



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 2017**

### **Inhalt**

1. Ausgangslage .....	1
2. Einschätzung der aktuellen Agglomerationspolitik .....	1
3. Projekte von grosser Tragweite .....	4
Tram Bern Ostermundigen (TBO) .....	4
Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II) .....	5
Zukunft Bahnhof Bern .....	7
Engpassbeseitigung Wankdorf–Muri, «Bypass Ost» (A6) .....	8
Neue BLS-Werkstätte .....	9
Standortfrage Fachhochschule .....	11
Sportinfrastruktur .....	11
Durchgangs- und Standplätze für Jenische, Sinti und Roma .....	12
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 stadträtlichen Kommission mindestens zweimal jährlich und davon mindestens einmal schriftlich zuhanden 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. Im Berichtsjahr fand die Evaluation der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) statt. Eine Einschätzung dieser Evaluation aus Sicht des Gemeinderats findet sich auf Seite 3.

Nebst einer einleitenden allgemeinen Einschätzung der aktuellen Agglomerationspolitik informiert der Bericht des Gemeinderats zur Agglomerationspolitik 2017 hauptsächlich über aktuelle agglomerationspolitische Projekte und kommende Aufgaben, welche von grösserer Tragweite sind. Hierbei handelt es sich weitgehend um eine Fortschreibung der vorangegangenen Berichterstattungen; neu hinzugekommen ist in diesem Jahr ein Statusbericht zum Finanz- und Lastenausgleich (FILAG).

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 [www.bern.ch](http://www.bern.ch) → Themen → Stadt, Recht und Politik → Aussenbeziehungen → Regionale Ebene. Auch die früheren Berichte sind an dieser Stelle abrufbar.

## 2. Einschätzung der aktuellen Agglomerationspolitik

Im Juni 2017 hat der Gemeinderat die Legislaturrichtlinien 2017 – 2020 verabschiedet. Von den insgesamt zehn Legislaturzielen befasst sich eines explizit mit der Agglomerationspolitik: "Die Stadt Bern ist mit der Wirtschaft, in der Region, im Kanton und schweizweit gut vernetzt." Dies zeigt, dass der Gemeinderat der Agglomerationspolitik weiterhin hohe Priorität einräumt. Er ist der Ansicht, dass eine starke Agglomeration Bern ein Kerninteresse der Stadt Bern ist. Nur eine starke Region Bern ermöglicht es, im Wettbewerb mit anderen, stärkeren Wirtschaftsstandorten zu bestehen. Die Massnahmen, mit welchen dieses Ziel erreicht werden soll, werden zum Teil bereits jetzt umgesetzt und in den kommenden Jahren fortgeführt:

- Massnahme 1: "Die Stadt arbeitet verstärkt mit den umliegenden Gemeinden zusammen und tauscht sich regelmässig mit diesen aus."

- Massnahme 2: "Die Stadt Bern nutzt die bestehenden Netzwerke und Gefässe aktiv für die Stärkung von Städten und Agglomerationen."

Zu Massnahme 1: Im Herbst 2015 wurden in allen Parlamentsgemeinden der Kernregion Bern gleichlautende parlamentarische Vorstösse eingereicht, welche die Schaffung einer Resonanzgruppe Kernregion Bern fordern. Die Initianten und Initiantinnen bezwecken mit der Schaffung einer Resonanzgruppe eine stärkere Vernetzung von Exekutiven und – wo vorhanden – Legislativen in der Kernregion Bern. Im Herbst 2016 hat der Stadtrat das Postulat erheblich erklärt. In der Folge hat die Stadt Bern im Auftrag des Boccia-Clubs im August 2017 einen Initialanlass für die betroffenen Gemeinden organisiert. Die Diskussionsergebnisse flossen in den Prüfungsbericht ein, der vom Gemeinderat im Oktober 2017 genehmigt wurde. Der Gemeinderat schlägt darin vor, dass im Rahmen einer Testphase 2018/2019 zweimal jährlich ein Treffen der Resonanzgruppe und Anfang 2020 eine Evaluation stattfindet. Damit keine weiteren Gefässe geschaffen werden müssen, können die Treffen in bestehende Gefässe integriert werden, wobei eine ebenbürtige Beteiligung der Exekutiven und Legislativen angestrebt wird. Dies scheint angebracht, da auf Regierungsebene bereits genügend Austauschtreffen unter den Gemeinden der Kernregion stattfinden (z. B. Boccia-Club). Zwar anerkennen die Exekutiven den Wunsch der Parlamente nach stärkerer Vernetzung, sie sind aber klar der Ansicht, dass die Parlamente auch etwas zu dieser Vernetzung beitragen sollen, so beispielsweise die Mitarbeit bei der inhaltlichen Vorbereitung der Treffen.

