



Stadt Bern

Abteilung Stadtentwicklung

# Wohnstadt Bern

Informationen zur aktuellen Wohnbaupolitik  
der Stadt Bern

September 2011

21

**Thema**  
Tram Bern West als Motor  
der Stadtentwicklung

**Blick nach...**  
...Iași

**Bern in Zahlen**  
Zahlen zu BERNMOBIL

**Allgemeine Infos**

**Editorial**

## Ab in den Westen!



Sie wissen es: Die Stadt und viele weitere Akteure haben sich jahrelang für die neuen Tramlinien in den Westen engagiert. Seit letztem Winter fahren die Trams, und sie werden rege benützt. Doch die Geschichte ist noch lange nicht fertig. Was hat die Umstellung der beiden ehemaligen Buslinien auf moderne Trams in der Stadt ausgelöst und welche Entwicklungen sind noch zu erwarten? Diesen Fragen geht der vorliegende Newsletter nach. Er verlässt dabei für einmal die Schienen der gewohnten Rubriken und fährt mit Ihnen entlang der neuen Tramlinien von Bümpliz und Brünnen bis zum Bahnhof.

Dass der öffentliche Verkehr ein Motor für die Stadtentwicklung ist, ist nicht neu und zeigte sich schon bei der Erstellung der ersten Berner Tramlinien. So führte beispielsweise die Eröffnung des Dampftrams von der Länggasse nach Wabern 1894 zu einer regen Bautätigkeit in der Länggasse. Und aufgrund des Trams ins Weissenbühl herrschte entlang der Belp- und Seftigenstrasse ab 1912 Goldgräberstimmung.

Auch die S-Bahn-Haltestellen Wankdorf und Ausserholligen illustrieren den Schwung, der vom öffentlichen Verkehr ausgeht: Um den Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf entstand seit der Eröffnung der S-Bahn-Station Ende 2004 viel Neues und einige Bauprojekte stehen noch bevor. In Ausserholligen läuft die Uhr etwas langsamer, doch nun starten auch in diesem Gebiet immer mehr Projekte, unter anderem auch Wohnbauprojekte.

Ich bin davon überzeugt, dass die neuen Tramlinien in den Westen ein nicht zu unterschätzender Antriebsfaktor für die im Folgenden vorgestellten Entwicklungen waren und sein werden, auch wenn sich – zugegeben – nicht alle Projekte direkt auf den Entwicklungsschub durch die neue Tramlinien zurückzuführen lassen. Wichtig ist, dass die stattfindenden Veränderungen für die Stadt Bern positiv sind. Freuen wir uns darüber!

Alexander Tschäppät, Stadtpräsident

# Tram Bern West als Motor der Stadtentwicklung

## Linienplanung im Stadtraum

*cgr.* Das Tram Bern West hat die Buslinien nach Bümpliz und nach Bethlehem ersetzt, da die Fahrzeuge in den Stosszeiten trotz Dreiminutentakt überfüllt waren und die Regelmässigkeit des Fahrplans nicht mehr eingehalten werden konnte. Das Tram kann pro Fahrzeug mehr Personen befördern, hat einen besseren Fahrkomfort und ist langfristig trotz den hohen Investitionskosten wirtschaftlicher zu betreiben als ein Busbetrieb. Eine Tramlinie verändert den Stadtraum stark – auch im Empfinden der Bevölkerung: Das Quartier wird urbaner. Mit der Einführung des Trams mussten der Verkehrsraum neu aufgeteilt, die Werkleitungen erneuert und der Strassenraum neu gestaltet werden. Das ermöglichte die

Optimierung des Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmenden, die Erhöhung der Sicherheit und nicht zuletzt die Verbesserung der Gestaltung des öffentlichen Raums mit positiven Auswirkungen auf die Qualität als Wohn- und Arbeitsort. Die Entwicklung der Tramlinien erfolgte in interdisziplinärer Zusammenarbeit verschiedenster Fachpersonen. Da die Planung neuer Tramachsen im dichten Siedlungsgebiet sehr komplex ist, wurde ein Wettbewerb durchgeführt. Damit konnte im bestehenden Strassenquerschnitt die optimalste Lösungen gefunden werden. Das Tram Bern West hat dem Westen der Stadt Bern ein neues urbanes Gesicht gegeben und auch zur Entwicklung der Quartiere beigetragen.



