



Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16  
Fax 031 321 60 10  
stadtkanzlei@bern.ch  
www.bern.ch

## Bericht des Gemeinderats an den Stadtrat zur Agglomerationspolitik 2018

### Inhalt

1. Ausgangslage .....	1
2. Einschätzung der aktuellen Agglomerationspolitik .....	1
3. Projekte von grosser Tragweite.....	3
Tram Bern Ostermundigen (TBO) .....	4
Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II) .....	4
Zukunft Bahnhof Bern .....	6
Netzstrategie ÖV Kernagglomeration .....	8
Engpassbeseitigung Wankdorf–Muri, «Bypass Ost» (A6) .....	8
Neue BLS-Werkstätte .....	9
Standortfrage Fachhochschule .....	10
Tripartite Kulturverträge.....	11
Sportinfrastruktur.....	12
Standplätze für Jenische, Sinti und Roma.....	13
Regionale Altersplanung und Fokus Alterspolitik .....	15
Statusbericht zum Finanz- und Lastenausgleich (FILAG) .....	15

## 1. Ausgangslage

Mit SRB 251 hat der Stadtrat dem Gemeinderat im Jahr 2004 folgenden Auftrag erteilt: *Der Gemeinderat erstattet der zuständigen stadrätlichen Kommission mindestens zweimal jährlich und davon mindestens einmal schriftlich zuhänden des Stadtrats Bericht über die folgenden zwei Bereiche:*

- a) *Stand der aktuellen Agglomerationspolitik, insbesondere über*
- bisherige und laufende Geschäfte von grösserer Tragweite
  - kommende Aufgaben und sich abzeichnende Probleme
  - Ziele der regionalen Institutionen (VRB/RVK/RKK) kurz- und mittelfristig
  - Position bzw. spezifische Ziele der Stadt innerhalb der Agglomeration/Region kurz- und mittelfristig

b) *Stand des Projekts Regionalrat. [...]*

Die jährliche Berichterstattung fokussiert auf Punkt a) des Auftrags. Auf Punkt b) wird nicht näher eingegangen, da dieses Projekt seit der Einführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) abgeschlossen ist.

Nebst einer allgemeinen Einschätzung des aktuellen Stands der Agglomerationspolitik informiert der Bericht des Gemeinderats zur Agglomerationspolitik 2018 ausführlich über aktuelle agglomerationspolitische Projekte und kommende Aufgaben, welche von grösserer Tragweite sind. Im Sinne einer kontinuierlichen Berichterstattung werden diese Projekte jährlich fortgeschrieben. In der vorliegenden Berichterstattung sind die beiden Projekte «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» und «Kulturverträge 2020 – 2023» erstmals thematisiert.

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 im Bericht nicht mehr aufgeführt. Sie sind im Internet abrufbar unter <https://www.bern.ch/themen/stadt-recht-und-politik/aussenbeziehungen/regionale-ebene>. Auch die Berichterstattungen der vergangenen Jahre sind an dieser Stelle einsehbar.

## 2. Einschätzung der aktuellen Agglomerationspolitik

Verschiedene Entwicklungen haben dazu beigetragen, dass im Berichtsjahr diverse Fragen der interkommunalen Zusammenarbeit intensiv diskutiert wurden. Dazu gehörte auch eine Versachlichung des Diskurses rund um Fusionen in der Agglomeration Bern. Nachdem Gemeindefusionen in der Agglomeration Bern lange Zeit ein Tabuthema waren, kamen sie in den letzten Monaten in verschiedenen Zusammenhängen auf die politische Agenda.

Zu Beginn des Jahrs führte die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern eine Vernehmlassung zum regierungsrätlichen Prüfbericht «Wie könnte der Kanton Bern

heute aussehen?» durch. Der Gemeinderat und auch die Agglomerationskommission des Stadtrats äusserten sich in ihrer Vernehmlassungsantwort dahingehend, dass das Anliegen des Regierungsrats, Gemeindefusionen künftig gezielter zu steuern, grundsätzlich unterstützt wird. Allerdings fehlt aus Sicht der Stadt Bern eine Vision für die Zentren, namentlich für die Kernregionen Bern/Köniz, Biel, Thun, Burgdorf und Langenthal. Entgegen der ursprünglichen Planung nimmt die Auswertung und Einarbeitung der verschiedenen Vernehmlassungsantworten mehr Zeit in Anspruch, sodass der überarbeitete Bericht erst im Sommer 2019 vom Grossen Rat beraten werden kann. Nichts desto trotz hat die Vernehmlassung die kantonsweite Diskussion über das Thema Fusionen angestossen.

Ebenfalls im Verlauf des Berichtsjahrs wurde die angespannte finanzielle Situation Ostermundigens publik. Diese Situation führte denn auch zu zwei parlamentarischen Vorstössen, die vom Grossen Gemeinderat Ostermundigen Ende August deutlich überwiesen wurden. Das «Postulat FDP/FORUM-Fraktion betreffend Zusammenarbeit über die Gemeindegrenze hinaus» fordert Abklärungen mit allen umliegenden Gemeinden über mögliche Zusammenarbeitsformen, wobei die Fusion nur eine Möglichkeit von vielen wäre. Die «Überparteiliche Motion für eine zukunftsfähige Gemeinde» fordert vom Ostermündiger Gemeinderat hingegen, so schnell wie möglich die Abklärungen und notwendigen ersten Schritte in Richtung Fusionsverhandlungen mit der Stadt Bern aufzunehmen.

Ebendiese Forderung wird auch in der Interfraktionellen Motion «Für eine zukunftsfähige Kernregion/Stadtregion» an den Berner Gemeinderat gestellt; nämlich, dass Abklärungen und notwendige erste Schritte in Richtung Fusionsverhandlungen mit der Gemeinde Ostermundigen an die Hand zu nehmen sind. Die Motion wurde im Juni 2018 eingereicht. Der Gemeinderat beabsichtigt eine zeitnahe Beratung seiner Antwort im Stadtrat. Im August 2018 wurde eine weitere Motion eingereicht, welche sich mit dem Thema befasst. Mit der Motion Theiler (GaP) «Die Stadt durch Dezentralisierung fusionsfähig gestalten» soll der Gemeinderat beauftragt werden, Varianten für eine Dezentralisierung der Stadt Bern auszuarbeiten, damit neu zur Stadt stossende Gemeinden einen Teil ihrer Autonomie behalten können. Die Beratung der gemeinderätlichen Antwort durch den Stadtrat wird voraussichtlich gemeinsam mit der Beratung der Motion «Für eine zukunftsfähige Kernregion/Stadtregion» erfolgen.

