



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 2022

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)	6
Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II)	7
Zukunft Bahnhof Bern	8
Anschluss Wankdorf	9
Bypass Bern Ost	10
Neue BLS-Werkstätte	12
Standortfrage Fachhochschule	12
Dekarbonisierung Region Bern	13
Regionale Zusammenarbeit Feuerwehr	14
4. Abgeschlossene oder nicht mehr agglomerationsrelevante Projekte	15

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 2022 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 so lange 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 bis 2021 war die Agglomerationspolitik der Stadt Bern auch 2022 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. Es sei festgehalten, dass der Gemeinderat die Idee einer «Grossfusion» in der Kernregion Bern sehr gerne weiterverfolgt hätte, um die Agglomerationspolitik in der Region auf ein neues Niveau zu bringen. 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. Aus Sicht des Gemeinderats ist die angestrebte Fusion mit Ostermundigen eine natürliche Folge des gelebten Alltags: Die beiden Gemeinden bilden bereits heute einen Raum, in dem die Menschen über die Gemeindegrenze hinweg leben, arbeiten und ihre Freizeit verbringen. Der aktuelle Fusionsprozess mit Ostermundigen bindet allerdings viele Ressourcen und ist mit Kosten verbunden. Mit weiteren Fusionen unter Beteiligung der Stadt Bern ist deshalb in nächster Zeit eher nicht zu rechnen. Hingegen ist nicht auszuschliessen, dass eine erfolgreiche Fusion von Ostermundigen und Bern auch andere Gemeinden in der Region dazu motiviert, entsprechende Abklärungen vorzunehmen.

Prägend für das Jahr 2022 war auch der Krieg in der Ukraine. Die sich daraus ergebenden Herausforderungen unterstreichen die Bedeutung regionaler Zusammenarbeit, um auch auf unvermittelte Probleme reagieren zu können. Dies zeigt sich beispielhaft im Asyl- und Flüchtlingsbereich: Im Rahmen der «Neustrukturierung des Asyl- und Flüchtlingsbereichs Kanton Bern (NA-BE)» nimmt die Stadt Bern seit 2020 als regionale Partnerin verschiedenste Aufgaben für sich und sechs weitere Gemeinden wahr. Diese Rolle ermöglicht es der Stadt Bern, die operative Umsetzung der Asylpolitik in Bern aktiv mitzugestalten. Der Ukraine-Krieg stellt den Asylsozialdienst (ASD) vor grosse Herausforderungen,

welche ohne die im Rahmen der NA-BE eingeführten Prozesse und Unterstützungsstrukturen noch schwieriger zu bewältigen wären.

Auch die durch den Krieg ausgelöste Energiekrise verdeutlicht die Bedeutung regionaler Massnahmen. Die «Initiative Dekarbonisierung Region Bern» strebt einen Umstieg von fossilen Brennstoffen auf erneuerbare Energiequellen an, wodurch gleichzeitig die Abhängigkeit von ausländischen Energielieferungen reduziert werden kann.

Die genannten Projekte sind Beispiele dafür, dass viele Probleme nicht an der Stadtgrenze enden, sondern einer gemeindeübergreifenden Lösung bedürfen. Entsprechend nimmt die Agglomerationspolitik in der Stadt Bern einen hohen Stellenwert ein. Der Gemeinderat ist in allen nachfolgend präsentierten Projekten bestrebt, 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 wurden die Fusionsverhandlungen geführt, am 22. Oktober 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. Ein neues Stadtquartier erweitert für die Stadt Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, erhöht die Standortattraktivität, ermöglicht Synergien und stärkt Bern regional und überregional.

Entwicklungen 2021/2022: In der Anfang 2021 gestarteten Fusionsverhandlungsphase liefen die Hauptarbeiten zunächst in den vier Teilprojekten Strukturen, Aufgabenerfüllung, Personal und Finanzen. Mitte August 2022 wurden die Verhandlungsergebnisse zu einem Gesamtpaket zusammengestellt und von den Exekutiven beider Gemeinden genehmigt. Der Grosse Gemeinderat Ostermundigen stimmte den grundsätzlichen Verhandlungsergebnissen am 1. September 2022 zu. Vom 21. Oktober bis 16. Dezember 2022 findet die öffentliche Vernehmlassung der Fusionsunterlagen statt.

