wankdorf in Bern an seiner Sitzung vom 1. Juli 2020 zugestimmt.

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

Bypass Bern Ost

Kurzbeschreibung des Projekts: Mit dem Projekt «Bypass Bern Ost» soll die heutige Autobahn zwischen der Schosshalde und Muri bei Bern unterirdisch in einem Tunnel geführt und das heutige Trasse der A6 zu einer Stadtstrasse zurückgebaut werden. Das schafft die Chance für die seit langem angestrebte Stadtreparatur im Osten von Bern. Die Stadt Bern ist aktiv in die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), den betroffenen Nachbargemeinden Muri und Ostermündigen sowie dem Kanton Bern und der Regionalkonferenz Bern Mittelland eingebunden. Das Projekt kann frühestens in den Ausbauschnitt 2027 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrasse aufgenommen werden.

Unabhängig vom Projekt Bypass Bern Ost hat das ASTRA im Juni 2021 mit den Bauarbeiten für die Installation einer Pannestreifen-Umnutzung (PUN) zwischen Bern-Wankdorf und Anschluss Muri begonnen. Dies bedeutet, dass zu den Verkehrsspitzenzeiten die Pannestreifen als Verkehrsspuren freigegeben werden können. Mit der PUN werden zu den Hauptverkehrszeiten inskünftig also je drei Autobahnspuren befahren werden. Immerhin nutzt das ASTRA die Chance, um gleichzeitig den Lärmschutz im Perimeter zu verbessern. Die Bau- bzw. Installationsarbeiten dauern voraussichtlich bis Ende 2023.

Ziele der Stadt Bern: 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. Der «Worst case» aus städtischer Sicht wäre eine dauerhafte Lösung im Sinne der Pannestreifenumnutzung (PUN) ohne unterirdischen Tunnel, welche die Belastung der angrenzenden Quartiere durch Lärm, Gestank und räumlicher Trennwirkung weiter verstärkt.

Entwicklungen 2020/2021: Der im Herbst 2019 gestartete Partizipationsprozess für die eingeladene Öffentlichkeit wurde weitergeführt. Im Sommer 2020 fand eine digitale, im Sommer 2021 eine physische Informationswerkstatt statt und im Jahr 2021 wurde ebenfalls eine digitale Forumskonferenz II durchgeführt, an der über verkehrliche Grundlagen und Szenarien aus der Verkehrsnetzstudie informiert wurde. Zudem wurde 2021 die Testplanung Bern Ost Muri durchgeführt. Durch die Testplanung werden interdisziplinär abgestimmte, raum- und sozialverträgliche Konzepte und Entwicklungsstrategien für den Verkehrs-, Siedlungs- und Freiraum entlang des alten Trasse A6 überprüft. Damit soll sichergestellt werden, dass für den Entwicklungsraum Bern Ost/Muri mit Zeithorizont 2040+ eine gesamtheitliche Vision mit dem Projekt Bypass Bern Ost entwickelt werden kann.

Ausblick: 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. Zusätzlich baut die BLS ihr Angebot aus und braucht ausreichende Kapazitäten für den Betrieb und Unterhalt ihres Rollmaterials. 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. Im Rahmen des Sachplanverfahrens des Bundesamts für Verkehr (BAV) unterbreitete die Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) des Kantons Bern der Stadt Bern im November 2017 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 im Dezember 2018 im Richtplan festgesetzt.

Ziele der Stadt Bern: Der Stadtrat überwies am 2. November 2017 die Motion «Nein zum BLS-Standort Chliforst» im Sinne einer Richtlinie. Die Motion beauftragt den Gemeinderat, sich gegen den Standort Chliforst Nord auszusprechen. Ergänzend umfassen die Interessen der Stadt Bern 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).