Grundsätzlich kann zum heutigen Zeitpunkt festgehalten werden, dass der Gemeinderat der Stadt Bern Fusionen mit Agglomerationsgemeinden positiv gegenübersteht. Er hat sich im Zuge einer Grundsatzausprache im Mai 2018 erstmals mit der Thematik befasst und kam dabei zum Schluss, dass eine fusionierte Stadtregion Bern längerfristig angestrebt wird und nötigenfalls die Bereitschaft besteht, das politisch-administrative System zu überprüfen und den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Der Gemeinderat nahm bei dieser Gelegenheit auch Stellung zu den Kernaussagen der Studie «Verwaltungsorganisation und politische Partizipation in einer fusionierten Grossstadt Bern», die vom Verein «Bern neu gründen» in Auftrag gegeben und 2017 veröffentlicht wurde. Nach der Veröffentlichung der ersten Studie «Bausteine für die Stadtregion Bern 2030» im Jahr 2014 wurde auch diese zweite Studie von «Bern neu gründen» im letzten Jahr breit diskutiert und hat die Debatte, welche der Verein vor bald zehn Jahren angestossen hat, neu befeuert. Im Zuge dieser Debatte ist die Gemeinde Frauenkappelen im Sommer 2018 als erste Gemeinde überhaupt dem Verein «Bern neu gründen» beigetreten. Die Gemeinde Frauenkappelen signalisiert so ihre grundsätzliche Offenheit für eine Fusion.

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat in seiner Grundsatzdebatte im Mai 2018 ebenfalls den Beitritt zu «Bern neu gründen» diskutiert. Grundsätzlich befürwortet er einen Beitritt; er möchte jedoch nicht vorsehen, sondern dem Verein nur dann beitreten, wenn auch weitere Gemeinden diesen Schritt machen. Entsprechende Abklärungen mit verschiedenen Stadtregionsgemeinden laufen.

Die Fusionsthematik wird die Stadt Bern und die umliegenden Gemeinden in den kommenden Jahren voraussichtlich intensiv beschäftigen. Erste Gespräche zwischen Vertretungen aus der Stadt Bern und Ostermundigen haben stattgefunden. Dies mit dem Ziel einer kohärenten Beantwortung der oben angesprochenen parlamentarischen Vorstösse und der Verständigung auf einen gemeinsamen Zeitplan.

Unabhängig von der Fusionsthematik sei an dieser Stelle auch auf diejenigen Gremien hingewiesen, welche sich für eine verstärkte Zusammenarbeit unter den Agglomerationsgemeinden einsetzen. Es sind dies namentlich die Agglomerationskommission des Stadtrats, der Boccia-Club der Gemeindepräsidien und die Resonanzgruppe Kernregion Bern, welche sich aus Exekutiv- und Legislativvertretungen zusammensetzt und deren Ziel es ist, die Zusammenarbeit und Kommunikation interkommunal und zwischen den verschiedenen politischen Behörden zu fördern.

### 3. Projekte von grosser Tragweite

Ausgehend von den stadträtlichen Reaktionen auf die Berichterstattung 2015 hat sich die Gliederung der agglomerationsrelevanten Projekte nach dem an die TAK-Struktur angelehnten Raster bewährt (TAK: Tripartite Agglomerationskonferenz). Das Thema Agglomerationspolitik lässt sich demnach grundsätzlich über zwei Ansätze abgrenzen: Thematische Abgrenzung (Systematik entsprechend den sechs Handlungsfeldern der TAK) und Abgrenzung anhand der Akteure und Partner. Grundsätzlich umfasst die Agglomerationspolitik der Stadt Bern alle Handlungsfelder gemäss TAK. Eine Differenzierung kann aber hinsichtlich Akteure bzw. Kooperationspartner gemacht werden.<sup>1</sup>

Abb. 1: Einordnung der Projekte in die TAK-Struktur

Partner	Themen gemäss TAK	Politische Steuerung im funktionalen Raum	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Nachhaltiger Städtebau, Freiraum, Quartierentwicklung	Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts	Finanzierung und Ausgleich von Sonder- und Zentrumslasten	Stärkung Wettbewerbsfähigkeit
Kernagglomeration	RKBM	Agglomerationspolitik im engen Sinn <ul style="list-style-type: none"> <li>– Tram Bern Ostermundigen (TBO)</li> <li>– Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern</li> <li>– Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II)</li> <li>– Sportinfrastruktur</li> <li>– Standort Fachhochschule</li> <li>– Fokus Alterspolitik und regionale Altersplanung</li> </ul>					
Städteallianz	Bund, Weitere	Agglomerationspolitik im weiteren Sinn: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zukunft Bahnhof Bern</li> <li>– Standplätze Jenische, Sinti, Roma</li> <li>– Engpassbeseitigung Wankdorf-Muri</li> <li>– Neue BLS-Werkstätte</li> <li>– Kulturverträge 2020-2023</li> <li>– FILAG</li> </ul>					
Kanton							
HSR-CH							

<sup>1</sup> Eine ausführliche Definition der Agglomerationspolitik gemäss TAK findet sich unter folgendem Link: <https://www.bern.ch/themen/stadt-recht-und-politik/aussenbeziehungen/regionale-ebene>

### Tram Bern Ostermundigen (TBO)

**Kurzbeschreibung des Projekts:** Der Kanton Bern, die Stadt Bern und die Gemeinde Ostermundigen beschlossen im Juni 2016, das Projekt Tram Bern Ostermundigen wieder aufzunehmen. Es basiert auf der bestehenden Führung der Linie 10 nach Ostermundigen. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung 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 2017/2018:** Nachdem die Stimmberechtigten der Gemeinde Ostermundigen 2016 einem Tramprojekt zwischen Bern und Ostermundigen zugestimmt hatten, sprachen sich auch die Stimmberechtigten der Stadt Bern am 26. November 2017 mit 62.2 % Ja-Anteil für das Projekt aus. In der kantonalen Volksabstimmung vom 4. März 2018 wurde das Projekt definitiv mit 51.6 % Ja-Stimmen angenommen.

Vor dem Bundesgericht ist noch eine Abstimmungsbeschwerde hängig, weshalb die Projektierung bisher nur in Teilaspekten aufgenommen werden konnte. Namentlich legte der Gemeinderat von Ostermundigen Anfang August 2018 verschiedene Varianten für die Wendeschleife zur öffentlichen Mitwirkung vor. Über die definitive Lage der Wendeschleife wird nach Auswertung der Mitwirkungseingaben entschieden werden. Zum öV-Knoten Bahnhof Ostermundigen führt die SBB planerische Abklärungen durch.