Zu Massnahme 2: Es besteht eine Vielzahl an Netzwerken und Gefässen zur Stärkung von Stadt und Agglomeration. Einige davon hat die Stadt Bern eigens initiiert, bei anderen arbeitet sie zumindest aktiv mit. Die wichtigsten Entwicklungen dieser Gefässe im Verlauf des Berichtsjahrs seien an dieser Stelle kurz zusammengefasst:

**Agglomerationskommission (AKO):** Die Zusammenarbeit zwischen Gemeinderat und AKO hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich etabliert und ist heute ein fester Bestandteil der städtischen Aussenpolitik. An dieser Stelle sei insbesondere auf die intensive Zusammenarbeit mit der AKO im Zusammenhang mit oben beschriebener Resonanzgruppe Kernregion Bern hingewiesen, welche voraussichtlich auch während der Testphase 2018/2019 Bestand haben wird.

**Boccia-Club:** Der sogenannte Boccia-Club setzt sich aus den Gemeindepräsidien der Kernregion Bern zusammen und trifft sich zweimal jährlich zu einem inhaltlichen und sozialen Anlass. Der Boccia-Club hat sich im vergangenen Jahr weiter etabliert und ist mittlerweile fester Bestandteil in den Agenden der Gemeindepräsidien. Die beiden Treffen 2017 fanden in Bern und Muri statt; verschiedene Themen wurden dabei diskutiert, so beispielsweise die Möglichkeiten eines gemeinsamen Beschaffungswesens, der Aufbau eines Pilotprojekts "Jobtausch" oder die Beantwortung der parlamentarischen Vorstösse zur Schaffung einer Resonanzgruppe Kernregion Bern.

**Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM):** Im Verlauf des Berichtsjahrs hat der Regierungsrat die Strategie für Agglomerationen und Regionale Zusammenarbeit (SARZ) evaluieren lassen. Er kommt dabei zum Schluss, dass SARZ die ursprünglich gesteckten Ziele weitestgehend erreicht hat und deshalb kein Anlass für eine grundlegende strategische Neuausrichtung oder für substanzielle Anpassungen der rechtlichen Grundlagen besteht. Die Zusammenarbeitsstrukturen hätten sich insgesamt bewährt, wenn auch punktuelle Justierungen wie beispielsweise die Flexibilisierung der Aufgabenübertragung sinnvoll sein könnten. An den Perimetern für die regionale Zusammenarbeit hält der Regierungsrat fest. Der Gemeinderat teilt die Einschätzung des Regierungsrats, wonach sich die Zusammenarbeitsstrukturen insgesamt bewährt haben.