Entwicklungen 2020/2021: Der Gemeinderat hat im Jahr 2020 einen umfassenden Anforderungskatalog mit den städtischen Interessen an das Verfahren und an das Projekt der Werkstätte Chliforst Nord erarbeitet und die BLS damit dokumentiert. Der Anforderungskatalog dient zugleich als Vorbereitung für eine Einsprache im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren (öffentliche Auflage). Die BLS hat das Plangenehmigungsdossier im Jahr 2021 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die öffentliche Auflage hat sich allerdings verzögert, weil im Rahmen der Vorprüfung durch das BAV diverse durch die BLS zu klärende Punkte aufgebracht wurden.

Ausblick: Stand September 2021 ist davon auszugehen, dass die öffentliche Auflage im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren Anfang 2022 stattfinden wird. Erst dann 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, Synergien in Lehre, Forschung und Dienstleistungserbringung sowie

in der interdisziplinären Zusammenarbeit zu schaffen und hat für den Kanton betriebliche Mehrkosten zur Folge. Nach langwierigen Abklärungen stellte sich der Grosse Rat im Sommer 2016 hinter die vom Regierungsrat favorisierte Absicht, die Departemente Wirtschaft, Gesundheit, Soziale Arbeit, Hochschule der Künste sowie Rektorat und Services 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 ist in Burgdorf anfangs 2020 das TecLab – ein Kooperationsprojekt von Berner Fachhochschule und TF Bern – am Standort der Berner Fachhochschule BFH in die Pilotphase gestartet.) 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. Aus dem darauffolgenden Architekturwettbewerb ist das Projekt «Dreierlei» als Sieger hervorgegangen. Da heute zwischen dem Europaplatz und dem Gebiet Weyermannshaus Ost eine direkte Fuss- und Veloverbindung fehlt, plant die Stadt Bern die Realisierung einer Unterführung sowie eines öffentlichen Freiraums zwischen Europaplatz, künftigen Campus-Gelände und Murtenstrasse entlang bzw. unterhalb des Autobahnviadukts. Im Rahmen der SBB Leistungssteigerung Bern West wird u.a. zugunsten der Campus-Entwicklungen die S-Bahnhaltestelle Stöckacker nach Osten – neu Haltestelle Europaplatz Nord – Richtung Campus verschoben.

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, S-Bahnhaltestelle) 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 2020/2021: 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. Im 1. Quartal 2021 fand die öffentliche Mitwirkung statt, anschliessend wurde die Vorprüfung durch den Kanton Bern gestartet.

Hinsichtlich der Bereitstellung der erforderlichen öffentlichen Infrastruktur hat der Stadtrat mit Beschluss vom 4. Februar 2021 einen Kredit in Höhe von Fr. 4 975 000.00 für die Planung und Projektierung der Aussenraumgestaltung und der öffentlichen Infrastruktur im Bereich des ESP Ausserholligen gesprochen. Die Bereitstellung dieser Infrastrukturen ist eine zwingende Voraussetzung im Hinblick auf die Eröffnung des Campus, damit dessen Erreichbarkeit für Studierende und Mitarbeitende sichergestellt ist.

Geklärt haben sich unterdessen die Mitte 2019 entstandenen Unsicherheiten über den Zeitpunkt der Realisierung des Campus. Mitte 2021 hat das Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG) informiert, dass die Inbetriebnahme des Campus auf September 2027 angestrebt wird. Für dieses Vorhaben ist ein anspruchsvoller Zeitplan erforderlich. Mit dem Voranschlag 2022 und dem Aufgaben-/Finanzplan 2023 – 2025 hat der Regierungsrat sein Festhalten an der Realisierung des Campus ohne Verschiebung bestätigt.

Ausblick: Auf städtischer Ebene ist die öffentliche Auflage der angepassten Planungsinstrumente (Zonenplan und Überbauungsordnung) 2022 vorgesehen. Auf kantonaler Ebene ist der Beschluss zum Ausführungskredit durch den Grossen Rat im März 2023 geplant. Die Fertigstellung des Campus Bern der BFH ist gemäss der aktuellen Planung des Kantons Bern im Jahr 2027 geplant.

