



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 2019

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	3
Regionale Altersplanung und Fokus Alterspolitik	4
Projekt Neustrukturierung Asyl- und Flüchtlingsbereich Kanton Bern NA-BE.....	4
Standplätze für Jenische, Sinti und Roma.....	5
Tram Bern Ostermundigen (TBO)	6
Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II)	7
Zukunft Bahnhof Bern.....	9
Netzstrategie ÖV Kernagglomeration	10
Anschluss Wankdorf.....	11
Engpassbeseitigung Wankdorf–Muri, «Bypass Ost» (A6).....	11
Neue BLS-Werkstätte	12
Standortfrage Fachhochschule	13
4. Abgeschlossene oder nicht mehr agglomerationsrelevante Projekte	14

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 mindestens einmal schriftlich über den Stand der aktuellen Agglomerationspolitik Bericht zu erstatten.

Nebst einer allgemeinen Einschätzung des aktuellen Stands der Agglomerationspolitik informiert der vorliegende Bericht des Gemeinderats zur Agglomerationspolitik 2019 ausführlich über aktuelle agglomerationspolitische Projekte und kommende Aufgaben, welche von grösserer Tragweite sind. Im Sinne einer kontinuierlichen Berichterstattung werden diese 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 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

Die Agglomerationspolitik gewinnt schweizweit und insbesondere im Raum Bern seit Jahren an Relevanz. Dieser Trend hat sich auch im Berichtsjahr fortgesetzt, und das in allen Politikbereichen. Bei Themen des öffentlichen und individuellen Verkehrs ist die Zusammenarbeit über Gemeindegrenzen hinweg zwangsläufig schon immer notwendig gewesen. Entsprechend haben sich in diesem Politikbereich besonders austarierte Zusammenarbeitsmodelle zwischen den Gemeinden und den verschiedenen Staatsebenen entwickelt. Das prognostizierte Mobilitätswachstum in der Stadt und Agglomeration Bern macht indes gemeinsame Investitionen in die Infrastrukturen unabdingbar. Im nachfolgenden Kapitel ist ausführlich beschrieben, wo in der Kernregion Bern die Schwerpunkte beziehungsweise grössten Herausforderungen bestehen. Es sind dies namentlich: Zukunft Bahnhof Bern, Netzstrategie öV Agglomeration Bern, Tram Bern-Ostermündigen, Veloinfrastruktur, Engpass A6, Anschluss Wankdorf. 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. Agglomerationspolitik hat sich zwar lange vornehmlich auf Verkehrsthemen konzentriert. Doch setzt sich immer stärker die Einsicht durch, dass auch soziale Probleme und Herausforderungen nicht an den Gemeindegrenzen Halt machen. Die Stadt Bern nimmt hier ihre Verantwortung beziehungsweise Vorreiterrolle wahr und erbringt viele Leistungen für die Agglomerationsgemeinden und den Kanton. Beispielsweise stellt die Stadt Bern zwei Drittel aller Standplätze für Jenische und Sinti im Kanton Bern und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Entspannung der Situation. Auch im Flüchtlings- und Asylbereich nimmt die Stadt Bern eine führende Rolle ein, indem sie künftig die operative Ge-

samtverantwortung für die Region «Bern Stadt und Umgebung» (Gemeinden Bern, Bremgarten, Kirchlindach, Köniz, Muri, Ostermundigen und Zollikofen) wahrnimmt. Wo immer möglich und sinnvoll, setzt sich die Stadt Bern für überkommunale Lösungen zum Wohle aller Bewohnenden der Region ein, aktuell beispielsweise auch im Altersbereich.

Die Erfahrungen aus solch themenbezogenen gemeinsamen Projekten und die allgemeine Tendenz zu verstärkter Zusammenarbeit haben denn auch dazu geführt, dass man sich in der Kernregion Bern vermehrt ganz grundsätzlich mit den Themen Agglomerationspolitik, interkommunale Zusammenarbeit und Gemeindefusionen befasst hat. Was lange als rotes Tuch galt, ist heute in aller Munde. Das Projekt «Kooperation Bern» wird nachfolgend ausführlich beschrieben, dennoch soll an dieser Stelle im Sinne einer allgemeinen Einschätzung festgehalten werden, dass erstmals seit 100 Jahren wieder konkret über eine Gemeindefusion in der Kernregion Bern diskutiert wird. Besonders erfreulich ist aus Sicht der Stadt Bern, dass dieses Projekt ursprünglich als Fusionsabklärung zwischen der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen gestartet wurde, sich aber auf Nachfrage vier weitere Gemeinden für eine Teilnahme an den Abklärungen ausgesprochen haben. Dies ist ein Indiz dafür, dass die Stadt Bern in der Agglomeration als zuverlässige Partnerin wahrgenommen wird und eine verstärkte Zusammenarbeit nicht nur von der Stadt Bern, sondern auch von den Agglomerationsgemeinden als erstrebenswert erachtet wird.