Allerdings widmet sich die Evaluation kontroversen Themen nur am Rande und es ist somit nicht erstaunlich, dass sie kaum neue Erkenntnisse zu Tage gefördert hat. Insbesondere die Möglichkeiten der demokratischen Mitgestaltung und die Stimmkraft der einzelnen Gemeinden wurden in den vergangenen Jahren häufig kontrovers diskutiert und waren Gegenstand von parlamentarischen Vorstössen (dazu auch: Planungserklärung von Luzius Theiler zu den Legislaturrichtlinien 2013 – 2016). Die Evaluation kommt diesbezüglich zum Schluss, dass die direktdemokratischen Instrumente (Initiativen und fakultative Referenden) ausreichend sind, wobei bis anhin noch nie davon Gebrauch gemacht wurde. Des Weiteren hat die RKBM im Dezember 2015 eine Weisung erlassen, die den Einbezug der Gemeindeparlamente bei wichtigen Vorhaben regelt (Einladung zur Stellungnahme). Der Stadtrat hat daraufhin im September 2017 einem Änderungsantrag zum Geschäftsreglement des Stadtrats zugestimmt. Demnach ist künftig die Agglomerationskommission (AKO) abschliessend zuständig für die Konsultation des Stadtrats nach Artikel 153 Absatz 3 Gemeindegesetz (GG; BSG 170.11). Die AKO kann dem Stadtrat die Konsultationsantwort nach eigenem Ermessen oder auf Verlangen von mindestens einem Drittel der bei der Beratung anwesenden Kommissionsmitglieder zum Beschluss unterbreiten.

**Bern neu gründen:** Der Verein Bern neu gründen hat im Berichtsjahr eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Möglichkeiten aufzeigt, wie zentrale Aspekte des politisch-administrativen Systems im Falle eines Zusammenschlusses von zwölf Gemeinden der Stadtregion Bern ausgestaltet werden könnten (Verwaltungsorganisation und politische Partizipation in einer fusionierten Grossstadt Bern. Bericht im Auftrag des Vereins Bern NEU Gründen. Bern: Kompetenzzentrum für Public Management). Der Gemeinderat war an der Entwicklung dieser Studie nicht beteiligt, hat sie aber mit Interesse zur Kenntnis genommen.

**Parlamentariertreffen:** An den halbjährlich stattfindenden Treffen mit Mitgliedern des National- und Ständerats des Kantons Bern (Parlamentariertreffen) informiert der Gemeinderat zu urbanen Themen, welche in der aktuellen Session behandelt werden. Daneben nutzt der Gemeinderat auch die Gelegenheit, um Themen aufzugreifen, die konkret die Stadt Bern betreffen, beispielsweise das Polit-Forum Bern (im Rahmen des Stabilisierungsprogramms 2017 – 2019) oder das Bypass-Projekt auf der A6 zwischen Bern-Wankdorf und Muri bei Bern (im Rahmen der Debatte zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds).

**Grossratstreffen:** Da viele Themen im Rahmen des Grossratstreffens auch eine regionale Ausstrahlung haben, arbeitet die Stadt Bern auf der kantonalen Ebene bei Bedarf aktiv mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland zusammen. Dies etwa beim Lobbying um den Kantonalen Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit ÖV 2018 – 2021 oder bei der Revision des Sozialhilfegesetzes. Beide Themen wurden mit den Grossrätinnen und Grossräten aus dem gesamten Regionalkonferenz-Perimeter behandelt. Diskutiert wurden im Rahmen der Grossratstreffen etwa auch das Entlastungsprogramm 2018 des Kantons oder das Kantonale Bürgerrechtsgesetz (KBüG; BSG 121.1), bei dem die von der Stadt Bern gewünschten Änderungen im Rat debattiert und anschliessend beschlossen wurden.

**Städteallianz:** Von den sechs grössten Berner Städten, die sich regelmässig im Rahmen der Städteallianz treffen, haben drei ihre Stadtpräsidien neu besetzt. Das Frühlingstreffen der Allianz war deshalb neben dem inhaltlichen Austausch auch dem Vertiefen der sozialen Netzwerke gewidmet. Intensiv diskutiert wurde die Revision des Sozialhilfegesetzes, bei dem der Kanton Bern auf eine Vernehmlassung verzichtet hat. Die Diskussion hat die Alternativvorschläge zur Revision des Sozialhilfegesetzes der Städte

Bern, Burgdorf und Langenthal sowie der Gemeinde Ostermundigen angestossen, die Ende Juni der Öffentlichkeit präsentiert wurden. Das Herbsttreffen der Städteallianz war der Steuerstrategie des Kantons Bern, dem Entlastungspaket 2018 und der Steuervorlage 17 sowie dem kantonalen Finanz- und Lastenausgleich (FILAG) gewidmet.