## Brünnen Westside Bahnhof



## Schulpavillons Brünnen

*cgr.* Die Pavillons der ehemaligen Sekundarschule Brünnen werden in den nächsten Jahren noch von der Kindertagesstätte Brünnen genutzt. Auch die Volksschule Stapfenacker hat dort ihre Werkräume. Voraussichtlich ab 2016 werden die Pavillons nicht mehr für Schul- oder andere soziale Nutzungen benötigt. Weil sich das Areal der Stadtbauten gut zum Wohnen eignet, hat der Gemeinderat beschlossen, eine Planungsvorlage für Wohnnutzung auf der rund 8 000 m<sup>2</sup> grossen Parzelle auszuarbeiten. Gemäss einer Motion aus dem Stadtrat soll ausserdem geprüft werden, ob sich das Areal für preisgünstiges, autofreies oder autoarmes Wohnen eignet.

### Städtebauliches Konzept Brünnen

*cgr.* Die Tramlinie 8 endet und wendet auf dem Gilberte-de-Courgenay-Platz. Bereits 1990, bevor das Projekt Tram Bern West gestartet wurde, war die öffentliche Verkehrserschliessung eine wichtige Anforderung an die Planung des neuen Stadtquartiers mit 800 bis 1 000 Wohnungen. Obwohl damals eine Tramlinienführung noch lange nicht spruchreif war, wurden das städtebauliche Konzept und die Verlängerung der Buslinie so geplant, dass der Bus durch ein Tram ersetzt werden konnte. Neben der S-Bahn-Verbindung ins Stadtzentrum übernimmt das Tram mit weiteren Buslinien die Feinverteilung. Das neue Quartier ist heute zur Hälfte überbaut oder im Bau und zu einem Viertel

in Planung. Das städtebauliche Grundmuster mit der Abfolge von Strassenräumen, Platz- und Grünanlagen, den viergeschossigen, kompakten Wohnüberbauungen und dem Freizeit- und Einkaufszentrum Westside ist bereits heute erkennbar. Die Wohnbauten und Wohnungsgrundrisse werden durch Architekturwettbewerbe ermittelt. So entsteht ein dichtes, städtisches Quartier mit einer Vielfalt an Wohnungen für eine urban orientierte Bevölkerung. Die Ausstattung des Quartiers ist weitgehend vorhanden. Der Bau der Schulanlage steht bevor.

> BERN BAUT, vgl. Text Seite 10



Ramuzstrasse



Bümpliz



### Wohnbaureserve Mädergutstrasse

*cgr.* Jahrelang war an der Mädergutstrasse Land für eine Tramwendeschleife reserviert. Da das neue Tram nun an der Bottigenstrasse wendet, wurde die Fläche frei für andere Nutzungen. Weil auch die Mieter und Mieterinnen der beiden Baracken umziehen werden, können 15 000 m<sup>2</sup> Land in einigen Jahren neu genutzt werden. Für die WG Albatros und die Tagesstätte Kleefeld wurden neue Standorte gefunden. Der Standortentscheid für die Kinderateliers steht noch aus. Der Gemeinderat will für das Areal Mädergutstrasse Wohnnutzung prüfen. Die Planung wird zeigen, wie auch den bestehenden Familiengärten und dem Kinderspielplatz Rechnung getragen werden kann.

**Gäbelbach: Sanierung Hochhaus A und neues Ladenzentrum**

*psa.* Mit 300 Wohnungen ist das 1967 von der gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaft FAMBAU erstellte Hochhaus Weiermattstrasse 20 bis 36 eines der grössten Wohngebäude der Stadt Bern. Vor zwei Jahren erfolgte die Sanierung der Liegenschaft. Dazu gehörten vor allem die Erneuerung der Haustechnik und die energetische Sanierung der Hülle. Mit den 120 Sonnenkollektoren auf dem Dach können nun jährlich etwa 20 000 Liter Heizöl eingespart und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss um rund 56 000 kg reduziert werden. Im Innern wurden neben allen Leitungen auch die Bäder und Küchen erneuert. Die ursprünglichen Fassadenelemente mit Brüstung

und Fenster konnten relativ leicht durch besser gedämmte Elemente ausgetauscht werden. Die Wohnungen blieben während der ganzen Bauphase bewohnbar und es mussten keine Kündigungen ausgesprochen werden. Die Mieterinnen und Mieter wurden laufend über das Sanierungsprojekt informiert und konnten sich zu den geplanten Massnahmen äussern. Mit der Sanierung und den Komfortverbesserungen stiegen auch die Mietpreise. Eine sanierte 3½-Zimmerwohnung kostet durchschnittlich CHF 1300.- pro Monat, inkl. Nebenkosten. Komplett umgebaut wurde auch das Ladenzentrum. Neben einem Grossverteiler gibt es dort ein Restaurant, mehrere kleinere Läden und Dienstleistungsangebote. > BERN BAUT

**Gäbelbach****Holenacker****Statthalterstrasse****Umnutzung eines Fabrikgebäudes**

*cgr.* Die ehemalige Ascom-Liegenschaft zwischen der Brünnen- und Stapfenackerstrasse ist ein gelungenes Beispiel einer Umnutzung. Wo einst Frankiermaschinen produziert wurden, wird heute gewohnt. 2007 wurden in einem Teil des früheren Fabrikgebäudes sowie in einem Anbau 14 Loftwohnungen mit hellen und hohen Räumen erstellt. Im restlichen Teil befinden sich heute Arbeitsplätze der kantonalen Steuerverwaltung. Bestehen blieb das beeindruckende Hochregallager in den Untergeschossen, das seit der Umnutzung als Archiv für das Historische Museum Bern und den archäologischen Dienst des Kantons Bern genutzt wird.