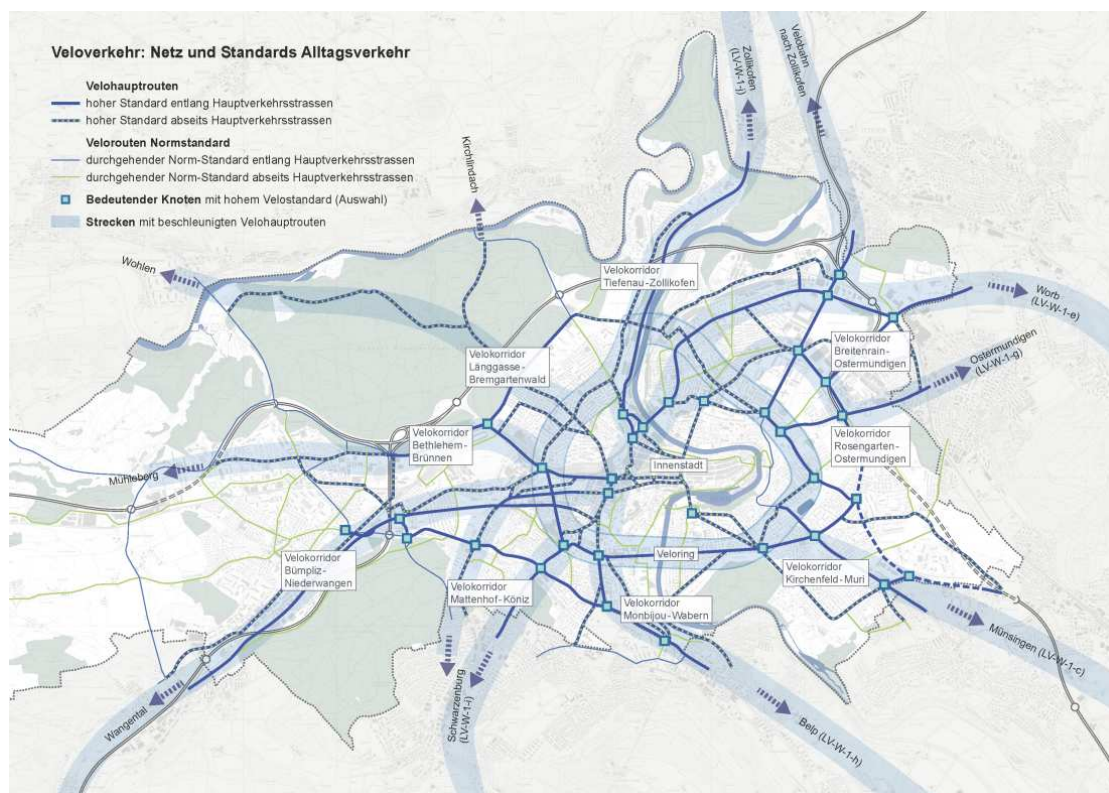
**Ziele der Stadt Bern:** Das gemeinsame Ziel der Projektpartner lautet, durch Umstellung auf Trambetrieb langfristig eine genügende Transportkapazität auf der Linie 10 sicherzustellen. Bereits heute ist die Linie 10 zwischen Bern und Ostermundigen stark überlastet. Für 2040 wird eine Zunahme der Nachfrage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

**Ausblick:** Momentan ist der Bundesgerichtsentscheid über die Abstimmungsbeschwerde abzuwarten. Weist das Bundesgericht die Beschwerde ab, wird die Projektierung umgehend aufgenommen. Der bisherige Zeitplan geht davon aus, dass nach vierjähriger Projektierung 2022 mit dem Bau begonnen wird. Es wird mit einer Bauzeit von rund fünf Jahren gerechnet.

### 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 STEK 2016 gefunden. Das Grundgerüst des künftigen Velonetzes bilden die Velohaupttrouten, auf welchen der Hauptfluss des Veloverkehrs abgewickelt werden soll. Dieses Netz soll einerseits aus radialen Routen bestehen, welche die verschiedenen Quartiere optimal mit dem Zentrum und den Nachbargemeinden verbinden. Andererseits sind tangentielle Routen (im Vordergrund steht der «Veling») geplant, welche die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sicherstellen. Eine hochwertige Infra-

struktur 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.



**Entwicklungen 2017/2018:** Im Sommer 2016 konnte die erste Velohaupttroute der Stadt Bern auf der Strecke ab Lorrainebrücke bis Wankdorfplatz eingeweiht werden. Im August 2017 wurde die erste Etappe der Velohauptroute Bern-Eigerplatz-Köniz in Betrieb genommen. Die Umsetzung der zweiten Etappe nach Köniz sowie der ersten Massnahmen der Velohauptroute Bern-Ostermündigen steht ab Herbst 2018 an. Im 2018 laufen zudem die Arbeiten der Vorstudie der Velohauptroute Bern-Bethlehem-Brünnen. Für Massnahmen auf diversen Teilstrecken der radialen Velohaupttrouten sowie des Velorings wurden für die Jahre 2019 – 2030 rund 34,5 Mio. Franken im dritten Agglomerationsprogramm beantragt. Die Eingabe erfolgte über das RGSK II.

Im Rahmen des öffentlichen Partizipationsprozesses zur Velo-Offensive wurden Workshops und Mittagsveranstaltungen zu verschiedenen Themen durchgeführt. Zum Masterplan Veloinfrastruktur, in welchem Grundsätze, Routennetz und Standards festgelegt werden, läuft bis September 2018 eine öffentliche Vernehmlassung.

Im Netz der Tangentialrouten 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. Auf der Basis einer systematisch durchgeführten Variantenbeurteilung hat der Stadtrat im Mai 2016 einen Planungs- und Projektierungskredit gesprochen. Dabei hat er unter anderem eine Ausdehnung des Perimeters für den Projektwettbewerb gefordert und entschieden, dass der nach dem Wettbewerb anstehende nächste Projektierungskredit

zwingend den Stimmberechtigten vorgelegt werden soll. Im dritten Agglomerationsprogramm wird die Fuss- und Velobrücke deshalb als B-Massnahme für die Mittelfreigabe 2023 – 2026 eingegeben.