Ausblick: Im Anschluss an die öffentliche Vernehmlassung werden die Ergebnisse in die Fusionsunterlagen eingearbeitet. Im 1. Quartal 2023 verabschieden die beiden Exekutiven die Fusionsdokumente (Gemeindeordnung, Fusionsreglement und Fusionsvertrag) zuhanden der Parlamente, welche diese im Juni 2023 gemeinsam mit der Abstimmungsbotschaft zuhanden der Stimmbevölkerung verabschieden. Die Volksabstimmung findet am 22. Oktober 2023 statt. Spricht sich die Stimmbevölkerung in beiden Gemeinden für eine Fusion aus, finden die ersten gemeinsamen Wahlen im November 2024 statt. Der formelle Fusionstermin ist der 1. Januar 2025.

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. 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 wurden. Seit 2018 wird 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 eine überkommunale Zusammenarbeit und Interessenvertretung gegenüber dem Kanton ein. Aus 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 2021/2022: 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 Regionalkonferenzen in ihrem Zuständigkeitsbereich keine Rechtsgrundlage gebe. Die Regionalkonferenzen wurden darüber informiert.

In Zusammenarbeit mit der Direktion für Inneres und Justiz des Kanton Bern (DIJ), wurde in der Vergangenheit nach Wegen gesucht, wie der Kanton eine Grundlage für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionalkonferenzen im Bereich der Alterspolitik schaffen kann. Aufgrund der Reorganisation der GSI hat bis anhin kein diesbezügliches Treffen stattgefunden. Im Rahmen der geplanten vollumfänglichen Überarbeitung des kantonalen Richtplans 2026 stellt die GSI in Aussicht, dem Thema Alter wieder ein Gewicht zu geben. Konkrete Vorgehensschritte sind jedoch noch nicht bekannt.

Ausblick: Die regionale Zusammenarbeit und die Zusammenarbeit mit dem Kanton sind aus Sicht der Stadt Bern wichtig und unbedingt weiterzuführen. Seit 2020 und bis 2030 strebt der Kanton eine Weiterentwicklung und Intensivierung der integrierten Versorgung im Sozial- und Gesundheitsbereich in den Gemeinden an. Die Stadt und die umliegenden Gemeinden könnten bei der Umsetzung von Massnahmen – 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 hierfür einen Leistungsvertrag mit der Stadt Bern abschliessen will.

Asyl- und Flüchtlingsbereich Kanton Bern (NA-BE)

Kurzbeschreibung des Projekts: Im Rahmen der Neustrukturierung des Asyl- und Flüchtlingsbereichs im Kanton Bern (NA-BE) hat die Stadt Bern den Zuschlag als regionale Partnerin für die Region «Bern Stadt und Umgebung» erhalten (Gemeinden Bern, Bremgarten, Kirchlindach, Köniz, Muri, Ostermündigen und Zollikofen). Die Stadt hatte schon früher verschiedene Aufgaben im Asylbereich wahrgenommen, mit dem NA-BE Auftrag kamen zusätzlich noch Aufgaben im Flüchtlingsbereich hinzu. Im Auftrag der kantonalen Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion (GSI) erfüllt die Stadt Bern seit Juni 2020 als regionale Partnerin die in einem Leistungsvertrag definierten Aufgaben in den Bereichen Integration, Unterbringung (Subakkordantin Heilsarmee Flüchtlingshilfe, Heilsarmee Migration (HA-MI)), 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 Unterkünten 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. Die Rolle als regionale Partnerin ermöglicht es der Stadt Bern, die operative Umsetzung der Asylpolitik in Bern aktiv mitzugestalten.

Entwicklungen 2021/2022: Zwei Jahre nach dem Start von NA-BE sind die Prozesse des Tagesgeschäfts geklärt und eingeführt, die Klient*innen des Asylsozialdiensts (ASD) werden professionell unterstützt und in ihrem Integrationsprozess begleitet. Dies zeigen auch die Ergebnisse der Revisionsbesuche, die der Kanton durchgeführt hat. Eine Herausforderung stellten in der Berichtsperiode die tiefe Fallzahl dar. Die Zahl der unterstützten vorläufig Aufgenommenen (VA) und Flüchtlinge (FL) war bei Übernahme des NA-BE-Auftrags deutlich tiefer als angenommen und ging dann laufend weiter zurück. Dies hatte Auswirkungen auf die Finanzierung des NA-BE-Auftrags und machte personelle, strukturelle und organisatorische Anpassungen nötig. Mit dem Ausbruch des Kriegs in der Ukraine im Februar 2022 veränderte sich die Ausgangslage im ASD jedoch wiederum grundlegend. Zwischen Mitte März und Ende Mai 2022 eröffnete der ASD rund 900 Unterstützungsdossiers von Schutzbedürftigen aus der Ukraine. Die enorme Zahl an Schutzbedürftigen, die innert kurzer Zeit aufgenommen werden mussten, hat den ASD personell und organisatorisch stark gefordert.