**Hauptstadtregion Schweiz:** Die Hauptstadtregion Schweiz ist in einer Vielzahl von Themenbereichen aktiv. Die Stadt Bern ist nicht von allen direkt betroffen, arbeitet aber in sämtlichen Gremien mit und unterstützt die anderen Mitglieder in deren Belangen. Konkret profitieren kann die Stadt Bern in den Aktivitäten zur Stärkung des Politzentrums und – als Standort des Inselspitals und von entsprechenden Institutionen zur Aus- und Weiterbildung – des Gesundheitsstandorts.

### 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 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	Agglomerationspolitik im engen Sinn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tram Bern Ostermundigen (TBO)</li> <li>– Velohaupttrouten und Veloparkierung (RGSK II)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sportinfrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Standort Fachhochschule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fokus Alterspolitik und regionale Altersplanung</li> </ul>		
RKBM							
Städteallianz	Agglomerationspolitik im weiteren Sinn:	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zukunft Bahnhof Bern</li> <li>– Durchgangs- und Standplätze Jenische, Sinti, Roma</li> <li>– Engpassbeseitigung Wankdorf-Muri</li> <li>– Neue BLS-Werkstätte</li> <li>– FILAG</li> </ul>					
Kanton							
HSR-CH							
Bund, Weitere							

#### 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 Ver-

<sup>1</sup> Auf der Internetseite [www.bern.ch](http://www.bern.ch) → Themen → Stadt, Recht und Politik → Aussenbeziehungen → Regionale Ebene findet sich eine ausführliche Definition der Agglomerationspolitik gemäss TAK.

kehrsmittel 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 die ÖV-Erschliessung der Rüti ohne Tram gelöst werden soll. Der Gemeinderat hat die Vorlage "Tram Bern Ostermundigen: (Ausführungskredit)" dem Stadtrat im Mai 2017 vorgelegt; der Stadtrat hat den vom Gemeinderat vorgelegten Ausführungskredit zu Tram Bern Ostermundigen am 31. August 2017 bewilligt.

**Entwicklungen 2016/2017:** Die Stimmberechtigten der Gemeinde Ostermundigen stimmten am 4. April 2016 dem Gegenvorschlag des Gemeinderats zur Initiative "Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren" zu, welcher einen Rahmenkredit von 28 Mio. Franken beinhaltet. Für die Rüti ist eine alternative Lösung zur öV-Erschliessung zu suchen. Der Grosse Rat hat den kantonalen Beitrag von 102 Mio. Franken an das Tramprojekt am 7. Juni 2017 genehmigt. Gegen den Kredit für die Tramlinie zwischen Bern und Ostermundigen ist auf kantonaler Ebene das Referendum ergriffen worden. Das Zustandekommen des Referendums ist zum Zeitpunkt des Verfassens des vorliegenden Berichts noch nicht definitiv bestätigt, aber absehbar; eine allfällige Abstimmung würde im März oder Juni 2018 stattfinden.

**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 ist eine Zunahme der Nachfrage zwischen 40 und 50 Prozent prognostiziert. Darin ist die Einführung des Viertelstundentakts auf der S-Bahn zwischen Bern und Ostermundigen ab 2030 berücksichtigt.