Die Erhöhung des Veloanteils am Gesamtverkehr verlangt neben attraktiven Velohaupt- routen eine Zunahme der Anzahl Veloabstellplätze an strategisch wichtigen Zielorten. Neben den S-Bahnhaltestellen Wankdorf und Europaplatz bedarf es im speziellen im Um- feld des Bahnhofs Bern einen enormen Ausbau von Veloabstellanlagen, um auch für die erhöhte Nachfrage, bedingt durch den Ausbau des Bahnhofs, parat 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 Velosta- tionen im Horizont B (2023 – 2026) Gelder in der Höhe von 19,4 Mio. Franken und für den Horizont C (2027 – 2030) 14,0 Mio. Franken beantragt. Im Horizont B sind unter anderem die Velostation Grosse Schanze geplant sowie eine Velostation in einer allfälli- gen Unterführung Westpassage-Hirschengraben.

**Ziele der Stadt Bern:** Die Stadt Bern sieht sich in den nächsten Jahren mit einem anhal- tenden Mobilitätswachstum konfrontiert. Regionale Prognosen gehen von einem Ver- kehrswachstum 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 des- halb 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 at- traktive, schnelle und sichere Veloverbindungen dazu, wie sie auch in parlamentarischen Vorstössen gefordert werden.

**Ausblick:** In Planung sind die Velohaupttrouten Bern-Ostermundigen, Bern-Bethlehem- Brünnen und Bern-Länggasse-Bremgartenwald. Hierfür stehen voraussichtlich noch Gel- der aus dem ersten Agglomerationsprogramm zur Verfügung. Weitere Projekte für Velo- haupttrouten werden schrittweise und in Abhängigkeit von den Plänen der Nachbarge- meinden bzw. von stadtintern geplanten Strassensanierungsprojekten in Angriff genom- men. Dazu folgen zu gegebener Zeit Kreditanträge an den Stadtrat. 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**

**Kurzbeschrieb des Projekts:** In den kommenden Jahren soll der Bahnhof Bern gemäss dem Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut werden. Im ersten Ausbau- schritt werden bis 2025 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 2025 der Verkehr im Bahn- hofumfeld neu organisiert und gestaltet sowie mit flankierenden Massnahmen die Ver- kehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weiteren Bahnhofumfeld angepasst wer- den.

**Entwicklungen 2017/2018:** 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.

Der Stadtrat hat für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld am 26. April 2018 den bestehenden Kredit von Fr. 1 850 000.00 auf neu Fr. 6 800 000.00 erhöht. Die Verkehrsmassnahmen ZBB (Bausteine 1 - 3) wurden im Agglomerationsprogramm 3. Generation als A-Massnahme kategorisiert, womit die Finanzierung seitens Bund und Kanton gesichert ist. Der Baustein 4, Massnahmen Schanzenstrasse, kann erst nach Inbetriebnahme des Aufgangs Länggasse der SBB gestartet werden, weshalb die Finanzierung für diesen Baustein im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms beantragt wird.

Weiter wurde der Kredit für die Projektierung der Velostation Länggasse (Fr. 1 150 000.00) und die Verbindung zwischen der Velostation Schanzenpost in die Personenunterführung (Fr. 200 000.00) genehmigt. Der Kredit für die Projektierung der Velostation Hirschengraben in der Höhe von Fr. 870 000.00 wurde genehmigt. Für diese Velostationen bestehen noch Mittel aus dem Agglomerationsprogramm 1. und 2. Generation. Im Agglomerationsprogramm 4. Generation werden zusätzliche Mittel für die weiteren Velostationen eingegeben (z.B. Velostation Bollwerk 2 - 8)

**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 PassantInnenströme rasch und sicher vom und 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.

Die mehrjährige Bauphase führt unweigerlich zu Belastungen im erweiterten Umfeld des Bahnhofs. Für den Gemeinderat ist 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 verpflichtet werden die Beeinträchtigungen zu minimieren.

**Ausblick:** SBB und RBS rechnen damit, dass der neue RBS-Bahnhof, der Zugang Bubenberg und ein grosser Teil der erweiterten Personenanlagen Ende 2025 in Betrieb genommen werden können. Bis die letzten Bauarbeiten abgeschlossen und die Installationsplätze zurückgebaut sind, wird es aber weitere ein bis zwei Jahre dauern. Die Massnahmen im Umfeld werden nach kantonalem Recht mehrheitlich in einem Strassenplanverfahren und teilweise im Baubewilligungsverfahren bewilligt. 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 Bahnhofumfeld ist die Stadt bestrebt, die Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten. Im Rahmen der Mitwirkung im 1. Quartal 2019 wird die Bevölkerung die Möglichkeit erhalten, zum Projekt Stellung zu nehmen.



## **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 notwendigen 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 2017/2018:** Die Arbeiten für die Netzstrategie wurden Mitte 2018 aufgenommen.

**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-Bahnnetzes 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 2020 verabschiedet werden.

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

**Kurzbeschreibung des Projekts:** Engpassbeseitigungsprojekte auf Nationalstrassen werden ab 2018 über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert, so auch das Bypass-Projekt für den Abschnitt auf der A6 zwischen Bern-Wankdorf und Muri bei Bern. 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 2017/2018:** Im Mai 2017 hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Plangenehmigung für die PUN erteilt. Die dagegen beim Bundesverwaltungsgericht eingereichte Beschwerde ist nach wie vor hängig, wodurch die Umsetzung der PUN blockiert ist. Das Bundesamt für Strassen plant den Baubeginn für Sommer 2019. Ist die Beschwerde zu diesem Zeitpunkt noch hängig, so verschiebt sich die Realisierung um ein weiteres Jahr.

Im Januar 2018 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zum ersten Ausbauschnitt (2019) im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) eröffnet. Wie erwartet wurde das Bypass-Projekt auf der A6 diesem Ausbauschnitt nicht zugeteilt. Das Bundesamt für Strassen hat die Projektierungsarbeiten zur

Erarbeitung des Generellen Projekts bereits vor einiger Zeit aufgenommen und die entsprechenden Planermandate vergeben. Für eine Aufnahme des Bypass-Projekts in den ersten Ausbauschnitt sind diese Arbeiten jedoch noch zu wenig weit fortgeschritten. Das vom Stadtpräsidenten co-präsierte Unterstützungskomitee «Engpass Wankdorf-Muri beseitigen» hat daher auf Aktivitäten verzichtet, welche eine Realisierung des Bypass-Projekts im ersten Ausbauschnitt fordern. Das Unterstützungskomitee wird aber weiterhin den Kontakt mit dem Direktorium des Bundesamts für Strassen pflegen, um sich regelmässig über den Stand der Arbeiten zu informieren. Es wird sich dabei auch 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.