Ausblick: In den nächsten Monaten wird es darum gehen, nach den hektischen Monaten seit Ausbruch des Ukraine-Kriegs den ASD personell und strukturell weiter auf die aktuellen Herausforderungen auszurichten. Namentlich muss nach Fachpersonal gesucht werden. Der Asylsozialdienst soll im Hinblick auf eine weitere Migrationswelle im Herbst möglichst gut aufgestellt sein. Gleichzeitig werden die Angebote für die Klient*innen Schritt für Schritt erweitert, damit sämtliche dem Asyl- und Flüchtlingssozialdienst zugewiesenen Personen bedarfsgerecht unterstützt und gefördert werden können. Dazu gehört insbesondere auch der Ausbau von Freiwilligenangeboten. Ein weiterer, herausfordernder Meilenstein ist die Einführung der neuen kantonalen Fallführungssoftware für den Asyl- und Flüchtlingsbereich (NFAM) im Herbst 2022.

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 2021/2022: Die Stadt Bern hat den provisorischen Durchgangsplatz Wölflistrasse auch in der Saison 2022 wieder zur Verfügung gestellt. Zudem wurden parallel zur Bearbeitung der Platzfrage auf städtischer Ebene verschiedene vom Gemeinderat beschlossene Massnahmen zur Verbesserung der Situation auf dem Standplatz Buech weiter umgesetzt. Dazu zählen etwa Projekte im Bildungsbereich oder ein Mandat in Gemeinwesenarbeit, in deren Rahmen die Platzbewohner*innen in ihrer Selbstorganisation gestärkt und ihre gesundheitlichen, wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen verbessert werden konnten. Die Strategie wurde vom Gemeinderat im Januar 2020 im Grundsatz bestätigt, dabei wurden zusätzliche Massnahmen beschlossen.

Auf kantonaler Ebene wurde per 1. Juni 2022 die neue Koordinationsstelle Fahrende geschaffen. Die Planung neuer Stand- und Durchgangsflächen wurde durch das zuständige Amt für Gemeinden und Raumordnung weiter vorangetrieben. Für den Standplatz in Erlach konnten die Planungsarbeiten und der Bewilligungsprozess abgeschlossen werden. Zurzeit laufen die Vorbereitungen für den Baubeginn, beim geplanten Durchgangsplatz in

Herzogenbuchsee erfolgte anfangs 2022 die öffentliche Auflage, zurzeit läuft das Einspracheverfahren; beim geplanten Stand- und Durchgangsplatz in Muri konnte im Sommer 2022 die Ämterkonsultation abgeschlossen werden.

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 Amts für Gemeinden und Raumordnung vom September 2022 beim Standplatz Erlach im Herbst 2022 mit dem Baubeginn zu rechnen, die Inbetriebnahme ist auf den Winter 2023 geplant; beim geplanten Durchgangsplatz Herzogenbuchsee soll Ende 2022 die kantonale Überbauungsordnung aufgelegt werden, im besten Fall ist ein Baubeginn im Verlaufe des Jahrs 2023 möglich; beim geplanten Stand- und Durchgangsplatz in Muri ist für Anfang 2023 die öffentliche Auflage geplant.. 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.