Dekarbonisierung Region Bern

Kurzbeschreibung des Prozesses: Die «Initiative Dekarbonisierung Region Bern» wurde von Energie Wasser Bern (ewb) und den Gemeindebetrieben Muri (gbm) initiiert und zusammen mit mehreren Gemeinden und Organisationen seit dem Frühjahr 2020 entwickelt. Durch Vernetzung, Nutzung von Synergien und durch die Schaffung einer regionalen Dynamik soll der Klimaschutz in der Region gestärkt werden.

Folgende Ziele hat sich die Initiative gesetzt:

- Minimal: gemeinsam statt getrennt an Themen arbeiten; informell und nach individuellen Interessen und Prioritäten.
- Maximal: gemeinsame Strategie im Bereich Dekarbonisierung/CO₂-Absenkpfad; formellere Basis.

Ziele der Stadt Bern: Die Stadt Bern sieht grosses Potenzial in der Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden, vor allem in den Bereichen Fernwärmeausbau, Gebäudesanierungen, nachhaltige Beschaffung und bei Fragen zur nachhaltigen Mobilität. Die Nutzung von projektorientierten Synergien, Know-How-Transfer etc. können den Transformationsprozess hin zu einer CO₂-neutralen Region Bern beschleunigen.

Vorteile ergeben sich in folgenden Bereichen:

- Der Erfahrungsaustausch ermöglicht es, vom Wissen und den Erkenntnissen der anderen Beteiligten zu profitieren;
- durch die Zusammenarbeit können Synergien genutzt und Kosten für die Entwicklungs- und Aufbauarbeiten geteilt werden;
- Gemeindeübergreifende und koordinierte Kommunikationsmassnahmen erreichen mehr Menschen und der Aufwand für die einzelnen Gemeinden reduziert sich.
- Energiewende und Klimaschutz erfordern eine Zusammenarbeit aller innovativen Kräfte, die dafür nötigen Kontakte bestehen.

Entwicklungen 2020/2021: Aktuell werden verschiedene fachliche Themen bearbeitet, bei denen eine gemeindeübergreifende Kooperation einen Mehrwert gegenüber einem individuellen Vorgehen bietet: Infrastruktur Ladestationen Elektromobilität, gemeindeübergreifender Fernwärmeausbau, Modernisierungsfonds für Gebäudesanierungen sowie nachhaltige Beschaffungsplattformen.

Ausblick: Derzeit engagieren sich verschiedene Personen aus der Stadt Bern und den Gemeinden Köniz, Wohlen, Ittigen und Muri, Vertretungen von Energie Wasser Bern und der Gemeindebetriebe Muri, Vertretungen des Wirtschaftsverbands swisscleantech sowie des Amtes für Umwelt und Energie des Kantons Bern für das Anliegen. Auch die Wirtschaft soll über Verbände und individuelle Unternehmen noch stärker einbezogen werden.

Regionale Zusammenarbeit Feuerwehr

Kurzbeschreibung des Projekts: Alle Milizfeuerwehren (Ortsfeuerwehren) haben vermehrt Probleme, ihre gesetzlichen Aufgaben zu erfüllen. Das grösste Problem liegt beim verfügbaren Personal, sei es beim Ausrücken über Tage oder beim Besetzen von Kaderpositionen. Auch gibt es keine echte Zusammenarbeit unter den Feuerwehren wie z.B. bei Beschaffungen oder beim Übungsdienst.

Aus der Diskussion mit dem obersten Feuerwehrkader der Stadt Bern und umliegenden Milizfeuerwehren kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Verantwortlichen folgende Herausforderungen in naher Zukunft einer Lösung zuführen müssen:

- Nicht gesicherte Tagesverfügbarkeit an Milizfeuerwehrangehörigen, welche den Ersteinsatz sicherstellen,
- Schwierige Einhaltung der gesetzlichen Zeitvorgaben (erste Massnahmen vor Ort innerhalb 10/15 Minuten nach Alarmierung – in 80 % der Ereignisse),
- Anspruchsvolle Rekrutierung von Kaderfeuerwehrangehörigen (Bereitschaft für Zusatzengagement),
- Rückläufige Rekrutierung von Milizfeuerwehrangehörigen resp. Anstieg der Fluktuation (Qualität vor Quantität an Milizfeuerwehrangehörigen).