3. Projekte von grosser Tragweite

Projekt Kooperation Bern (KoBe)

Kurzbeschreibung des Projekts: Ende 2020 wollen die Gemeinden Bern, Bolligen, Bremgarten b. Bern, Frauenkappelen, Kehrsatz und Ostermundigen einen Grundsatzentscheid darüber fällen, ob sie Fusionsverhandlungen aufnehmen. Sofern dieser Grundsatzentscheid positiv ausfällt, werden konkrete Fusionsverträge ausgearbeitet, über welche die Stimmberechtigten in den Gemeinden abstimmen können. Die entsprechenden Volksabstimmungen sollen Ende 2023 stattfinden. Das Inkrafttreten einer allfälligen Fusion ist Anfang 2025 geplant.

Entwicklungen 2018/2019: Im Dezember 2018 haben die Gemeinde Ostermundigen und die Stadt Bern beschlossen, mit einer Machbarkeitsstudie die Chancen und Risiken einer Gemeindefusion auszuloten. Gleichzeitig haben sie weitere Gemeinden der Kernregion Bern eingeladen, sich an dieser Studie zu beteiligen. Im Frühjahr 2019 haben sich die Gemeindepräsidenten der interessierten Gemeinden zu einer ersten gemeinsamen Sitzung getroffen und den Prozess zur Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie unter dem Projektnamen «Kooperation Bern» gestartet. Diese Studie beleuchtet die Vor- und Nachteile des Ist-Zustands, die Chancen und Risiken einer Fusion, sowie – auf Wunsch der kleineren Gemeinden – die Möglichkeiten einer vertieften Zusammenarbeit. Sie soll als Grundlage für den Grundsatzentscheid dienen. Im Sommer 2019 konnte mit den konkreten Arbeiten an der Machbarkeitsstudie begonnen werden.

Ziele der Stadt Bern: Für die Stadt Bern ist das Projekt KoBe von grosser strategischer Relevanz. Damit fundierte Entscheide getroffen werden können, unterstützt sie die Erarbeitung einer ergebnisoffenen Machbarkeitsstudie sehr. Sobald deren Ergebnisse vorliegen, wird sich der Gemeinderat der Stadt Bern entsprechend positionieren und sich für einen positiven oder negativen Grundsatzentscheid in der Stadt Bern starkmachen. Ein weiteres Ziel der Stadt Bern ist die frühzeitige Einbindung des Verwaltungspersonals und

der Behörden aller Gemeinden, aber auch der Einwohnerinnen und Einwohner. Über verschiedene Partizipationskanäle sollen im Projektverlauf alle Betroffenen Gelegenheit erhalten, Anregungen und Rückmeldungen einzubringen. Eine umfassende Partizipation ist jedoch erst ab Frühjahr 2020 vorgesehen, wenn im Rahmen der Vernehmlassung ein breiter Austausch über die Themen der Machbarkeitsstudie stattfinden wird.

Ausblick: Ende Januar 2020 soll die Machbarkeitsstudie vorliegen. Anschliessend wird mit der öffentlichen Vernehmlassung eine breite politische Diskussion lanciert, die im Dezember 2020 in einer Grundsatzentscheid in den Gemeinden mündet, ob das Projekt weiterverfolgt oder abgebrochen wird. In Bern und Ostermundigen wird der Entscheid durch die Parlamente gefällt, in Bolligen, Bremgarten, Frauenkappelen und Kehrsatz durch die jeweils zuständigen Organe.

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 deshalb Exekutiv- und Legislativvertretungen aus allen Gemeinden der Kernregion zweimal jährlich, wobei sie sich zu gemeindeübergreifenden Themen austauschten und ein gemeinsames Projekt anstieszen.

Entwicklungen 2018/2019: Die Testphase der Resonanzgruppe startete offiziell im März 2018 mit einem Treffen von rund 40 interessierten Exekutiv- und Legislativvertretungen aus den Gemeinden der Kernregion Bern. In der Folge fanden drei weitere Treffen statt, das letzte davon im September 2019. Im Rahmen dieser Treffen wurde über die Zukunft der Resonanzgruppe debattiert sowie ein gemeinsames Projekt angestossen: Unter dem Namen «Regionale Ressourcen- und Ideenplattform» wird eine Bestandsaufnahme aller bestehenden Projekte zum Thema «Soziale Innovation in der Kernregion Bern» erarbeitet. Nach Vorliegen der Bestandsaufnahme sollen die Projekte unter- und miteinander vernetzt werden, damit sich für die Bevölkerung der Kernregion Bern ein Mehrwert ergibt.