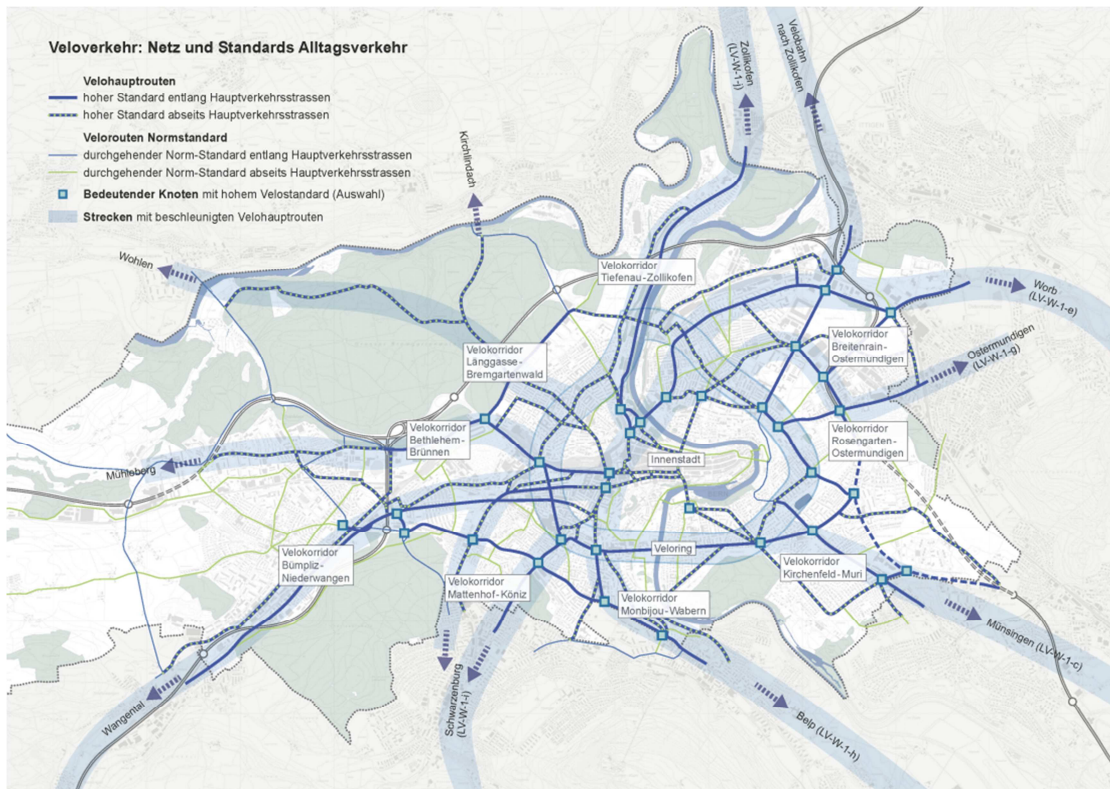
**Ausblick:** Am 26. November 2017 findet die städtische Abstimmung über den Ausführungskredit TBO statt. Falls die Stimmberechtigten dem Kredit zustimmen, wird die Ausführungsprojektierung und das Plangenehmigungsverfahren aufgenommen. Mit dem Baubeginn ist frühestens 2022 zu rechnen, die Bauarbeiten werden voraussichtlich fünf Jahre dauern.

Die im Rahmen von Tram Region Bern geplante Tramlinie Bern-Köniz wurde 2014 durch die Stimmberechtigten der Gemeinde Köniz abgelehnt und wird nicht weiterverfolgt. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird Anfang 2018 planerische Abklärungen zur mittel- bis langfristigen Erhöhung der Transportkapazität im Korridor Bern-Köniz aufnehmen.

### **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 verbind-

den. Andererseits sind tangentiale Routen (im Vordergrund steht der "Veloring") geplant, welche die Verbindungen zwischen den Stadtteilen sicherstellen. Eine hochwertige Infrastruktur gehört zu den wichtigsten Voraussetzungen, um die Attraktivität des Veloverkehrs zu steigern. Dazu ist auch ein massiver Ausbau der Veloparkierung an stark frequentierten Zielorten, insbesondere am Bahnhof Bern, notwendig.



**Entwicklungen 2016/2017:** Im Sommer 2016 konnte die erste Velohauptroute der Stadt Bern auf der Strecke ab Lorrainebrücke bis Wankdorfplatz eingeweiht werden. Im August 2017 wurde die erste Etappe der Velohauptroute Bern–Eigerplatz–Köniz in Betrieb genommen. Zudem konnten weitere Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs auf den Achsen Könizstrasse, Viktoriastrasse und Murtenstrasse realisiert werden.