### **Erneuerung Tscharnergut**

*cro.* Die Überbauung Tscharnergut von 1965 ist eine Pionierleistung schweizerischen Wohnungsbaus. Achtgeschossige Scheibenhäuser, zwanziggeschossige Punkthäuser, Einkaufsmöglichkeiten, Kindergärten und Reiheneinfamilienhäuser bilden mit den weiten Grünflächen und Gemeinschaftsanlagen zusammen eine gute Wohnsiedlung.

Zwar wurden die Bauten und Anlagen laufend unterhalten, trotzdem stehen nun einige grössere Arbeiten an. Einerseits geht es dabei um den Werterhalt der Bauten, andererseits sollen diese auch den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen angepasst werden. Mittels Studienauftrag wurde am Beispiel eines Scheiben-

hochhauses abgeklärt, inwieweit für die Erneuerung in die bestehende Substanz eingegriffen werden soll. Die Spannweite reichte vom Ersatzneubau bis zur sanften Renovation. Die Abklärungen zeigten, dass das Gebäude umfassend saniert werden muss. Im Innern bleibt die Struktur weitgehend erhalten. An der Ostseite wird der Lift ersetzt, so dass alle Geschosse auch mit Rollstuhl zugänglich sind. Die Westfassade hingegen wird komplett neu aufgebaut. Eine zusätzliche, vier Meter tiefe Raumschicht macht Platz für grössere Wohnräume und Balkone. Die Erkenntnisse der Arbeiten will man auch für die Sanierung der weiteren Bauten nutzen.  
> BERN BAUT



## **Tscharnergut**

### **Bachmätteli**



### **Bümpliz Post**

#### **Wohnungen und Polizeistützpunkt auf dem Löwenareal**

*cgr.* Wo früher die Stammgäste im Bümplizer Löwen ein- und ausgingen, stehen seit 2007 der Polizeistützpunkt Bern-West und 16 moderne Eigentums- und Mietwohnungen. Planungsstart für die Überbauung des Löwenareals war bereits vor dem Tram Bern West im Jahr 2001, als die Stadt Bern einen Wettbewerb durchführte. Während das Bürogebäude an der Bernstrasse zurückhaltend gestaltet ist, fällt der Wohnteil an der Fussgängerzone Bümplizstrasse durch drei grosse Erker auf. Eine weitere Besonderheit ist der Stadtbach, der der Fassade entlang fliesst.

**Ersatzneubauten Stöckacker Süd**

*psa.* Die bestehende Siedlung Stöckacker Süd wurde 1945 - 1946 im Auftrag der Stadt Bern gebaut. Die Häuser befinden sich weitgehend noch im Originalzustand und sind zum Teil stark sanierungsbedürftig. Aufgrund einer Entwicklungsstudie hat der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik beschlossen, anstelle der bestehenden Bauten Ersatzneubauten zu errichten. Statt wie bisher 106 Wohnungen wird es neu 143 Wohnungen geben. Der grösste Teil der Wohnungen werden Geschosswohnungen unterschiedlicher Grösse sein. 20% der Wohnungen sollen sich speziell für ältere Menschen eignen. Bei weiteren 20% der Wohnungen ermöglichen speziellere Grundrisse andere Wohnformen. Das

Wohnangebot wird ergänzt durch ein ausgewogenes Dienstleistungsangebot und einen Gemeinschaftsraum. Die Siedlung Stöckacker Süd soll zu einem Pionierprojekt hinsichtlich des ökologischen Standards werden und den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft entsprechen. So ist zum Beispiel eine integrierte Wasser- und Biomassennutzung mit Wärmerückgewinnung vorgesehen. Das Projekt Stöckacker Süd ist der erste Rück- und Ersatzneubau einer Siedlung in der Stadt Bern. 2012 wird über die Überbauungsordnung abgestimmt, 2013 kann mit den Bauarbeiten begonnen werden, so dass ab 2014 die ersten Wohnungen bezogen werden können.