Ziele der Stadt Bern: Die Resonanzgruppe ist ein Gremium, das der besseren Vernetzung und Zusammenarbeit unter den Gemeinden dienen soll. Während der zweijährigen Testphase hat sich gezeigt, dass dieses Bedürfnis insbesondere bei den Legislativen besteht, während die Exekutiven der Gemeinden der Kernregion Bern über andere Gremien und Zusammenarbeitsformen bereits gut untereinander vernetzt sind. Dennoch unterstützt der Gemeinderat die Bestrebungen zur Pflege eines steten Austausches zwischen Exekutiv- und Legislativmitgliedern über die Gemeindegrenzen hinweg.

Ausblick: Mit dem Treffen vom September 2019 endete die Testphase. Eine abschliessende Einigung über die Zukunft der Resonanzgruppe war jedoch nicht möglich, da eine Hälfte der Anwesenden für einen Abbruch nach erfolgter Testphase votierte, die andere Hälfte für die Weiterführung im ungefähr bisherigen Rahmen. Deshalb, und auch weil das Projekt «Regionale Ressourcen- und Ideenplattform» noch läuft, wurde ein weiteres Treffen im Sommer 2020 vereinbart. Der Gemeinderat wird sich dafür einsetzen, die regelmässigen Austauschtreffen fortzuführen. Auf die Lancierung eigener Projekte soll im Rahmen der Resonanzgruppe künftig jedoch verzichtet werden.

Regionale Altersplanung und Fokus Alterspolitik

Kurzbeschreibung des Projekts: Im November 2015 hat das Alters- und Behindertenamt der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) die Regionalkonferenzen bzw. 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.

Entwicklungen 2018/2019: Die Arbeitsgruppe der RKBM hat gemeinsam mit der GEF die Rahmenbedingungen eines Vertrages ausgehandelt. Der Entwurf eines Vertrages liegt seit Mitte 2019 vor. Im Jahr 2017 und 2018 fanden je einmal Veranstaltungen des Austausch- und Vernetzungsgefäss «Fokus Alterspolitik» statt. Im ersten Halbjahr 2019 hat keine Veranstaltung stattgefunden.

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.

Ausblick: Ein Entwurf des Vertrages zwischen der GEF und der RKBM liegt vor und wird den Mitgliedern der RKBM im Dezember 2019 präsentiert. Mit einer Inkraftsetzung des Vertrags ist frühestens auf Beginn 2021 zu rechnen, da die RKBM zuerst ein neues Reglement erarbeiten muss. Falls der Leistungsvertrag zwischen der RKBM und der GEF abgeschlossen wird, erachtet der Gemeinderat die Durchführung eines «Fokus Alterspolitik» nicht mehr als zielführend. Der Informationsaustausch zwischen den Gemeinden wäre dann Aufgabe der RKBM.

Projekt Neustrukturierung Asyl- und Flüchtlingsbereich Kanton Bern NA-BE

Kurzbeschreibung des Projekts: Im Rahmen der Neustrukturierung des Asyl- und Flüchtlingsbereichs im Kanton Bern (NA-BE) wird die Stadt Bern künftig die operative Gesamtverantwortung im Asyl- und Flüchtlingsbereich für die Region «Bern Stadt und Umgebung» (Gemeinden Bern, Bremgarten, Kirchlindach, Köniz, Muri, Ostermundigen und Zollikofen) wahrnehmen. Im Auftrag der kantonalen Gesundheits- und Fürsorgedirektion GEF erfüllt die Stadt Bern voraussichtlich ab Juli 2020 in einem Leistungsvertrag definierte Aufgaben in den Bereichen Integration, Unterbringung (Subakkordantin Heilsarmee Flüchtlingshilfe), Fallführung und Betreuung sowie Sozialhilfe für Asylsuchende, vorläufig Aufgenommene und anerkannte Flüchtlinge. Nebst der Koordination der Aufgaben innerhalb der zuständigen Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS) werden auch verschiedene Schnittstellen mit den Behörden, Institutionen und Unternehmen der sechs

Gemeinden, auf deren Gebiet die Stadt Bern Aufgaben wahrnimmt, definiert werden müssen, 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.