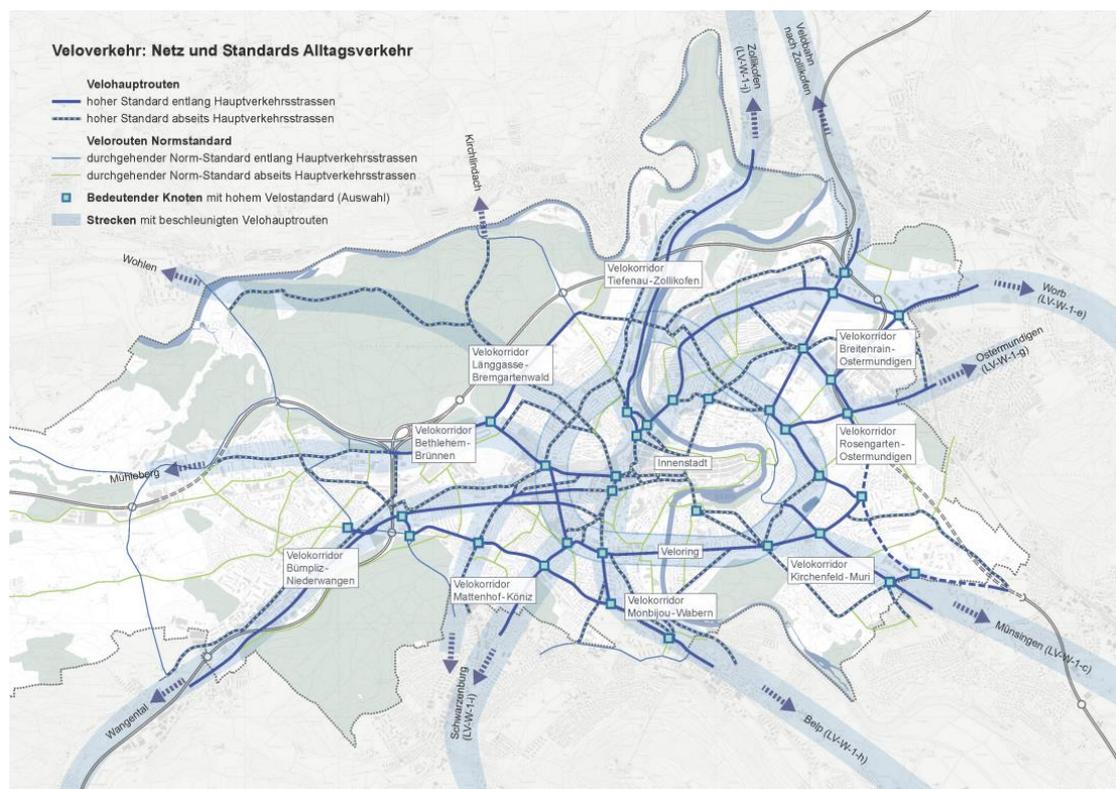
Entwicklungen 2021/2022: Das Bewilligungsverfahren für den Ostermundigen-Ast des früheren Projekts Tram Region Bern (TRB) wurde Anfang 2021 – ohne die Teilstrecke beim Bahnhof Ostermundigen – unter dem Namen Tram Bern – Ostermundigen (TBO) fortgesetzt. Aus der öffentlichen Auflage im Frühling 2021 resultierten 123 Einsprachen, rund die Hälfte davon mit identischem Wortlaut. Der Fokus der TBO AG lag in den folgenden Monaten auf einer möglichst freihändigen Bereinigung der Einsprachen. Ein Teil der Einsprachen wurde durch den Verzicht auf das Dienstgleis am Viktoriaplatz hinfällig. Durch den Verzicht werden bei nicht planbaren Unterbrüchen bewusst betriebliche Nachteile für BERNMOBIL in Kauf genommen. Ein weiterer Teil der Einsprachen konnte ausgeräumt werden, indem die Strassenraumgestaltung im Bereich Schönburg verbessert wurde. Diese Projektänderung hat die TBO AG im September 2022 zusammen mit den Bewilligungsunterlagen für die noch fehlende Tram-Teilstrecke beim Bahnhof Ostermundigen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Die Teilstrecke konnte erst jetzt eingereicht werden, weil das Tramprojekt mit dem SBB-Umbau des Bahnhofs Ostermundigen koordiniert werden muss. Die öffentliche Auflage ist für November 2022 vorgesehen.

Ausblick: 2023 laufen die entsprechenden Beschaffungen für die Bauphase an. Nach derzeitigem Planungsstand ist 2023 mit dem Bauentscheid des BAV zu rechnen. Wird der Entscheid nicht angefochten, können die ersten Bauarbeiten 2024 starten. Dabei werden im Bereich des Bahnhofs Ostermundigen Werkleitungen verschoben und tiefergelegt. Das

ist nötig, damit die SBB später das Brückenbauwerk realisieren kann. Die Bauzeit für die gesamte Tramstrecke dauert 4 bis 5 Jahre.

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. Damit das Velo als alltägliches Fortbewegungsmittel attraktiv ist, muss selbstverständlich auch das restliche Strassennetz velotauglich sein. 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-Rosengarten-Ostermündigen, Velomassnahmen auf der Lorrainebrücke und neue Velostrassen umgesetzt worden. Die Velostationen Post-Parc sowie der Ausbau der Velostationen Schanzenbrücke und Bollwerk wurden umgesetzt.