Bethlehem Kirche

Bethlehem Säge

Stöckacker

Bümpliz Höhe

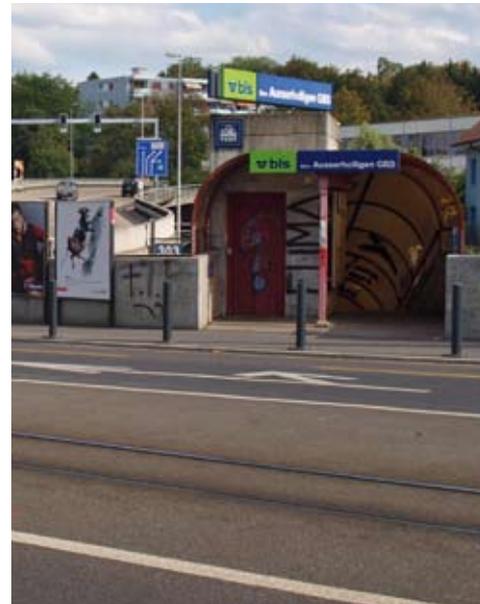
**Siedlung Burgunder**

*psa.* Drei Neubauten bilden zusammen mit einem renovierten und umgebauten Altbau die Siedlung Burgunder. Bauherrschaft und Architekten verfolgten einen konsequent nachhaltigen Ansatz. Neben der Autofreiheit gehören dazu Minergie-P Standard, Holzpellet-Heizung und Sonnenkollektoren für Strom und Warmwasser. Beim langen «Laubenhaus» können Wohnungen über mehrere Geschosse zu grösseren Einheiten zusammengelegt werden. Die Erstmieter konnten aus verschiedenen Oberflächen- und Küchenvarianten wählen und teilweise die Zimmereinteilungen mitbestimmen. Trotz Minergie und Flexibilität sind die Mieten zum Teil tiefer als bei Neubauten üblich. > BERN BAUT

## Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen

*cgr.* Das Gesicht des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Ausserholligen wird sich in den nächsten Jahren stark verändern. Im Rahmen des Tram Bern West wurde die frühere Bushaltestelle Ausserholligen neu gestaltet. Weitere Projekte der Stadt zur Aufwertung des öffentlichen Raums werden folgen: Der Europaplatz soll voraussichtlich bis Ende 2013 zu einem lebendigen attraktiven Ort umgestaltet werden. Der Kredit für die Ausarbeitung eines Bauprojekts wurde vom Stadtrat bewilligt. Eine Langsamverkehrspasserelle wird dereinst den Europaplatz mit dem Gebiet Weyermannshaus Ost verbinden; Ende Oktober 2011 wird dieses Projekt

für eine attraktive, behindertengerecht gestaltete Verbindung für Fussgänger und Velofahrerinnen juriert. Und die BLS hat in einem Wettbewerb Massnahmen für ein Facelifting der Station GBS erkoren, die weiterbearbeitet und in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Auch in den Hochbau wird investiert. Zwischen Freiburg- und Turnierstrasse wird die Höhere Fachschule Pflege Ende 2011 ihren Neubau beziehen. Im Weyermannshaus Ost sind neben der InoTex (Zentralwäscherei) 151 Wohnungen sowie Laden- und Büroflächen im Bau. > BERN BAUT



## Bümpliz Unterführung

## Ausserholligen Bahnhof



### Haus der Religionen am Europaplatz

*Andreas Campi, Halter Entwicklungen.* Die Parzelle am Europaplatz wird auf allen Seiten durch stark frequentierte Verkehrsachsen (Autobahn, Eisenbahnlinien, Kantonsstrasse) begrenzt und ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Ausserholligen. Mit dem Haus der Religionen, Verkaufsflächen, Büros, einem Boarding House, 20 Mietwohnungen und einem Hotel entsteht am Dreh- und Umsteigepunkt Europaplatz eine attraktive Überbauung mit gemischter Nutzung. Geplanter Baustart ist im zweiten Quartal 2012. Die Eröffnung ist für den Herbst 2014 terminiert. Die Realisierung des Projektes ist ein weiterer Schritt zur Entwicklung des ESP Ausserholligen.

**Entwicklung Holligenquartier**

*psa.* Der Stadtteil Mattenhof-Weissenbühl ist sehr heterogen. Während einzelne Quartiere vor allem von Dienstleistungs- und Büronutzungen geprägt sind, gibt es im Holligenquartier eine gute Durchmischung von Wohnen und Arbeiten. Entlang der Schlosstrasse befinden sich Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote. Es gibt mehrere Restaurants, Schulen, Kindergärten und Freizeitanlagen. Mit der Quartierplanung soll diese Qualität bewahrt werden. Neuer Wohnraum ist vor allem in den verschiedenen Umstrukturierungsgebieten geplant. Ausserdem bezweckt hier die Quartierplanung, das Angebot an Naherholungsflächen und Versorgungsmöglichkeiten zu verbessern und