Entwicklungen 2018/2019: Die geplante Neustrukturierung NA-BE sieht vor, alle Aufgaben im Asyl- und Flüchtlingsbereich bei der GEF zusammenzuführen (ausser die «Rückkehr»). Dazu ist ein Gesetzgebungsprozess im Gang; die entsprechenden Gesetze werden dem Grossen Rat im November 2019 zur zweiten Lesung vorgelegt. Im Zuge des angestrebten Wechsels des Asylbereichs von der kantonalen Polizei- und Militärdirektion POM in die Gesundheits- und Fürsorgedirektion GEF sind inhaltliche und organisatorische Neuerungen geplant. 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. Der Kanton Bern hat dafür im November 2018 eine öffentliche Ausschreibung lanciert und im April 2019 die Zuschläge bekannt gegeben. Die Stadt Bern, die schon bis anhin verschiedene Aufgaben im Asylbereich wahrgenommen hat, hat sich um den Auftrag für das Gebiet «Bern Stadt und Umgebung» beworben und den Zuschlag erhalten. Die Rekursfrist gegen diesen Vergabeentscheid ist ungenutzt verstrichen – der Zuschlagsentscheid ist somit rechtskräftig. Gegen die drei anderen Zuschlagsentscheide sind Beschwerden am Laufen.

Ziele der Stadt Bern: Die Ziele der Stadt Bern orientieren sich an den Wirkungs- und Leistungszielen der kantonalen Gesundheits- und Fürsorgedirektion. Die Zielsetzungen werden in Form eines Leistungsvertrages zwischen der Stadt Bern und der GEF formalisiert. Der Leistungsvertrag liegt derzeit im Entwurf vor.

Ausblick: Vorgesehen war, die Neustrukturierung per Mitte 2020 umzusetzen. Inwiefern die Beschwerden gegen die Vergabeentscheide zu Verzögerungen in der Umsetzungsplanung führen, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Standplätze für Jenische, Sinti und Roma

Kurzbeschreibung des Projekts: Seit 1998 betreibt die Stadt Bern in Bern Buech einen Standplatz für Jenische, Sinti und Roma. 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 Durchgangsplatz 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 Durchgangsplätze 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 Durchgangsplätzen für die Fahrenden fällt, etwas mehr Zeit, um Lösungen zu finden.

Entwicklungen 2018/2019: 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. Nichtsdestotrotz sieht der Gemeinderat aber vor allem den Kanton Bern zusammen mit anderen kantonalbernischen Gemeinden in der Pflicht, da die Stadt Bern bereits jetzt zwei Drittel aller Standplätze im Kanton zur Verfügung stellt.

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; die verschiedenen Mitwirkungs- und Konsultationsverfahren laufen zurzeit.

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 umgesetzt, die teilweise immer noch laufen. Dazu zählen etwa Projekte im Bildungsbereich oder ein Mandat in Gemeinwesenarbeit, in dessen Rahmen den Platzbewohnerinnen und -bewohnern u. a. Beratungs- und Unterstützungsleistungen zur Verfügung stehen.

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, Sinti und Roma. 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.

Ausblick: Die Umsetzung der städtischen Verbesserungsmassnahmen gemäss Strategie 2016 wird fortgesetzt. Zurzeit läuft zudem eine Zwischenevaluation der aktuellen Strategie sowie der ergriffenen Massnahmen zuhanden des Gemeinderats.

Bei den geplanten kantonalen Stand- und Durchgangsplätzen ist gemäss Amt für Gemeinden und Raumordnung beim Standplatz Erlach aktuell frühestens Ende 2020 mit einer Inbetriebnahme zu rechnen (öffentliche Auflage der kantonalen Überbauungsordnung in Vorbereitung), beim geplanten Durchgangsplatz Herzogenbuchsee frühestens im Frühling 2021 (Ämterkonsultation zur Überbauungsordnung läuft) und beim geplanten Stand- und Durchgangsplatz in Muri frühestens im Sommer 2021 (öffentliche Mitwirkung läuft). Beim Platz in Muri ist zudem mit einer zusätzlichen Verzögerung auf Grund von Einsprachen zu rechnen. Die Stadt Bern setzt sich dafür ein, dass die zusätzlichen Standplätze prioritär Jenischen, Roma und Sinti aus dem Kanton zur Verfügung gestellt werden. Die Gemeinde Erlach hat diesem Anliegen bereits einen abschlägigen Bescheid erteilt, die Stellungnahme der Gemeinde Muri bei Bern ist noch ausstehend.

Tram Bern Ostermundigen (TBO)

Kurzbeschreibung des Projekts: Das Projekt Tram Bern Ostermundigen 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 Tram Bern Ostermundigen wird auf der Basis von Tram Region Bern erarbeitet, wobei das Rütiquartier in Ostermundigen weiterhin per Bus erschlossen werden soll.