Im Rahmen des öffentlichen Partizipationsprozesses zur Velo-Offensive wurden Workshops und Mittagsveranstaltungen zu verschiedenen Themen durchgeführt. Der Entwurf des "Masterplans Veloinfrastruktur", in welchem Grundsätze, Routennetz und Standards festgelegt werden, liegt Ende 2017 vor. Die Vorstudie der dritten Velohauptroute Bern–Ostermundigen wird bis Ende 2017 fertiggestellt. 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 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 Ostermundigen 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 Projektkredit 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 starke Erhöhung der Veloabstellplätze an strategisch wichtigen Zielorten. Neben den S-Bahnhaltestellen Wankdorf und Europaplatz bedarf es im speziellen im Umfeld des Bahnhofs Bern einen enormen Ausbau von Veloabstellanlagen, um auch für die Nachfrage 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 Velostationen im Horizont B (2023 – 2026) Gelder in der Höhe von 19,4 Mio. Franken und für den Horizont C (2027 – 2030) 14 Mio. Franken beantragt. Im Horizont B sind unter anderem die Velostation Grosse Schanze geplant, sowie eine Velostation in einer allfälligen Unterführung Westpassage–Hirschengraben.

**Ziele der Stadt Bern:** Die Stadt Bern sieht sich in den nächsten Jahren mit einem anhaltenden Mobilitätswachstum konfrontiert. Regionale Prognosen gehen von einem Verkehrswachstum von bis zu 20 Prozent aus. Für die Stadt Bern liegen die Prognosen in der Grössenordnung von ca. 13 bis 14 Prozent. Angesichts der bereits heute schwierigen räumlichen Verhältnisse soll dieses Verkehrswachstum zu einem grossen Teil über eine Zunahme des Veloverkehrs aufgefangen werden. Konkret strebt der Gemeinderat deshalb eine Erhöhung des Veloanteils von heute 11 auf 20 Prozent bis ins Jahr 2030 an. Ein wichtiges Element zur Erreichung dieser Ziele ist der Ausbau der Infrastruktur. Neben ausreichend Veloabstellmöglichkeiten an wichtigen Zielorten gehören insbesondere attraktive, schnelle und sichere Veloverbindungen dazu, wie sie auch in parlamentarischen Vorstössen gefordert werden.

**Ausblick:** Es ist vorgesehen, 2018 die Velohaupttroute Bern–Ostermundigen umzusetzen. Hierfür stehen voraussichtlich noch Gelder aus dem ersten Agglomerationsprogramm zur Verfügung. Weitere Projekte für Velohaupttrouten werden schrittweise und in Abhängigkeit von den Plänen der Nachbargemeinden bzw. von stadintern geplanten Strassensanierungsprojekten in Angriff genommen. 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**

**Kurzbeschreibung des Projekts:** In den kommenden Jahren soll der Bahnhof Bern gemäss dem Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) ausgebaut werden. Im ersten Ausbauschnitt sollen 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 werden. Abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs sollen bis 2025 der Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisiert und gestaltet sowie mit flan-



kierenden Massnahmen die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement im weite-  
ren Bahnhofumfeld angepasst werden.

**Entwicklungen 2016/2017:** Den Vorhaben von SBB und RBS hat das Bundesamt für  
Verkehr im Mai 2017 die eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungen erteilt, sodass mit  
den Bauarbeiten begonnen werden kann. Von der Bewilligung ausgeschlossen ist noch  
die Installationsplattform des RBS im Bereich Laupenstrasse. Unterdessen liegt dazu  
eine Kompromisslösung vor, die von den Einsprechenden akzeptiert wird. Bestätigt sich  
dies, kann der Tiefbahnhof in der geplanten Art und Weise gebaut werden.

Die Stadt beteiligt sich an den Gesamtkosten für den neuen Bahnhofzugang beim Bu-  
benbergzentrum. Sie belaufen sich gemäss SBB-Bauprojekt auf 96,3 Mio. Franken. Da-  
von übernimmt der Bund einen Anteil von 35 Prozent, der Rest verbleibt beim Kanton.  
Weil die Stadt als Standortgemeinde vom neuen Zugang profitiert, leistet sie jedoch  
gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG) ebenfalls einen  
Beitrag. Er beträgt 9,25 Prozent der verbleibenden Kosten. Für die Finanzierung dieses  
Anteils hat der Stadtrat einen Kredit über 6,8 Mio. Franken beschlossen.