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 2021/2022: Die Planungen der Velohauptroute Bern–Bethlehem–Brünnen wurden 2021 und 2022 weiter vorangetrieben, die baulichen Massnahmen und Temporeduktionen sollten im kommenden Jahr realisiert werden können. Zusätzlich wurden auf Abschnitten von anderen Velohaupttrouten Massnahmen wie die Neumarkierung von Velostrassen oder Velostreifen sowie die Verbreiterung von Velostreifen umgesetzt (u.a. Papiermühlestrasse, Kirchenfeldstrasse, Könizstrasse). Der Ausbau der Veloparkierung in den Quartieren konnte vorangetrieben werden. Für die Veloparkierung Bahnhof ist die Konkretisierung von weiteren Standorten erfolgt. Der 2020 verabschiedete Masterplan Veloinfrastruktur hat sich in der Projektarbeit etabliert.

Ausblick: Nach wie vor in Planung sind die Velohaupttrouten Bern–Bethlehem–Brünnen, Bern–Länggasse–Bremgartenwald und Bern–Bümpliz–Niederwangen. 2023 wird bei erfolgreicher Volksabstimmung die Velostation Welle 7 mit 660 Plätzen in Betrieb genommen. Bezüglich des Ausbaus der Veloparkierung ist ein zusätzliches Geschoss bei der Velostation Zugang Länggasse und der Neubau einer Velostation am Bubenbergplatz 4B in Planung. Weitere Projekte für Velohaupttrouten werden schrittweise und in Abhängigkeit von den Plänen der Nachbargemeinden beziehungsweise 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: Aktuell wird der Bahnhof Bern gemäss dem Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut. Im ersten Ausbauschnitt werden bis 2028 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 Grosse Schanze erweitert. Abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs sollen bis 2028 auch der Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisiert und gestaltet und die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld mit geeigneten flankierenden Massnahmen 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 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 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).

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 2021/2022: 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 25. März 2021 beim Amt für Gemeinden und Raumordnung zur zweiten Vorprüfung eingereicht. Mit dem Vorprüfungsbericht vom 16. Februar 2022 wurden weitere Gutachten zum Hirschengraben verlangt: ein gartendenkmalpflegerisches Gutachten, ein Baumgutachten sowie ein archäologisches Gutachten zur Position der Tränke unter dem Hirschengraben. Die Gutachten wurden in Auftrag gegeben und liegen demnächst definitiv vor. Danach wird das Auflageprojekt fertiggestellt. Die öffentliche Auflage erfolgt voraussichtlich Anfang 2023.

Ausblick: SBB und RBS rechnen damit, dass der neue RBS-Bahnhof 2029, der Zugang Bubenberg und ein grosser Teil der erweiterten Personenanlagen Ende 2028 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 2028 umzusetzen, damit die neuen verkehrlichen Gegebenheiten entsprechend aufgenommen werden können.

Anschluss Wankdorf

Kurzbeschreibung des Projekts: Der Bund plant, den Verkehrsfluss und die Sicherheit auf den Strassen im Grossraum Bern zu optimieren. Das ASTRA-Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf» (BUGAW) wird nötig, damit das wachsende Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen mittelfristig bewältigt und der Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz mit all seinen negativen Auswirkungen minimiert werden können. Das ASTRA-Projekt 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. Der Bundesrat hat dem Generellen Projekt zur Umgestaltung des Autobahnanchlusses Wankdorf in Bern im Juli 2020 zugestimmt.

Ziele der Stadt Bern: Der Gemeinderat steht Autobahnausbauten grundsätzlich kritisch gegenüber. Aus diesem Grund hat er aktuell gegen den zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl geplanten Spurausbau auf der N01 Einsprache erhoben («Spurausbau Grauholz»). Anders als beim BUGAW-Projekt geht es bei diesem Vorhaben um eine reine Kapazitätserweiterung, was der Gemeinderat ablehnt. Mit dem BUGAW-Projekt können demgegenüber – ohne Kapazitätsausbau – gleichzeitig die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr signifikant verbessert, ein Unfallschwerpunkt behoben und die Voraussetzungen für ein effizientes Verkehrsmanagement (Dosierung) geschaffen werden. Aus diesen Gründen kann der Gemeinderat dem Vorhaben unter gewissen Voraussetzungen zustimmen: Als Leitlinie gilt es sicherzustellen, dass die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden und 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.