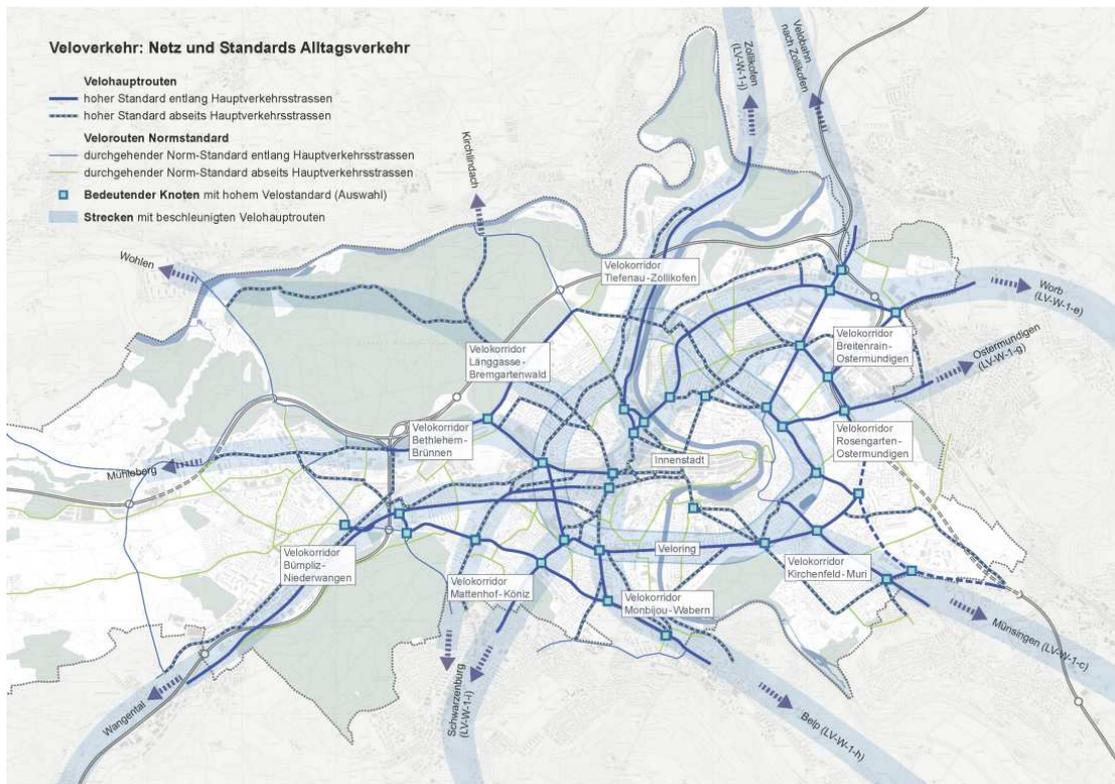
Entwicklungen 2018/2019: Das Bundesgericht hat im März 2019 die Beschwerde gegen die kantonale Abstimmung abgewiesen. Damit sind die Kreditentscheide auf allen Stufen rechtskräftig. Die Projektierung ist im Frühling 2019 wiederaufgenommen worden. Dabei sind einige Anpassungen am ursprünglichen Vorhaben nötig. Insbesondere ist eine neue Wendeschleife beim Sportplatz in Ostermundigen zu projektieren, ebenso die Ausgestaltung des Bahnhofs Ostermundigen zu einem Umsteigeknoten zwischen Tram, Bus und S-Bahn. Schrittweise werden die Gespräche mit den Einsprechenden fortgesetzt.

Ziele der Stadt Bern: Das gemeinsame Ziel der 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.

Ausblick: Gemäss aktuellem Planungsstand ist der Baustart Ende 2023/Anfang 2024 vorgesehen. Voraussetzung dafür ist die plangemässe Fortführung des Genehmigungsverfahrens. Für den Bau ist die Gründung einer Aktiengesellschaft vorgesehen, die von den Bauherren BERNMOBIL, Stadt Bern und Ostermundigen getragen wird. Das erste Tram soll ab 2027/2028 nach Ostermundigen fahren.

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 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 «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. 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.