Ziele der Stadt Bern: Es geht darum, frühzeitig erste Ideen und Modelle zu entwickeln, welche den Einsatz der Feuerwehr und den Schutz der Bevölkerung im Grossraum Bern effizienter gestalten und auch in Zukunft gewährleisten. Folgende Ziele sollen verfolgt werden:

- Ausloten der generellen Möglichkeiten, in der Hauptstadregion die Feuerwehreffizienz zu erhöhen;
- Entwickeln möglicher zukünftiger Feuerwehrmodelle («Tag-Nacht», «All in one», etc);
- Aufzeigen möglicher rechtlicher Formen und der Konsequenzen dieser Modelle;
- Aufzeigen der bestimmenden Faktoren der Effizienzsteigerung (personell, finanziell, Ausrüstung, etc.);
- Identifizieren möglicher Stolpersteine;
- Definieren von Rahmenbedingungen für den Start eines Projekts.

Entwicklungen 2020/2021: Mit den Feuerwehrkommandos der Gemeinden Ittigen, Bolligen, Ostermundigen, Allmendingen-Muri-Gümligen und Köniz konnte Schutz und Rettung Bern, bestehend aus der Berufsfeuerwehr Bern sowie den Milizelementen Nachtwache und Brandcorps, die Zusammenarbeit im Rahmen von ständigen Arbeitsgruppen ausbauen. So im Bereich Einsatzplanung (z.B. feuerpolizeiliche Begleitung bei Bauprojekten wie dem Bären-Tower in Ostermundigen), der Ausbildung (z.B. gemeinsame Ausbildung am Feuer auf dem Übungsgelände Gäbelbach der Stadt Bern), der Logistik (z.B. gemeinsame Beschaffung von Einsatzmaterial wie Atemschutzgeräte), der Administration (z.B. Vereinheitlichung Feuerwehrsold) und der Jugendfeuerwehr (einheitlicher Medienauftritt für die Rekrutierung von Jugendlichen).

Auch konnte auf Januar 2021 die Feuerwehr Bolligen, auf Antrag der Gemeinde Bolligen, als eigenständiges Milizelement (analog einer Brandcorpskompanie) in die Feuerwehr Bern integriert werden.

Des Weiteren ist ein Einsatzelement der Berufsfeuerwehr Bern werktags im Feuerwehrmagazin der Feuerwehr Ostermundigen an der Forellstrasse 56 kaserniert und bewältigt

Ereignisse ab diesem Standort diesseits der Aare-Schlaufe der Stadt Bern sowie für Ostermundigen und die angrenzenden Gemeinden. Durch diese Massnahme wird die Tagesverfügbarkeit bei Ersteinsätzen sichergestellt und die Milizfeuerwehr entlastet.

Letztlich konnte auch eine Zusammenarbeitsvereinbarung mit der Feuerwehr Allmendingen-Muri-Gümligen unterzeichnet werden, welche die gegenseitige Unterstützung bei Alltagsereignissen (z.B. automatische Alarmierung der Feuerwehr in Industriebauten und Gebäuden mit hohem Personenaufkommen wie Alters- und Pflegeheimen) regelt.

Ausblick: Es zeichnet sich ab, dass die Zusammenarbeit mit der Feuerwehr Ostermundigen in den nächsten Jahren ausgebaut werden soll – bis hin zu einer Fusion. Die Fusion soll analog dem Modell zwischen der Feuerwehr Bolligen mit der Feuerwehr Bern umgesetzt werden. In diesem Modell werden die Stärken der Berufs- sowie der Milizfeuerwehr berücksichtigt und zielführend eingesetzt.