**Ausblick:** Die Beschwerde gegen die PUN beim Bundesverwaltungsgericht ist nach wie vor hängig, wobei sich diese nicht gegen das Projekt an sich wendet, sondern die Lärmproblematik thematisiert. Da das Bundesamt für Strassen einen Baubeginn für die PUN im Sommer vorsieht, wird sich der Baustart bis zur Behandlung der Beschwerde um jeweils ein Jahr verzögern.

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 denkbar – vorausgesetzt, dass die Bundesbehörden die für die Realisierung erforderlichen Mittel sprechen und das Projekt nicht durch Einsprachen blockiert wird. Damit ein Projekt in einen Realisierungsschritt im Rahmen des STEP Nationalstrasse aufgenommen werden kann, wird seine Baureife vorausgesetzt. Für die Realisierung des Bypasses ist es entsprechend wichtig, dass das Projekt so organisiert ist, dass die Planungsarbeiten zügig vorangetrieben werden können. Die Stadt Bern ist aktiv in die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten mit dem ASTRA, den betroffenen Nachbargemeinden Muri und Ostermundigen sowie dem Kanton Bern eingebunden.

### **Neue BLS-Werkstätte**

**Kurzbeschreibung des Projekts:** Die BLS müssen ihren Werkstattstandort «Aebimatte» in Bern per 2019 aufgeben, weil dieser vollständig von den SBB als Infrastrukturanlage benötigt wird. Im März 2015 hatte die BLS deshalb angekündigt, beim Weiler Riedbach in Bern einen Ersatzstandort bauen zu wollen. Nach heftiger Kritik gab die BLS im Juli 2015 die Schaffung einer Begleitgruppe Werkstätte bekannt. Am 20. September 2016 legte die Begleitgruppe Werkstätte nach über einjähriger Arbeit dem BLS-Verwaltungsrat einen

Katalog mit zehn Empfehlungen vor. Kernpunkt ist der Vorschlag, die vom BLS-Verwaltungsrat bis dahin verfolgte 2-Standortstrategie zugunsten einer 3-Standortstrategie aufzugeben und einen Werkstattneubau am Standort Chliforst-Nord zu realisieren. Der Gemeinderat befasste sich anfangs November 2016 mit den Vorschlägen der Begleitgruppe. Unter der Voraussetzung, dass die BLS AG den Standortempfehlungen der Begleitgruppe integral folge, sei er bereit, «die erforderlichen Abklärungen für den Standort Chliforst im aktuellen Stadium mitzutragen». Der Verwaltungsrat der BLS schloss sich im November 2016 den Empfehlungen der Begleitgruppe an und leitete mit seinem Standortentscheid die ordentlichen Planungsschritte zum Bau der Anlage ein.

**Entwicklungen 2017/2018:** Das Bundesamt für Verkehr eröffnete im Frühjahr 2017 das Sachplanverfahren für die neue Werkstätte. Im August 2017 liess die SBB verlauten, dass bei einem Verzicht auf die von der BLS beantragte Fernverkehrskonzession eine Nutzung der SBB-Anlage in Biel durch die BLS denkbar sei, wodurch der Bau der neuen Werkstätte in Chliforst-Nord unnötig würde. Obwohl die Begleitgruppe Werkstätte diese Option bereits 2016 geprüft und nach Anhörung der SBB als nicht realisierbar verworfen hatte, unterzog die Begleitgruppe ab Herbst 2017 die Möglichkeit einer Nutzung der Infrastruktur in Biel auf Wunsch des Regierungsrats und in Zusammenarbeit mit Bahnverkehrsunternehmen einer nochmaligen Überprüfung. Im Februar 2018 teilte die Begleitgruppe mit, dass die SBB-Serviceanlage in Biel auch nach nochmaliger Abklärung den Standort Chliforst Nord nicht zu ersetzen vermöge. Im November 2017 hat die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) des Kantons Bern der Stadt Bern die Revisionen Sachplan Verkehr und Richtplan Kanton Bern zur Vernehmlassung unterbreitet. Der Gemeinderat der Stadt Bern äusserte sich Ende Januar 2018 im Rahmen einer ausführlichen Stellungnahme gegenüber der JGK zum Vorhaben. Er teilte dabei mit, dass er die beiden zur Diskussion stehenden Standorte aus raumplanerischen Überlegungen ablehne; sollten sich Kanton und Bund – trotz der Anträge der Stadt Bern – zu einer Standortfestlegung auf dem Gebiet der Stadt Bern entscheiden, bevorzuge er aber den Standort Chliforst Nord, da dieser die künftige Stadtentwicklung weniger tangiert.

**Ziele der Stadt Bern:** Wenn eine Möglichkeit besteht, die Bedürfnisse der BLS in bestehender Infrastruktur bzw. in einer bestehenden Industriezone abzudecken, bietet der Gemeinderat nicht Hand zur Realisierung einer Anlage in Bern. Falls jedoch – entsprechend den Ergebnissen der Begleitgruppe Werkstätte – ein Neubau in Bern erforderlich ist, so stellt Chliforst-Nord die am wenigsten schlechte Variante dar. Denn im Vergleich mit anderen Standorten in Bern (Niederbottigen, Riedbach, Brünnen) schränkt Chliforst-Nord die künftige Stadtentwicklung am wenigsten ein.

**Ausblick:** Es ist davon auszugehen, dass der Bundesrat voraussichtlich Ende 2018 seinen Festsetzungsentscheid im Rahmen des Sachplanverfahrens treffen und publizieren wird. Anschliessend liegt der Ball beim Kanton Bern, der allenfalls den Richtplan entsprechend anzupassen hat.

### 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. Der Grosse Rat hiess am 23. März 2012 den Vorschlag des Regierungsrats gut, in einer ersten Konzentrations-etappe die aktuell in Biel und Burgdorf angesiedelten BFH Departemente Technik und

Informatik (TI) sowie Architektur, Holz und Bau (AHB) in Biel auf einem neuen Campus zusammenzuführen. Nach längeren Vorarbeiten und politischem Hickhack erarbeitete der Regierungsrat verschiedene Varianten zuhanden des Grossen Rats. Im Juni 2016 nahm der Grosse Rat den Bericht zur Kenntnis und stellte sich hinter die vom Regierungsrat favorisierte Variante 3: Die BFH-Departemente WGS und HKB sowie Rektorat und Services (RSR) werden auf einem neuen Campus im Gebiet Weyermannshaus Ost in Bern konzentriert. Die TF Bern erhält auf dem Areal Gsteig in Burgdorf einen neuen Campus (inkl. Turnhallen). BFH und TF Bern planen und errichten unter gemeinsamer Federführung am kantonseigenen Standort Jlcoweg 1 in Burgdorf das TecLab Burgdorf mit einem MINT- und Cleantech-Labor zur Nachwuchsförderung und beruflichen Weiterbildung.