Entwicklungen 2018/2019: Die Umsetzung der zweiten Etappe nach Köniz sowie der ersten Massnahmen der Velohauptroute Bern–Ostermündigen wurde 2018–2019 realisiert. Die Arbeiten an der Vorstudie der Velohauptroute Bern–Bethlehem–Brünnen wurden 2019 vorangetrieben. Erste Massnahmenpakete können ab 2020 realisiert werden. Für Massnahmen auf diversen Teilstrecken der radialen Velohauptrouen 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 Netz der Tangentialrouen fehlt zwischen den Stadtteilen Breitenrain-Lorraine und Länggasse-Felsenau eine direkte Verbindung über die Aare. Diese im kantonalen Sachplan Veloverkehr verankerte Netzlücke soll mit einer Fuss- und Velobrücke Länggasse–Breitenrain geschlossen werden und für den Veloverkehr eine attraktive Verbindung zwischen Bern West und dem Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf sowie Ostermündigen schaffen. Der Gemeinderat hat im Februar 2018 die federführende Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün beauftragt, zuhanden des Stadtrats bis Ende 2019 einen Variantenentscheid vorzubereiten, um die Linienführung und damit die Brückenköpfe auf der Länggasse- und der Breitenrainseite vor der Lancierung des Wettbewerbs zu definieren. Diese Abklärungen sind am Laufen; Ziel bleibt es, dem Stadtrat Ende 2019 eine entsprechende Vorlage unterbreiten zu können.

Die Erhöhung des Veloanteils am Gesamtverkehr verlangt neben attraktiven Velohauptrouen eine Zunahme der Anzahl Veloabstellplätze an strategisch wichtigen Zielorten. Neben den S-Bahn-Haltestellen Wankdorf und Europaplatz bedarf es im Umfeld des Bahnhofs Bern eines enormen Ausbaus von Veloabstellanlagen, um auf die erhöhte Nachfrage, bedingt durch den Ausbau des Bahnhofs, vorbereitet zu sein. Aus dem ersten Agglomerationsprogramm bereits mitfinanziert und umgesetzt ist die Velostation Schanzenpost. Für rund 13,3 Mio. Franken können weitere Velostationen in die laufenden Finanzierungsvereinbarungen aus dem ersten Agglomerationsprogramm aufgenommen

werden. Im Rahmen des dritten Agglomerationsprogramms (RGSK II) wurden für Velostationen im Horizont B (2023–2026) Gelder in Höhe von 19,4 Mio. Franken und für den Horizont C (2027–2030) 14 Mio. Franken beantragt.

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 in der Grössenordnung von 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.

Ausblick: In Planung sind die Velohaupttrouten Bern–Bethlehem–Brünnen und Bern–Länggasse–Bremgartenwald. Weitere Projekte für Velohaupttrouten werden schrittweise und in Abhängigkeit von den Plänen der Nachbargemeinden bzw. von stadtintern 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 2025 der Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisiert und gestaltet sowie mit flankierenden Massnahmen die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld angepasst werden.

Entwicklungen 2018/2019: Den Vorhaben von SBB und RBS hat das Bundesamt für Verkehr im Mai 2017 die eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungen erteilt, sodass nach Beschwerdebereinigung mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. Aufgrund von länger dauernden Verhandlungen mit den Einsprechenden im Raum Laupenstrasse konnten die Bauarbeiten des RBS in diesem Bereich erst ein Jahr später gestartet werden. Da die verschiedenen Baustellen eng miteinander verzahnt sind, führt dies auch zu einer Verzögerung bei der SBB-Baustelle Unterführung Mitte und den neuen Bahnhofszugängen. Die Inbetriebnahme ist deshalb erst auf 2027 statt 2025 möglich. Zu den Verkehrsmassnahmen Stadt Bern wurde im Frühjahr 2019 ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Der Mitwirkungsbericht wird noch im 2019 im Gemeinderat verabschiedet. Ebenfalls noch 2019 wird das Bauprojekt ausgearbeitet und voraussichtlich noch dieses Jahr zur kantonalen Vorprüfung des Strassenplanverfahrens eingereicht.

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 Veloverkehr zu erzielen. Andererseits tragen sie zur stadträumlichen Aufwertung des Bahnhofsumfelds 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.

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 PGV RBS und SBB und den daraus resultierenden Auflagen und Vereinbarungen konnte der Gemeinderat erreichen, dass die Bauherren zur Minimierung der Beeinträchtigungen verpflichtet werden.

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 Beeinträchtigungen 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.

Entwicklungen 2018/2019: Die Arbeiten für die Netzstrategie wurden Mitte 2018 aufgenommen. Der Untersuchungsperimeter wurde in verschiedene Korridore unterteilt, die in einer ersten Phase separat untersucht werden. Bis August 2019 lagen erste Vorschläge und Beurteilungen für die Weiterentwicklung des öV-Angebots (Tram und Bus) für alle Korridore vor. Wegen Schwierigkeiten bei der Grundlagenbeschaffung verzögerten sich die Projektarbeiten um mehrere Monate. Die Ergebnisse aus der Netzstrategie sollten dennoch zeitgerecht in die übergeordneten Konzepte, insbesondere das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) einfliessen können.