die gemeinsame Identität des Quartiers zu stärken. Für das Holligenquartier heisst dies – neben der Erschliessung durch das neue Tram Bern West – die Verlagerung der Kehrrichtverwertungsanlage (KVA) und den Bau eines Stadtteilparks. Anstelle der KVA soll Wohnraum für 500 - 600 Menschen entstehen. Angrenzend an den neuen Park sind auf städtischem Land 110 Wohnungen geplant. Auf der anderen Seite der Schlosstrasse, gegenüber dem Schloss Holligen, können auf einer privaten Parzelle weitere 60 Wohnungen gebaut werden. Bereits bezogen sind die Wohnungen der Überbauung Cres-cen-do (siehe Text unten).

**Steigerhubel****Schlossmatte****Verdichtung einer Restfläche**

*cgr.* Cres-cen-do heisst das jüngste Wohngebäude einer Wohnbaugenossenschaft in der Stadt Bern. Das Projekt ist ein Beispiel für innere Verdichtung: Vor der Neubebauung des schmalen Landstreifens befanden sich auf der städtischen Parzelle ein paar Garagen und eine Autowerkstätte. Heute ist die Parzelle mit drei Häusern mit 51 Mietwohnungen deutlich besser ausgenutzt. Holligen ist ein beliebtes Wohnquartier und so waren die Wohnungen innert kurzer Zeit vermietet. Nur die Parkplätze in der Tiefgarage konnten noch nicht alle vermietet werden. Dies zeigt, dass in der Stadt Bern bezüglich dem Bedarf an Autoabstellplätzen andere Prämissen gelten als ausserhalb der Stadt.

### Neubau Brunnmatt Ost

*psa.* In der Stadt Bern gibt es relativ wenige Industrieareale, welche zu Wohnzwecken umgenutzt werden könnten. Es gibt aber Areale von Infrastrukturanlagen wie die Kehrrechtverwertungsanlage, das Tramdepot und die Feuerwehrekaserne, welche in den nächsten Jahren für Wohnnutzungen frei werden. Auch auf dem Areal Brunnmatt Ost befand sich bis vor einigen Jahren ein Werkhof, der jetzt Platz machte für den Neubau von 95 Mietwohnungen. Das Projekt ging aus einem Architekturwettbewerb hervor, der zeigte, dass trotz der schwierigen Lage – eine stark befahrene Strasse auf der Südseite – guter Wohnraum geschaffen werden kann. Entlang der Schwarztorstrasse ist ein kom-

pakter Gebäuderiegel vorgesehen. Dieser wendet sich jedoch nicht von der Strasse ab, sondern trägt mit seinen Loggien, gedeckten Eingangsbereichen und grossen Fenstern zum Leben entlang der Strasse bei. Dahinter greifen fünf Gebäudeflügel in den ruhigen, baumbestandenen Innenhof. Hier befinden sich vor allem die Schlafzimmer. Der Wohnraum entlang der Strasse profitiert von der Südausrichtung. Ausgeklügelte Grundrisse sorgen dafür, dass sich alle Räume zur lärmabgewandten Seite belüften lassen. Das Gebäude wird im Minergie-Standard erstellt. Am 7. Dezember 2010 fand die Grundsteinlegung statt. Die ersten Wohnungen sollen im Mai 2012 bezugsbereit sein.



Loryplatz

Kaufmännischer Verband



### Neugestaltung Loryplatz

cro. Der Loryplatz ist ein komplexer Verkehrsknotenpunkt und wird eher als Strasse denn als Platz wahrgenommen. Mit dem Tram Bern West hat die Kreuzung ein neues Gesicht erhalten. Eine grosszügige Haltestelle mit Wartehallen wurde erstellt. Darüber hängen Leuchten, die tagsüber und in der Nacht als Dach wirken und so einen unverwechselbaren Ort schaffen. Die Resträume der Verkehrsflächen wurden neu gestaltet und ausgestattet und dienen nun der Bevölkerung als Aufenthaltsort. Nach dem Wegzug der Migros gibt es leider am Platz nur wenige Nutzungen, welche zur Belebung des Ortes beitragen.

**Neue Schanzenpost**

psa. Durch die Konzentration der Paket- und Briefverarbeitung auf einige wenige Verarbeitungszentren wurden mehrere städtische Verteilzentren in Bahnhofsnähe frei. So auch in Bern, wo die Post im Westen des Bahnhofs ihr ehemaliges Verteilzentrum in ein helles, modernes Zentrum mit Läden, Büros, Geschäftsräumen und einer Poststelle umbauen will.