#### **Entwicklungen 2017/2018:**

Mit Beschluss vom 8. Juni 2017 hat der Grosse Rat des Kantons Bern den erforderlichen Standortentscheid getroffen und den Baurechtsvertrag mit der SBB Immobilien AG für die Baufelder Nord und Süd auf dem Areal Weyermannshaus Ost genehmigt und zugleich einen Verpflichtungskredit für die Durchführung eines Architekturwettbewerbs beschlossen.

**Ziele der Stadt Bern:** Die Konzentration der Departemente WGS und HKB (performative Künste) sowie des Rektorats 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 sind zwischen Kanton, SBB und Stadt geklärt.

**Ausblick:** Der Projektwettbewerb Campus BFH Weyermannshaus wird Ende 2018 abgeschlossen. In der Folge ist der Beschluss zum Ausführungskredit durch den Grossen Rat 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.

#### **Tripartite Kulturverträge**

**Kurzbeschreibung:** Die Stadt Bern subventioniert aktuell 20 städtische Kulturinstitutionen. Diese verfügen jeweils über einen Vierjahresvertrag (laufende Periode 2016 – 2019). Sieben Kulturinstitutionen in der Stadt Bern werden heute gemeinsam von Stadt, Kanton und Regionalkonferenz Bern-Mittelland nach dem Schlüssel 48/40/12 Prozent finanziert: Berner Kammerorchester, Buskers Bern Strassenmusik-Festival, Camerata Bern, Das Theater an der Effingerstrasse, Konzert Theater Bern, Kornhausforum und La Capella. Dazu kommt das Bernische Historische Museum mit zusätzlich der Burgergemeinde Bern als Finanzierungsträgerin, wobei vom Vierjahresvertrag Bürger und Kanton je einen Drittel tragen, die Stadt 22,3 Prozent und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland 11 Prozent. Derzeit werden die Kulturverträge für die kommende Vertragsperiode 2020 – 2023 erarbeitet. Ab 2020 soll zusätzlich das Swiss Jazz Orchestra einen tripartiten Vertrag erhalten. Demnach sollen ab 2020 neu neun Kulturinstitutionen gemeinsam von Stadt, Region und Kanton (bzw. Burgergemeinde) getragen werden.

**Entwicklungen 2017/2018:** Die Verhandlungen zwischen den Finanzierungsträgern über die Beiträge ab 2020 haben im Dezember 2017 begonnen. Vom 11. Mai bis zum 2. Juli 2018 führte die Präsidialdirektion eine Vernehmlassung zur Vierjahresplanung der städ-

tischen Kulturförderung durch. Als städtische «Kulturbotschaft» legt die Vierjahresplanung die in der nächsten Subventionsperiode zu verfolgenden Schwerpunkte und das definierte Querschnittsthema dar. Sie zeigt die geplanten Beiträge an Kulturinstitutionen mit vierjährigem Leistungsvertrag sowie die Budgets der verschiedenen Kredite der direkten Förderung, die ebenfalls innerhalb der Subventionsperiode stabil gehalten werden sollen. Die städtische Kulturbotschaft bezweckt damit beidseitige Planungssicherheit: für die Kulturveranstalter und für die städtischen Finanzen. Die nun vorliegenden Eingaben werden inhaltlich im Rahmen der Erarbeitung der definitiven Vierjahresplanung bewertet. Dies erfolgt zusammen mit den 22 Vierjahresverträgen und deren Kreditanträgen, die je nach Subventionshöhe entweder vom Gemeinderat, vom Stadtrat oder von den Stimmberechtigten zu genehmigen sind. Vorgesehen ist, dass der Gemeinderat das gesamte Geschäft – Kulturverträge und Vierjahresplanung – noch im Dezember 2018 verabschiedet. Die Verhandlungen mit den neu 22 Kulturinstitutionen wurden im August und September 2018 geführt.

**Ziele der Stadt Bern:** Die Bevölkerung wächst kontinuierlich. Zu einer attraktiven Stadt gehört auch ein attraktives Kulturangebot. Die Bevölkerung hat berechnete Ansprüche nach einem vielfältigen, anspruchsvollen Kulturangebot. Kultur fördern heisst, Geld an Kulturschaffende und Kulturveranstalter weiterleiten, mit dem Ziel, dass Neues geschaffen wird und dass die Bevölkerung Kultur geniessen kann. In der Periode 2020 – 2023 soll für die städtische Kulturförderung mehr Geld als bisher zur Verfügung gestellt werden. Das aktuelle Wachstum erlaubt dies.

**Ausblick:** Das gesamte Kulturpaket soll im Dezember 2018 vom Gemeinderat beschlossen bzw. an die zuständige Instanz weitergeleitet werden. Der Stadtrat behandelt die Kreditanträge im Februar 2019 und die Volksabstimmung über voraussichtlich fünf Verträge (zwei Verträge Kornhausbibliothek, Konzert Theater Bern, Bernisches Historisches Museum, Dampfzentrale) findet am 19. Mai 2019 statt. Bereits im März 2019 ist die Genehmigung der Verträge durch die Regionalversammlung Bern Mittelland geplant. Gestützt auf die im Sommer 2018 durchgeführte Vernehmlassung der Kommission Kultur ist auch mit kritischen Stimmen in der Regionalversammlung zu rechnen. Im Juni 2019 werden Burgergemeinde und Regierungsrat die jeweiligen Verträge genehmigen.

### **Sportinfrastruktur**

**Kurzbeschreibung:** Die Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS) ist bezüglich Sport regelmässig in Kontakt mit den umliegenden Gemeinden. So beispielsweise im Rahmen des Events «Hallo Velo!», welcher erstmals im 2017 stattfand. «Hallo Velo!» wird jährlich durchgeführt und trägt zum regelmässigen Austausch unter den Nachbargemeinden in Sachen Sport, Freizeit und Bewegung bei. Beteiligt sind die Gemeinden: Allmendingen, Belp, Bern, Kehrsatz, Köniz, Münsingen, Muri bei Bern, Rubigen und Worb.