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.

Ausblick: Der Bericht zur Mitwirkung soll in der zweiten Hälfte 2019 vorliegen, der definitive Schlussbericht soll von der Kommission Verkehr der RKBM bis Mitte 2020 verabschiedet werden. Um dringliche Massnahmen noch in genügender Bearbeitungstiefe ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021 einzubringen, werden möglicherweise gewisse Folgeabklärungen noch vor Abschluss der Netzstrategie an die Hand genommen.

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 zumal 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.

Entwicklungen 2018/2019: 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 Projektes (GP) dem Bundesrat zu unterbreiten, bevor das Plangenehmigungsverfahren für das Ausführungsprojekt (AP) durchgeführt wird.

Ziele der Stadt Bern: Es Leitlinie gilt es sicherzustellen, dass der Abfluss von der Autobahn bzw. 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 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.

Ausblick: Zurzeit wird die Planungsvereinbarung erarbeitet. Der Bundesrat wird das generelle Projekt nach Angaben des ASTRA Ende 2019/Anfang 2020 verabschieden. Die öffentliche Auflage des Ausführungsprojekts ist gegen Ende 2020 vorgesehen. Dort wird (auch für die Stadt) die Möglichkeit bestehen, Einsprache zu erheben; beim generellen Projekt ist dies nicht möglich. Ein Baubeginn ist frühestens für das Jahr 2023 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 Ostring–Saali und ein neuer Halbanchluss Saali.

Die Stadt Bern ist aktiv in die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten mit dem ASTRA, den betroffenen Nachbargemeinden Muri und Ostermündigen sowie dem Kanton Bern 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»).

Entwicklungen 2018/2019: Gegen die vom Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilte Plangenehmigung für die PUN wurde beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht. Diese Beschwerde wurde mit Urteil vom 20. Juni 2019 abgewiesen, ein Weiterzug an das Bundesgericht wäre jedoch möglich. In der ersten Hälfte 2019 debattierten National- und Ständerat über den ersten Ausbauschnitt im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse). Das Bypass-Projekt auf der A6 war wie erwartet im Bericht des Bundesrats nicht für den ersten Ausbauschnitt vorgesehen, weil die Projektierungsarbeiten noch nicht weit genug fortgeschritten sind. Das Unterstützungskomitee «Engpass Wankdorf-Muri beseitigen», dem der Stadtpräsident als Co-Präsident vorsteht, hat entsprechend auf Aktivitäten verzichtet, die eine Realisierung des Bypass-Projekts im ersten Ausbauschnitt fordern. Das Unterstützungskomitee wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Planungsarbeiten des Bypass-Projekts vorangetrieben werden, so dass das Projekt möglichst in den nächsten, spätestens aber in den übernächsten Ausbauschnitt aufgenommen werden kann.

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 2016 vorgesehen sind. In beiden Projekten ist für den Gemeinderat zentral, dass das städtische Verkehrsnetz und die umliegenden Quartiere durch die Autobahnausbauten nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet werden.

Ausblick: Das Bundesamt für Strassen plant den Baubeginn zur Realisierung der PUN für Sommer 2021. Wird die abgewiesene Beschwerde an das Bundesgericht jedoch weitergezogen, so verschiebt sich der Baubeginn entsprechend nach hinten. Für das Projekt Bypass Bern Ost soll bis 2024 das Generelle Projekt (GP) und bis 2029 das Ausführungsprojekt erarbeitet werden; eine Realisierung wäre damit im optimalen Fall frühestens ab 2033 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 den SBB als Infrastrukturanlage benötigt wird. Eine vom Regierungsrat ins Leben gerufene Begleitgruppe empfahl dem BLS-Verwaltungsrat im September 2016 einen Werkstattneubau am Standort Chlforst-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 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.

Entwicklungen 2018/2019: 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. Der Gemeinderat hat im Mai 2019 den Aufbau einer städtischen Projektorganisation zur Begleitung des Verfahrens beschlossen und die Präsidialdirektion beauftragt, einen Katalog mit den städtischen Anforderungen an das Verfahren und an das Projekt (inkl. Beurteilung von Chancen/Risiken) auszuarbeiten. Damit soll eine optimale Grundlage geschaffen werden, damit die Stadt Bern im anstehenden Plangenehmigungsverfahren (PGV) ihre Interessen umfassend und effizient wahrnehmen kann. Ein fundierter Anforderungskatalog dient auch als Grundlage für das Ergreifen allfälliger Rechtsmittel im Rahmen der öffentlichen Auflage des Plangenehmigungsgesuchs bzw. nach Vorliegen des Plangenehmigungsentscheids.