4. Abgeschlossene oder nicht mehr agglomerationsrelevante Projekte

Im Berichtsjahr wurden folgende Projekte abgeschlossen:

Resonanzgruppe Kernregion Bern

Im Rahmen einer zweijährigen Testphase (2018 – 2019) trafen sich Exekutiv- und Legislativvertretungen aus allen Gemeinden der Kernregion zweimal jährlich, wobei sie sich zu gemeindeübergreifenden Themen austauschten und ein gemeinsames Projekt anstiessen. Während dieser Testphase zeigte sich, dass sich die Bedürfnisse der Legislativvertretungen von jenen der Exekutivvertretungen unterscheiden. Da auf Ebene Exekutiven bereits viele gemeindeübergreifende Gremien und Zusammenarbeitsformen existieren, haben die Mitglieder der Gruppe aus den Parlamenten von Bern, Ostermundigen, Münchenbuchsee, Muri, Wohlen, Köniz und Zollikofen 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.

Netzstrategie ÖV Kernagglomeration

Die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) hat am 10. Dezember 2020 die Netzstrategie ÖV Kernagglomeration verabschiedet. Sie bildet eine zentrale Grundlage für künftige Vertiefungsstudien und die Ausarbeitung konkreter Infrastrukturprojekte. Die Netzstrategie schlägt folgende Stossrichtungen vor:

- Grössere Kapazitäten für Verbindungen ins Zentrum, wozu in verschiedenen Korridoren Taktverdichtungen oder grössere Gefässe notwendig sind.
- Stärkung der Tangentiallinien im Süden und Osten der Stadt Bern, um das Bedürfnis nach direkten Verbindungen abzudecken und das Zentrum zu entlasten.
- Ergänzung des Tramnetzes um eine zweite Tramachse, da die Kapazität der bestehenden Tramachse Hirschengraben–Bahnhof–Zytglogge mit Inbetriebnahme von Tram Bern Ostermundigen vollständig ausgeschöpft ist.
- Erhalt der Funktionsfähigkeit des Raums Bahnhof Bern: Aus Gründen der Stadtverträglichkeit ist eine Umstellung weiterer Buslinien auf Trams anzustreben.

Für die Korridore Bern Bahnhof–Insel und Bern Bahnhof–Köniz bleibt offen, ob eine Erschliessung durch eine Verlängerung der RBS in Richtung Süden zweckmässig ist. Es liegen aber weitere Planungsergebnisse vor, die sich auf die Ergebnisse der ÖV-Netzstrategie stützen:

- Eine Studie zur Erhöhung der Transportkapazität auf der Linie 10 Bern-Köniz/Schliern kommt zum Schluss, dass mit dem Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen auf dieser Linie bis zum Zeithorizont 2040 genügend Kapazität geschaffen werden könne.
- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Insel kommt zum Schluss, dass das Inselareal mit zwei Linien mit Doppelgelenktrolleybussen mittel- bis langfristig in genügender Kapazität erschlossen werden kann, wobei die Linie 12 verlängert und an den wichtigen Mobilitätsknoten Europaplatz angeschlossen werden soll.

Neue Festhalle Bern

Die heutige Festhalle an der Papiermühlestrasse aus dem Jahr 1948 soll durch einen Neubau ersetzt werden. Die Stadt Bern will mit dem Bau einer neuen Festhalle die Attraktivität des Messestandorts Bern stärken und erwartet davon einen grossen wirtschaftlichen Nutzen für die Stadt und die Region Bern. Im März 2021 wurde der entsprechende Investitionsbeitrag von den Stimmberechtigten der Stadt Bern angenommen. Auch der Kanton Bern unterstützt das Vorhaben mit einem Investitionsbeitrag. Am 10. März 2021 hat der Grosse Rat des Kantons Bern mit 99:43:12 Stimmen dem Investitionsbeitrag an die Messepark AG in Höhe von 15 Mio. Franken ebenfalls zugestimmt. Die politischen Voraussetzungen für die Realisierung des Vorhabens sind damit gegeben. Die abschliessende Genehmigung der Überbauungsordnung Mingerstrasse-Papiermühlestrasse durch das Kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung ist noch ausstehend. Diese soll gemäss heutigem Kenntnisstand bis Ende 2021 erfolgen. Die Eröffnung der neuen Festhalle ist gemäss heutigem Kenntnisstand für Anfang 2024 vorgesehen.

Bern, 20. Oktober 2021