Entwicklungen 2021/2022: Der Gemeinderat hat die Position der Stadt Bern zum Projekt definiert und gegenüber den zuständigen Stellen (ASTRA, Kanton) mehrfach kommuniziert. Im Dezember 2021 konnte eine Planungsvereinbarung zwischen ASTRA und Stadt Bern unterzeichnet werden, welche die oben erwähnten Leitlinien berücksichtigt. Vom 26. Januar bis 24. Februar 2022 wurde das Projekt öffentlich aufgelegt. Die Stadt Bern hat am 16. Februar 2022 beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zwecks Sicherung ihrer Interessen vorsorglich eine Gemein-deeinsprache eingereicht. Es wurden die folgenden drei Einwände deponiert:

- Auf die Fällung der autobahnseitigen Baumreihe in der Bolligenstrasse Süd sei zu verzichten.
- Die vorgesehenen Heckenersatzflächen entsprechen nicht der gängigen Praxis gemäss Abteilung Naturförderung des Kantons.
- Eine Verbreiterung der Fuss- und Velobrücke «Sinus» (Verbindung zwischen der Grossen Allmend und dem Schermenweg) sei im Auflageverfahren noch einmal zu prüfen und so weit als möglich umzusetzen.

Im Rahmen der Einspracheverhandlungen konnten mit dem ASTRA Lösungsansätze gefunden werden, die den Einwänden der Stadt Bern Rechnung tragen. Die Lösungen werden zurzeit finalisiert und der Gemeinderat wird voraussichtlich noch im laufenden Jahr im Detail über die erreichten Ziele informiert und seitens Stadt über das weitere Vorgehen entscheiden können.

Ausblick: Sobald eine rechtskräftige Genehmigung für das Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf» vorliegt, wird das Ausführungsprojekt erstellt. In diesem Rahmen sind weitere Vereinbarungen mit dem ASTRA geplant, welche die Einhaltung der Leitlinien der Stadt auch in den nächsten Projektphasen sicherstellen sollen. Die Stadt Bern wird weiterhin Einsitz in der Begleitgruppe Projektsteuerung und in der Gesamtprojektkoordination nehmen. Ein Baubeginn ist frühestens für das Jahr 2025 vorgesehen.

Bypass Bern Ost

Kurzbeschreibung des Projekts: Mit dem Projekt «Bypass Bern Ost» wird der Autobahnverkehr zwischen Bern Schosshalde und dem Autobahnanschluss Muri bei Bern in einen Umfahrungstunnel verlegt und damit die Autobahninfrastruktur sicherer und siedlungsverträglicher ausgestaltet. Das heutige Trasse der A6 wird für das Nationalstrassennetz nicht mehr benötigt und wird künftig eine neue – noch weiter zu definierende – verkehrliche, sozialräumliche und städtebauliche Funktion erhalten. Das ist eine grosse 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 Ostermundigen sowie dem Kanton Bern und der Regionalkonferenz Bern Mittelland eingebunden. Das Projekt ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) mit Realisierungshorizont 2030 aufgeführt.

Projekte im Umfeld: 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. Mit der PUN können künftig zu den

Verkehrsspitzenzeiten auf Teilabschnitten die Pannestreifen als Verkehrsspuren freigegeben werden. Parallel zur PUN verbessert das ASTRA den Lärmschutz im Perimeter. Die Bau- und Installationsarbeiten dauern voraussichtlich bis Ende 2023.

Eng verknüpft mit dem Bypass Bern Ost ist die Umgestaltung des Autobahnanschlusses Wankdorf (BUGAW, siehe oben). Mit dem BUGAW werden im Knoten Wankdorf die baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Bypasses Bern Ost geschaffen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit im Knoten erhöht.

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 kann die Situation der betroffenen Anwohner*innen deutlich verbessert werden. Mit der bereits im Quartierplan Stadtteil IV (Dezember 2012) und im Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK 2016) postulierten Stadtreparatur entstehen neue Möglichkeiten für die Stadtentwicklung: Von der Autobahn getrennte Quartiere können zusammenwachsen und Strassen sowie Plätze umgestaltet werden. Auch schafft das alte Autobahntrasse, dort wo es nicht mehr für die Mobilität genutzt wird, Raum für die Verdichtung nach innen mit hochwertigen Freiräumen für die Bevölkerung. Zudem können die Lärm- und Luftverschmutzung reduziert werden. Für den Gemeinderat ist es zentral, dass das gesamte Mobilitätsangebot im Sinne der Ziele des STEK 2016 optimiert werden kann. So sollen das öV-Angebot und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden, das städtische Verkehrsnetz sowie die umliegenden Quartiere, wenn immer möglich weiter vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Der «Worst case» aus städtischer Sicht wäre eine dauerhafte Lösung mit der Pannestreifenumnutzung (PUN) ohne unterirdischen Tunnel. Dies würde die Trennwirkung sowie die Belastung der angrenzenden Quartiere durch Lärm und Schadstoffe weiter verstärken und zementieren.