Das bestehende Gebäude entlang der Schanzenbrücke, wo jahrelang Briefe und Pakete sortiert wurden, wird abgebrochen und durch einen öffentlich zugänglichen Neubau ersetzt. Mit dem Neubau soll auch die städtebauliche Situation geklärt und die Westseite des Bahnhofs aufgewertet werden. Der Neubau soll die Stadträume

Bubenbergplatz und Grosse Schanze besser miteinander verbinden und die Situation für Reisende verbessern. Auf der Höhe der Perronplatte ist ein neuer Platz vorgesehen mit Bahnhofsvorfahrt für Taxis und sogenannte «Kiss and Ride»-Standplätze. Vom bestehenden Westzugang – der «Welle» – wird eine direkte Verbindung zur Postauto-Station und zum Nordteil des Bahnhofs führen. Die neue Schanzenpost verbindet so die beiden Bahnhofsteile besser miteinander. Zudem ist eine gedeckte Velostation für 800 Velos geplant. Das Projekt ist breit abgestützt. Neben den Bedürfnissen der Post, der Stadt Bern und der SBB wurden auch die Anliegen der Nachbarn berücksichtigt.

> BERN BAUT



**Kocherpark**



**Hirschengraben**



**Bahnhof**

**BERN BAUT**

psa. Die in diesem Newsletter vorgestellten Objekte mit dem Vermerk BERN BAUT findet man auch im Buch «BERN BAUT, ein Führer zur zeitgenössischen Architektur 1990 - 2010». Der Architekturführer von Werner Huber mit Fotos von Dominique Uldry ist als Buch bei der Edition Hochparterre bei Scheidegger & Spiess erhältlich. Seit kurzem gibt es den Führer auch in elektronischer Version als App für das iPhone und den iPad. Screenshots und Download im App Store unter: <http://itunes.apple.com/ch> > app Store > Reisen > Bern baut

Entlang der neuen Tramlinien nach Bern West gibt es neben den vorgestellten Bau-

ten noch weitere interessante Objekte. Neben dem Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside, dem Brünen-Quartier, neuen Plätzen, Parkanlagen und mehreren S-Bahn-Stationen gibt es auch ältere, qualitativ hochstehende Wohnsiedlungen. Auch diese werden zum Teil im Architekturführer vorgestellt, so zum Beispiel die Siedlungen Bethlehemacker I von 1948 oder die Überbauung Gäbelbach von 1968. Weitere, architektonisch interessante Bauten sind die beiden Kirchen Bethlehem von 1960 und St. Mauritius von 1989, sowie die Erweiterung des Friedhofs Bümpliz von 1994.

Verlässt man Bümpliz beziehungsweise Bethlehem und fährt weiter Richtung

Stadt, findet man auch hier entlang der Tramlinie spannende Architektur, so zum Beispiel das Loryspital von 1929 und die Frauenklinik von 2002.

Von Westen kommend fährt das Tram über den Bahnhofplatz in zwei Ästen weiter Richtung Osten. Hier gibt es entlang der Tramlinien ebenfalls einige Objekte – Umgestaltung Casinoplatz, Kirchenfeldbrücke, Erweiterung Historisches Museum Bern und die Kirche Bruder Klaus beim Burgernziel-Kreisel –, die man im Architekturführer findet. Zudem steht in den nächsten Jahren die Umnutzung des Areals des Tramdepots Burgernziel und eine mögliche Stadterweiterung im Saali an.

## ...Iași

**Iași ist mit knapp 310 000 Einwohnerinnen und Einwohnern die drittgrösste Stadt Rumäniens. Im Rahmen der Anstrengungen des seco, einen Beitrag an die Verbesserung der Basisinfrastrukturen in den Transitionsländern Mittel- und Osteuropas zu leisten, schenkte BERNMOBIL den Verkehrsbetrieben der Stadt mehrere Occasions-Tramzüge.**

*psa.* Auf dem rund 80 km langen Strassenbahnnetz der Stadt Iași verkehren vor allem rumänische Trams (Übernahme «Ceaușescus Rache») und solche aus tschechischer Produktion. Die Fahrzeuge sind wegen ihres hohen Alters reparaturanfällig geworden. Deshalb benötigen die Verkehrsbetriebe der Stadt Iași dringend neue Trams. Die Stadt verfügt über keine Mittel für den Kauf neuer Fahrzeuge, kostet doch ein neuer Gelenkwagen zwischen CHF 3 und 5 Mio. pro Fahrzeug.

Der Betrieb der Strassenbahn ist stark defizitär und muss von der Stadt subventioniert werden. Aus sozialpolitischen Gründen können die Fahrpreise nicht auf ein kostendeckendes Niveau angehoben werden. Die Stadt und die Verkehrsbetriebe wollen trotz diesen Schwierigkeiten den Strassenbahnbetrieb nicht nur aufrechterhalten, sondern auch nach und nach modernisieren.