Ziele der Stadt Bern: Die Interessen der Stadt Bern umfassen insbesondere den Schutz der vom Gemeinderat mit dem Stadtentwicklungskonzept 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 Landwirtschaftslandes 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.

Ausblick: Die BLS AG will die Unterlagen für das PGV Mitte 2020 einreichen. Erst im Rahmen 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.

Entwicklungen 2018/2019: Im April 2018 hat das Amt für Grundstücke und Gebäude den Architekturwettbewerb für den Campus Bern lanciert. Aus dem Jurierungsprozess ging das Projekt «Dreierlei» eines Planerteams unter der Leitung der wulf architekten gmbh aus Stuttgart (D) als Sieger hervor. «Dreierlei» überzeugte primär durch die innovative Gliederung der Gebäude. Die Ergebnisse des Projektwettbewerbs wurden Anfang 2019 an einer Medienkonferenz vorgestellt.

Da heute zwischen dem Europaplatz und dem Gebiet Weyermannshaus Ost eine direkte Fuss- und Veloverbindung fehlt, beantragte der Gemeinderat dem Stadtrat im Dezember 2018 eine Projektierungskrediterhöhung zur Erarbeitung einer Vorstudie für die Realisierung einer Unterführung zwischen Europaplatz und künftigem Campus-Gelände. Der Stadtrat hat dem Kredit im März 2019 zugestimmt. Zur Realisierung des jurierten 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 Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion beim Gemeinderat der Stadt Bern Anfang August 2019 eingereicht.

Ende August 2019 teilte die Finanzdirektorin des Kantons Bern 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 sind keine weiteren Aussagen zu allfälligen Verzögerungen ergangen.

Ziele der Stadt Bern: Die Standortkonzentration der Berner Fachhochschule im Raum Weyermannshaus Ost wird umgesetzt. Die dazu notwendigen Infrastrukturen (Erschliessung, Freiraum) werden realisiert und stehen rechtzeitig betrieblich zur Verfügung. Die zur Baurealisierung notwendigen Anpassungen der planungsrechtlichen Instrumente werden vorgenommen. Die Finanzverantwortlichkeiten notwendiger Infrastrukturanlagen (Erstellung und Betrieb) sind zwischen Kanton, SBB und Stadt geklärt.

Ausblick: Der Beschluss zum Ausführungskredit durch den Grossen Rat ist im Herbst 2021 vorgesehen. Der Baustart ist für Mitte 2022 geplant, so dass der Betrieb des Campus Weyermannshaus Ost für das Herbstsemester 2026 sichergestellt werden kann.

4. Abgeschlossene oder nicht mehr agglomerationsrelevante Projekte

Statusbericht zum Finanz- und Lastenausgleich (FILAG):

Die Überprüfung des FILAG wurde mit dem Bericht des Regierungsrates «Erfolgskontrolle des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich» in der Septembersession 2018 vom Grossen Rat mit 142 Ja, 7 Nein und 2 Enthaltungen zur Kenntnis genommen und ist damit abgeschlossen. Der Gemeinderat beurteilte den FILAG ebenfalls als insgesamt taugliches, ausgereiftes und in seiner Gesamtheit ausgewogenes Mittel, um die Unterschiede in der finanziellen Leistungsfähigkeit und der Belastung von einzelnen Gemeinden zu

reduzieren. Bis zur nächsten Erfolgskontrolle (mindestens alle vier Jahre) ist kein wesentlicher Systemumbau zu erwarten.

Sportinfrastruktur:

Die Stadt Bern ist im regelmässigen Austausch mit den Nachbargemeinden, wenn es um das Thema Sportinfrastruktur geht. In den vergangenen Jahren wies insbesondere das Projekt «50-Meter Schwimmhalle» hohe agglomerationspolitische Relevanz auf. Das Bauprojekt für die «50m-Schwimmhalle goccia» wurde vom Stadtrat im Herbst 2019 zusammen mit der Zonenplanänderung angenommen und wird der stadtbernischen Stimmbevölkerung Ende November 2019 vorgelegt.

Tripartite Kulturverträge

Sieben Kulturinstitutionen in der Stadt Bern werden gemeinsam von Stadt, Kanton und Regionalkonferenz Bern-Mittelland finanziert. Die Verhandlungen zwischen den Finanzierungsträgern über die Beiträge ab 2020 haben im Dezember 2017 begonnen und wurden im Juni 2019 abgeschlossen. Die Stadt Bern hat dabei das Ziel erreicht, der Bevölkerung weiterhin ein über die Stadtgrenzen hinaus vielfältiges und anspruchsvolles Kulturangebot anbieten zu können.

Bern, 23. Oktober 2019