Auf Verwaltungsebene organisiert das Sportamt seit 2012 ein jährliches Treffen unter den Agglomerationsgemeinden zum Thema Sport. Nebst dem Austausch und individuellen Umfragen wurden u.a. folgende Themen behandelt:

- Umfrage zur bestehenden Sportinfrastruktur in der Agglomeration Bern
- Erstellen und Umsetzen eines Sportkonzepts
- Reservationssysteme für die Sportnutzung
- Austausch von innovativen Bewegungsangeboten
- 50m-Schwimmhalle

- Rasensport-Anlagen (Rasenstrategie Stadt Bern)
- Schneesportlager
- Problematik Lärm/Licht & Sport
- Präsentation der Wasserstrategie der Stadt Bern

Insbesondere die Schwimmhalle mit ihrer «Zentrumsfunktion» wird weiterhin Thema bleiben. Aktuell wohnt schätzungsweise ein Drittel der Hallenbad-Nutzerinnen und -Nutzer nicht in der Stadt Bern. Dies wird auch bei der Inbetriebnahme (voraussichtlich 2023) der 50m-Schwimmhalle der Fall sein. Im Rahmen der Rasenstrategie der Stadt Bern hat die BSS mit den umliegenden Gemeinden in den Jahren 2017/18 geprüft, ob eine partnerschaftliche Realisierung von Sportrasenfeldern sinnvoll und möglich ist. Insbesondere in den Gemeinden Muri-Gümligen, Bolligen, Köniz und Ostermundigen ist die Erstellung von neuen Infrastrukturen ebenfalls ein Thema. Die Prüfung hat keine konkreten Ergebnisse hervorgebracht.

**Entwicklungen 2017/2018:** Das Neufeld wurde vom Gemeinderat als Standort für die 50m-Schwimmhalle bestimmt; der Wettbewerb wurde durchgeführt und das Siegerprojekt «goccia» im Juni 2018 der Öffentlichkeit präsentiert. Zudem ist die Wasserstrategie der Stadt Bern vom Gemeinderat im Mai 2018 verabschiedet worden. Sie zeigt auf, wie in welchem Rahmen die Frei- und Hallenbäder saniert und weiterentwickelt werden sollen. Baubeginn für die Sanierung des «Buebers» im Marzilbad ist im Herbst 2018. Der Velogrossanlass «Hallo Velo!» wurde zum zweiten Mal durchgeführt. Drei Fussballfelder (Steigerhubel, Murifeld und Viererfeld) sind mit neuen Lichtanlagen ausgerüstet worden, womit die Bespielbarkeit der Plätze deutlich erhöht werden konnte.

**Ziele der Stadt Bern:** Ziel ist eine der städtischen Entwicklung der Wohnbevölkerung angepasste Sportanlagenplanung, das bedarfsgerechte Bereitstellen von Sportinfrastrukturen (z. B. Turnhallen, Sportrasenplätze und Bäder) sowie der Bau einer 50m-Schwimmhalle zur Deckung des Defizits an Hallenbädern in der Stadt Bern.

**Ausblick:** Das ausgearbeitete Bauprojekt für die «50m-Schwimmhalle goccia» soll zusammen mit der Zonenplanänderung im Herbst 2019 dem Stadtrat und anschliessend der Stimmbevölkerung vorgelegt werden. Für Juni 2019 ist der Kreditantrag Sanierung Freibadbecken Weyermannshaus geplant. Abschluss der Sanierung «Bueber» im 2. Quartal 2019.

### **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.

Abzugrenzen ist der Standplatz Buech vom provisorischen Durchgangsort 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 Durchgangsorte 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 Durchgangsorten für die Fahrenden fällt, etwas mehr Zeit, um Lösungen zu finden.

**Entwicklungen 2017/2018:** Ausgehend von der interfraktionellen Motion «Standplätze für Fahrende – Keine Räumung im Buech!» hat der Gemeinderat im Berichtsjahr ausführlich geprüft, ob der Standplatz Buech vor Ort verdichtet oder erweitert werden könnte. Von den untersuchten Möglichkeiten überzeugte keine, da bei allen geprüften Szenarien eine weitere Verschärfung der bestehenden sozialen Probleme zu erwarten wäre. Schliesslich verbliebe als letzter Lösungsansatz die Schaffung eines zweiten Standplatzes auf städtischem Boden. Diesbezüglich sieht der Gemeinderat aber den Kanton Bern zusammen mit anderen kantonalbernerischen Gemeinden in der Pflicht, da die Stadt Bern bereits jetzt zwei Drittel aller Standplätze im Kanton zur Verfügung stellt.

**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 alleine 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 wird in Bezug auf den provisorischen Durchgangsort festgehalten, dass dieser nicht zum «Providurium» werden darf.

**Ausblick:** Mehrere Massnahmen zur Verbesserung der Situation beim Standplatz Buech werden in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt, so etwa weitere Massnahmen im Bildungsbereich und Unterstützungsleistungen durch ein Mandat an die Gemeinwesenarbeit. Eine Broschüre zum 20-jährigen Jubiläum der Platzeröffnung beleuchtet die schwierige Geschichte der Standortsuche für Fahrende in Bern und vermittelt ein vielschichtiges Bild des Lebens im Buech (Link: <https://www.bern.ch/themen/gesundheit-alter-und-soziales/standplatz-buech-1998-bis-2018>).

Von einer Verdichtung oder einer Erweiterung soll indes abgesehen werden. Der Stadtrat kann voraussichtlich im kommenden Jahr zu diesem Punkt Stellung nehmen (Interfraktionelle Motion «Standplätze für Fahrende – Keine Räumung im Buech!»).

In den Gemeinden Erlach und Muri bei Bern sind halbjährliche Standplätze geplant, welche ab Winter 2019/2020 verfügbar sein könnten. Die Stadt Bern setzt sich dafür ein, dass die beiden Standplätze prioritär bernischen Jenischen, Roma und Sinti zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Gemeinde Erlach hat diesem Anliegen bereits einen abschlägigen Bescheid erteilt, die Stellungnahme der Gemeinde Muri bei Bern ist noch ausstehend.