### Tramzüge und Know-how

Vor sieben Jahren schenkte BERNMOBIL der Stadt Iași bereits zwölf hochflurige Tramzüge. 2010 konnten weitere zehn hochflurige Tramzüge, welche von 1974 bis 2009 auf dem BERNMOBIL - Netz verkehrten, nach Iași transportiert werden. In Bern sind seither nur noch Niederflurfahrzeuge unterwegs.

BERNMOBIL und das seco lieferten aber nicht nur die Fahrzeuge, sondern halfen auch mit weiterem Material und Know-how. Für den Unterhalt und die Revision der Fahrzeuge wurden die Mechanikerinnen und Mechaniker der Verkehrsbetriebe Iași durch ehemalige Mitarbeitende von BERNMOBIL vor Ort geschult. Dabei ging es nicht nur um technische Aspekte, sondern auch darum, wie die Revisionen effizient abgewickelt werden können.

Alle gelieferten Fahrzeuge wurden in Iași vor Inbetriebnahme einer Teilrevision unterzogen. Die für den Betrieb und die Revisionen notwendigen Ersatzteile wurden, sofern sie nicht vor Ort erhältlich waren, ebenfalls mitgeliefert. Zusammen mit den Werkzeugen für den Unterhalt der Infrastruktur sichern sie eine längere Lebensdauer der Tramzüge. Während BERNMOBIL der Stadt Iași die Tramzüge und die noch vorhandenen Ersatzteile und Spezialwerkzeuge für den Unterhalt schenkte, finanzierte das seco



den Transport, die Beschaffung weiterer Werkzeuge, Geräte, Maschinen und Ersatzteile sowie die Beratung und Unterstützung vor Ort.

Mit den Tramzügen aus Bern konnte in Iași schnell eine gut sichtbare Verbesserung und Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Mindestens eine Tramlinie konnte voll mit den komfortableren und geräumigeren Berner Fahrzeugen ausgerüstet werden.



oben: Verlad einer Tramkomposition für den Transport per Eisenbahn nach Rumänien.

links: Ein Berner Tram im Rot von BERNMOBIL in den Strassen von Iași.

# Zahlen zu BERNMOBIL

tho. Die Statistikdienste veröffentlichen in ihrem Jahrbuch im Kapitel «Mobilität und Verkehr» Zahlen zum öffentlichen Verkehr in der Stadt Bern. Hier findet sich eine kurze Zusammenfassung einiger wesentlicher Eckwerte zu BERNMOBIL. Das Unternehmen beförderte im Jahr 2010 über 93 Mio. Fahrgäste. Das entspricht über 250 000 transportierten Personen pro Tag. In den letzten 10 Jahren hat die jährliche Anzahl an beförderten Personen um insgesamt 16% zugenommen.

BERNMOBIL erwirtschaftete 2010 einen Ertrag von rund CHF 146 Mio., wobei der reine Verkehrsertrag CHF 85 Mio. ausmachte. Der Verkehrsertrag pro Fahrgast betrug CHF 0.91 und der Verkehrsertrag pro gefahrenen Kilometer belief sich auf CHF 8.87.

Die neuen Tramlinien in Berns Westen und nach Worb wurden am 12. Dezember 2010 in Betrieb genommen. Das Tramnetz wuchs von 17.4 km auf 39.6 km an, neu werden fünf statt drei Tramlinien betrieben. Neu sind die Linien 6 (Fischerhätteli – Worb Dorf), 7 (Bümpliz – Ostring) und 8

Beförderte Personen in Tausend



<sup>1</sup> Die Trolleybuslinien 13 und 14 wurden im Hinblick auf die Bauarbeiten Neuer Bahnhof Bern und Tram Bern West auf Autobusbetrieb umgestellt. Quelle: BERNMOBIL, Bern

(Brünnen Westside Bahnhof – Saali). Dafür wurden die Tramlinie 5 und die beiden Trolleybuslinien 13 und 14, die den Bahnhof mit dem Westen verbunden hatten, aufgelöst. Die Tramlinie 3 verkehrt neu ab Bahnhof nach Weissenbühl.

BERNMOBIL verfügte im Jahr 2010 über

einen Totalbestand von 192 Fahrzeugen, der sich wie folgt aufteilte: 48 Tramwagen, 20 Gelenktrolleybusse, 87 Gelenkautobusse, 16 Standardautobusse, 7 Midi-busse und 14 historische Fahrzeuge.

## Weitere Informationen:

Statistisches Jahrbuch der Stadt Bern. Die Ausgabe 2011 mit den Zahlen zu 2010 erscheint im November 2011 unter [www.bern.ch/statistik](http://www.bern.ch/statistik) und im Dezember 2011 in gedruckter Form.