Entwicklungen 2021/2022: Drei Planerteams haben 2021 im Rahmen einer Testplanung für den Raum Bern Ost/Muri gesamtheitliche Visionen für den Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraum entlang des freiwerdenden Autobahntrassees entwickelt. Dabei handelt es sich um interdisziplinär abgestimmte, raum- und sozialverträgliche Zukunftsideen. Die Teams zeigen damit auf, wie mit der Verlegung der Autobahn in den Tunnel neue Lebensqualitäten geschaffen werden können. Die Projektverantwortlichen präsentierten die Ergebnisse dieser Testplanung im März 2022 an einer dritten Forumskonferenz (Partizipationsanlass mit eingeladenen Interessensvertreter*innen aus Quartier, Politik und Verbänden). An einer sehr gut besuchten, öffentlichen Ausstellung konnte sich zudem ein breiteres Publikum mit den Resultaten der Testplanung auseinandersetzen und auch informell mitwirken. Der Schlussbericht zur Testplanung und zur erfolgten Partizipation liegt seit August 2022 vor.

Ausblick: Die Projektpartner von Bund, Kanton, Region und Gemeinden halten derzeit die Haupteckdaten aus der Testplanung in einem Leitbild Fokusraum Bern Ost fest. Im Leitbild werden bis im ersten Quartal 2023 verbindliche Grundsätze für die weiteren Planungsschritte definiert. Darauf aufbauend wird die Stadt Bern 2023 in eine Chantierplanung Korridor A6 Süd einsteigen, um die weitere stadträumliche Entwicklung des Gebiets parallel zum Nationalstrassenprojekt des Bundes voranzutreiben. Für letzteres soll bis 2026 das Generelle Projekt (GP) und bis 2031 das Ausführungsprojekt (AP) erarbeitet werden; eine Realisierung wäre damit frühestens ab 2034 möglich.

Mit der Verabschiedung des Leitbilds wird der Kanton Bern (Amt für Gemeinden und Raumordnung, AGR) die Koordination für die Raumentwicklung im Fokusraum Bern-Ost übernehmen und die vom Bypass Bern Ost ausgelöste Entwicklung zusammen mit der

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, der Stadt Bern und den Gemeinden Muri sowie Ostermundigen umsetzen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA wird sich in Abstimmung mit den Planungsträgern auf die Projektierung des Bypasses fokussieren.

Neue BLS-Werkstätte

Die BLS muss 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. Die BLS hat das entsprechende Plangenehmigungsdossier Chliforst Nord 2021 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die öffentliche Auflage wurde jedoch bis dato nicht durchgeführt. Das Risiko juristischer Verfahren und jahrelanger Verzögerungen hat die BLS dazu bewogen, Anfang 2022 zu kommunizieren, dass das Projekt Chliforst Nord gestoppt wird und Alternativen geprüft werden.

Der Fokus der BLS liegt neu auf dem Standort Oberburg bei Burgdorf. Dort bestehen realistische Potenziale, bestehende Werkstattgebäude für die notwendigen Kapazitäten auszubauen. Die BLS überprüft zurzeit die Umsetzbarkeit der notwendigen Werkstattkapazitäten am Standort Burgdorf/Oberburg. Bis Klarheit darüber vorliegt, bleibt das Projekt Chliforst Nord gestoppt. Bis Ende 2023 wird das Projekt Oberburg ausgearbeitet und danach dem Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung vorgelegt. Fallen die Ergebnisse für den Standort Oberburg positiv aus, ist der Baustart 2026 vorgesehen, so dass die sich abzeichnenden Servicelücken ab 2027 abgewendet werden können. Gleichzeitig hätte dies zur Folge, dass der Standort Chliforst als Festsetzung im Sachplan Verkehr und als Festlegung im kantonalen Richtplan aufgehoben wird (bereits in Ausarbeitung).

Die Stadt Bern begrüsst die aktuellen Entwicklungen und geht davon aus, dass das Projekt BLS Werkstätte Chliforst mit hoher Wahrscheinlichkeit spätestens im Jahr 2024 definitiv abgebrochen wird.