## **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) die Regionalkonferenzen bzw. die Regionen mit einem Leistungsvertragsentwurf für die Regionale Altersplanung bedient. Der Kanton Bern möchte den Regionen damit insbesondere 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 sich noch nicht entschieden, dieses Leistungsvertragsangebot anzunehmen und hat im Herbst 2017 eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um bestehende offene Fragen zum Angebot und dem damit verbundenen Auftrag der GEF an die RKBM zu klären. Die Direktion für Bildung, Soziales und Sport (BSS) ist in dieser Arbeitsgruppe vertreten und wird die Anliegen der Stadt einbringen. Aus Sicht der Stadt Bern ist der Koordinationsbedarf im Bereich der Alterspolitik unbestrittenermassen vorhanden. Zudem erfordert die neue Pflegefinanzierung eine koordinierte und gebündelte Interessenvertretung der Gemeinden gegenüber den übergeordneten Staatsebenen, namentlich dem Kanton Bern.

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 2017/2018:** Im Jahr 2017 und 2018 fanden je einmal Veranstaltungen des Austausch- und Vernetzungsgefäss «Fokus Alterspolitik» statt. Eine erste Sitzung der Arbeitsgruppe der RKBM fand im vierten Quartal 2017 und ein erstes Treffen mit dem ALBA im Frühling 2018 statt. Die Arbeitsgruppe trifft sich zum zweiten Mal mit dem ALBA im Herbst 2018, um die gegenseitigen Erwartungen an eine Zusammenarbeit zu konkretisieren.

**Ziele der Stadt Bern:** Der Gemeinderat setzt sich für eine sinnvolle, regionale Altersplanung im Rahmen der RKBM ein und erhofft sich aus dem Vernetzungsgefäss «Fokus Alterspolitik», das momentane regionale Koordinationsdefizit in der Alterspolitik zumindest teilweise kompensieren zu können.

**Ausblick:** Es ist vorgesehen, die Veranstaltungsreihe «Fokus Alterspolitik» weiterzuführen und jährlich ein bis zwei Events zu organisieren. Ein wichtiges Ziel ist die optimale Koordination der Veranstaltungen mit den Organisationen aus dem Altersbereich, die in der Regel ein regional ausgerichtetes Aktions- und Tätigkeitsfeld haben. Falls ein Leistungsvertrag der RKBM für eine regionale Altersplanung in den nächsten Jahren abgeschlossen werden kann, wird der Gemeinderat in Abhängigkeit von dessen Inhalt entscheiden, ob und mit welcher Zielsetzung sie den «Fokus Alterspolitik» beibehalten will.

## **Statusbericht zum Finanz- und Lastenausgleich (FILAG)**

**Kurzbeschreibung des Projekts:** Das Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1) bezweckt, die Unterschiede in der finanziellen Leistungsfähigkeit und in der Belastung der Gemeinden zu mildern und möglichst ausgewogene Verhältnisse



in der Steuerbelastung anzustreben. Der direkte Finanzausgleich beinhaltet den Disparitätenabbau, bei welchem finanzstarke Gemeinden Ausgleichszahlungen zu Gunsten finanzschwacher Gemeinden leisten sowie die Mindestausstattung, bei welcher die finanzschwächsten Gemeinden vom Kanton zusätzlich unterstützt werden. Die Massnahmen für besonders belastete Gemeinden umfasst die Entlastung der Gemeinden mit Zentrumslasten, den Zuschuss an Gemeinden mit übermässigen geografisch-topografischen Lasten sowie den Zuschuss an Gemeinden mit soziodemografischen Lasten. In Form von Lastenausgleichen werden folgende Aufgabenbereiche (Verbundaufgaben) gemeinsam von Kanton und den Gemeinden finanziert: Lehrergehälter Volksschule, Sozialhilfe, Sozialversicherungen und Familienzulagen für Nichterwerbstätige, öffentlicher Verkehr und «neue Aufgabenteilung» (z. B. Prämienverbilligungen Krankenkassen für Ergänzungsleistungs- und Sozialhilfebezügler, neues Erwachsenen- und Kinderschutzgesetz).

**Entwicklungen 2017/2018:** Der Regierungsrat überprüft gemäss Artikel 4 FILAG mindestens alle vier Jahre die Auswirkungen des FILAG, erstattet darüber Bericht und legt allenfalls eine Gesetzesänderung vor. Die «Erfolgskontrolle des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich» wurde in der Septembersession 2018 des Grossen Rats mit 142 Ja, 7 Nein und 2 Enthaltungen zur Kenntnis genommen. Der Gemeinderat beurteilt das 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.

Insgesamt profitiert eine deutliche Mehrheit der Gemeinden vom direkten Finanzausgleich (Disparitätenabbau): 297 der 356 Gemeinden sind Empfängergemeinden, 59 sind Zahlergemeinden (Vollzug 2015), dazu gehören insbesondere die Stadt und viele Agglomerationsgemeinden. Die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt und ihrer Agglomeration für den Kanton und die übrigen Gemeinden ist sehr gross.

Die pauschale Abgeltung der Zentrumslasten an die Städte Bern, Biel und Thun wird insgesamt nicht erhöht. Die bisherigen Mittel sollen auf Basis der Jahresrechnung 2018 neu aufgeteilt werden, so dass Bern, Biel und Thun den gleichen Prozentsatz der Zentrumslasten pauschal abgegolten erhalten. Die nicht pauschal abgegoltenen Lasten können bei der Berechnung der Steuerkraft im Disparitätenabbau in Abzug gebracht werden. Auf Basis der Zahlen für das Jahr 2016 resultiert für die Stadt Bern insgesamt eine um rund eine Million Franken höhere Zentrumslastenabgeltung.

Der Gemeinderat bedauert das Einfrieren der Pauschalabgeltung, weil damit nur noch 68,3 % der geltend gemachten Zentrumslasten direkt abgegolten werden (gegenüber 71 % bisher). Er teilt jedoch die Einschätzung des Kantons, wonach kein Systemumbau des FILAG erforderlich ist und unterstützt die im Bericht des Regierungsrats aufgezeigten punktuellen Änderungen.

**Ziele der Stadt Bern:** Die Frage nach dem Umgang mit spezifischen Lasten der Stadt sowie deren Finanzierung soll breit thematisiert werden.

**Ausblick:** Die Überprüfung des FILAG ist mit dem Bericht des Regierungsrats abgeschlossen und die Abgeltung der Zentrumslasten wird nun auf Basis der Ist-Werte 2018 durch den Regierungsrat neu festgelegt werden. Bis zur nächsten Erfolgskontrolle ist kein wesentlicher Systemumbau zu erwarten.

Bern, 31. Oktober 2018