## Allgemeine Infos

Die **SBB** hat für ihr Projekt auf dem Areal **WankdorfCity** die Baubewilligung erhalten. Das Projekt sieht zwei achtgeschossige Bürobauten vor. Neben **1900 Arbeitsplätzen** wird es auch ein öffentliches Selbstbedienungsrestaurant geben. Bewilligt wurde auch die **Aussenraumgestaltung im WankdorfCity**. Damit kann im Spätsommer 2011 planmässig mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Die Intensivbauphase der **Gesamtanierung Weichen-dreieck Zytglogge** wurde am 3. September 2011 planmässig abgeschlossen. Damit verkehren Busse und Trams wieder auf ihren üblichen Routen und im gewohnten Takt. Bis Ende September werden noch verschiedene Schlussarbeiten ausgeführt.

**Im ersten Halbjahr 2011 wuchs die Bevölkerung der Stadt Bern** um 853 Personen auf 132 555 Einwohnerinnen und Einwohner an. Der Trend der vorangegangenen sechs Jahre fand in der ersten

Halfte des Jahres 2011 also seine Fortsetzung. Dies ist vor allem auf einen positiven Wanderungssaldo zurückzuführen. Zudem sind steigende Geburtenzahlen zu verzeichnen. Dies zeigen Auswertungen der Statistikdienste der Stadt Bern.

Die **Preise im Baugewerbe stiegen** innert Jahresfrist um 2,7%. Der fortgeschriebene Berner Wohnbaukostenindex (Basis 1987=100) der Statistikdienste hat am 1. April 2011 den Stand von 141,1 Punkten erreicht. Das entspricht gegenüber dem Vorjahreswert von 137,4 Punkten einem Anstieg um 2,7%. Im selben Zeitraum stieg der Landesindex der Konsumentenpreise nur um 0,3%.

Nach dem Buch **«BERN BAUT**, Ein Führer zur zeitgenössischen Architektur 1990 - 2010» zur aktuellen Architektur in der Stadt Bern gibt es den Führer nun auch **als App** für iPhone und iPad. Dieses führt georeferenziert zu 125 Bauten in Bern. Die Objekte

werden in kurzen Texten – wahlweise in deutsch oder englisch – mit Plänen und Bildern vorgestellt. Eine Liste der wichtigsten Beteiligten und Baudaten ergänzt die Informationen zu jedem Bau. Die halbjährliche Aktualisierung ist kostenlos. Screenshots und Download im App Store unter: <http://itunes.apple.com/ch> Store > Reisen > Bern baut

Der Gemeinderat der Stadt Bern schickt den **Teilverkehrsplan «Motorisierter Individualverkehr» für den Stadtteil Breitenrain-Lorraine** in die **öffentliche Mitwirkung**. Anwohnerinnen und Anwohner, Parteien, Unternehmen und Organisationen haben bis zum 9. Dezember 2011 Zeit, zu den Inhalten Stellung zu nehmen. Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr werden in separaten Planungen behandelt. Die Teilverkehrspläne dienen als Leitpläne für politische und technische Entscheide zur Entwicklung des Strassennetzes, zur Ge-

staltung des Strassenraums und zur Erschliessung von Arealen für den motorisierten Individualverkehr.

Der Gemeinderat bringt die **Überbauungsordnung Stöckacker Süd zur öffentlichen Auflage**. Die Auflage dauert bis zum 23. September 2011. Die Überbauungsordnung beinhaltet den Ersatzneubau der bestehenden Siedlung. Geändert werden die Bauklasse, das Nutzungsmass, die Lärmempfindlichkeitsstufe und die Erschliessung einschliesslich Parkierungsmöglichkeiten. Neu werden Gestaltungsgrundsätze und Baulinien definiert sowie die Gebäudelängen und -abstände festgelegt.

Mit der Auflage der Überbauungsordnung Stöckacker Süd werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ersatzneubau der bestehenden Siedlung geschaffen.

## Impressum

**Herausgeberin**  
Abteilung Stadtentwicklung (ASE) Präsidialdirektion Erlacherhof, Junkerngasse 47  
3000 Bern 8  
Tel. 031 321 62 80  
Fax 031 321 77 10  
wohnstadt@bern.ch  
[www.bern.ch/wohnstadt](http://www.bern.ch/wohnstadt)

## Bilder:

Peter Sägesser (Thema), Europaplatz (raumgleiter.gmbh), Brunnmatt Ost (büro z (grafik design)), laşi (BERNMOBIL)

## Redaktion

Peter Sägesser (Leitung, psa), Dagmar Boss (dbo), Christine Gross (cgr), Thomas Holzer (tho), Christoph Rossetti (cro), Claudia Vernocchi (cve)

## Druck

Druckerei Geiger AG Bern