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 2021/2022: Zur Realisierung des juriierten Campus-Projekts und der vorgesehenen Fuss- und Veloverbindungen ist eine Anpassung der rechtskräftigen Überbauungsordnung und des Zonenplans erforderlich. Die entsprechenden Planungsarbeiten sind im Gang. Anfang 2021 fand die öffentliche Mitwirkung statt, anschliessend fand die Vorprüfung durch den Kanton Bern statt. Anfang 2022 hat die Stadt Bern das Planungsdossier aufgrund der ersten Vorprüfung bereinigt und im Juni 2022 zur zweiten Vorprüfung beim Kanton Bern eingereicht.

Auf kantonaler Ebene wurde der Baukredit durch den Grosse Rat im September 2022 einstimmig beschlossen.

Hinsichtlich der Bereitstellung der erforderlichen öffentlichen Infrastruktur hat die Stadt Bern zusammen mit den Projektpartner*innen die Projektierung der Aussenraumgestaltung und der öffentlichen Infrastruktur im Bereich des ESP Ausserholligen weitergeführt. Die Bereitstellung dieser Infrastrukturen ist eine zwingende Voraussetzung im Hinblick auf die Eröffnung des Campus, damit dessen Erreichbarkeit für Studierende und Mitarbeitende sichergestellt ist. Diesbezüglich beabsichtigt der Bund, die Erstellung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des neuen Campus der BFH im Rahmen der 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehr mitzufinanzieren. Dies betrifft einerseits die Verschiebung des S-Bahnhof Europaplatz Nord inklusive neuer Zugänge sowie die Feinerschliessung unterhalb des Viadukts A12 Ausserholligen.

Ausblick: Im 4. Quartal 2022 wird das Ergebnis der zweiten Vorprüfung für das Planungsdossier erwartet. Auf städtischer Ebene ist die öffentliche Auflage der angepassten Planungsinstrumente (Zonenplan und Überbauungsordnung) Anfang 2023 vorgesehen. Ausserdem werden die Projektierungsarbeiten für den Campus der BFH und die öffentliche Infrastruktur weitergeführt. Der Start des Ausbildungsbetriebs auf dem neuen Campus Bern der BFH ist gemäss der aktuellen Planung des Kantons Bern frühestens 2028 möglich.

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, Gebäude-

sanierungen, 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 2021/2022: 2022 haben mehrere Erfahrungsaustausche zwischen Politik und Verwaltung zu den Themen Elektromobilität, Wärmeverbünde und nachhaltige Beschaffung stattgefunden. Ebenso gab es einen Erfahrungsaustausch hinsichtlich strategischer Führungsinstrumente sowie Veranstaltungen und Kommunikation. Schliesslich fand der Anlass Energy Future Days statt, eine Veranstaltung für die Wirtschaft. Viele der beteiligten Gemeinden haben einen jährlich stattfindenden Wirtschafts Anlass.

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. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) befasst sich aktuell mit der Frage, wieweit sie sich dem Thema Dekarbonisierung annehmen wird. Je nach zukünftiger Ausgestaltung der Rolle der RKBM in dieser Thematik verändert sich die Initiative Dekarbonisierung Region Bern.

Die durch den Krieg in der Ukraine ausgelöste Energiekrise zeigt in aller Deutlichkeit die Abhängigkeit von Bern bzw. der Schweiz von ausländischen Energielieferungen. Indem die Region Bern dekarbonisiert wird, kann gleichzeitig diese Abhängigkeit reduziert 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 Hauptstadtregion 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 2021/2022: Mit den Feuerwehrkommandos der Gemeinden Ittigen, Ostermundigen und Allmendingen-Muri-Gümligen konnte Schutz und Rettung Bern, bestehend aus der Berufsfeuerwehr Bern sowie den Milizelementen Nachtwache, Brandcorps und Feuerwehr Bolligen 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 oder dem Hygienekonzept für die Region, welches die gesundheitliche Gefährdung der Einsatzkräfte durch kontaminierte Einsatzkleider reduziert.), der Administration (z.B. Vereinheitlichung Feuerwehrosold) und der Jugendfeuerwehr (einheitlicher Medienauftritt für die Rekrutierung von Jugendlichen).

Es konnte eine gemeinsame Arbeitsgruppe aus Vertretern der oben genannten Feuerwehren gebildet werden, welche sich der unzureichenden Löschwasserversorgung von entlegenen Gebäuden und Bauernhöfen annimmt. Der Auftrag an diese Arbeitsgruppe besteht darin, eine feuerwehrübergreifende Einsatzplanung zu erstellen und dadurch eine mögliche Intervention zu verbessern.

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 keine Projekte abgeschlossen.

Bern, 19. Oktober 2022