Der Stadtrat hat für die Projektierung der Verkehrsmassnahmen im Bahnhofumfeld am  
28. April 2016 den bestehenden Kredit von Fr. 880 000.00 um Fr. 1 850 000.00 auf neu  
Fr. 2 730 000.00 erhöht. Für die Finanzierung weiterer Planungsarbeiten zu den für die  
Stadt relevanten Themen im Bahnhofsumfeld und für die Beteiligung der Stadt an über-  
geordneten Koordinations- und Planungskosten hat der Stadtrat bereits Kredite in der  
Höhe von insgesamt 4,375 Mio. Franken bewilligt. Damit sollen die bis 2019/20 budget-  
tierten weiteren Aufwendungen finanziert 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 Ver-  
kehr abstützen kann. Die Massnahmen im Bahnhofumfeld dienen einerseits dazu, die  
stark wachsenden Passanten/Innenströme rasch und sicher vom und zum Bahnhof zu  
führen und Verbesserungen für den Tram-/Busverkehr sowie den Fuss- und den Velo-  
verkehr zu erzielen. Andererseits tragen sie zur stadträumlichen Aufwertung des Bahn-  
hofumfelds zwischen Hirschengraben/City-West und Bollwerk/Schützenmatte bei. Die  
mehrjährige Bauphase wird unweigerlich zu Belastungen im erweiterten Umfeld des  
Bahnhofs führen. Für den Gemeinderat ist wichtig, dass diese Einschränkungen mög-  
lichst geringgehalten und von flankierenden Massnahmen begleitet werden. Zu diesem  
Zweck hat er im Plangenehmigungsverfahren (PGV) Einsprache eingelegt und gestützt  
darauf mit SBB und RBS Vereinbarungen abgeschlossen. Dabei geht es um Themen  
wie Erhöhung des Anteils des Bahntransports, Einführung einer Begleitgruppe, Garantie  
von Veloabstellplätzen, Fussgänger-Durchlässigkeit, Hindernisfreiheit auch während der  
Bauphase etc.

**Ausblick:** SBB und RBS rechnen damit, dass der neue RBS-Bahnhof, der Zugang Bu-  
benberg und ein grosser Teil der erweiterten Personenanlagen Ende 2025 in Betrieb  
genommen werden können. Bis die letzten Bauarbeiten abgeschlossen und die Installa-  
tionsplätze zurückgebaut sind, wird es aber weitere ein bis zwei Jahre dauern. Die Mas-  
snahmen im Umfeld werden nach kantonalem Recht mehrheitlich in einem Strassen-  
planverfahren und teilweise im Baubewilligungsverfahren bewilligt. Ziel ist es, die Ver-  
kehrsmassnahmen bis Ende 2025 umzusetzen.

**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 2016/2017:** Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat im Mai 2017 die Plangenehmigung für die PUN erteilt. Dagegen wurde beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde eingereicht, wobei sich die Beschwerde nicht gegen die PUN an sich wendet, sondern die Lärmproblematik thematisiert. Die Umsetzung der PUN ist bis zur Behandlung der Beschwerde blockiert.

Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsplans Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) bestimmt das nationale Parlament alle vier Jahre die nächsten Ausbauschritte und die entsprechenden Verpflichtungskredite. Nach aktuellem Stand wird das Parlament im Jahr 2019 die erste Vorlage im Rahmen des STEP Nationalstrasse behandeln; die Vernehmlassung der Vorlage ist laut ASTRA für Herbst 2017 vorgesehen. Das Unterstützungskomitee "Engpass Wankdorf–Muri beseitigen", welches vom Stadtpräsidenten copräsiert wird, wird über seine weiteren Aktivitäten entscheiden, sobald die Vernehmlassungsvorlage vorliegt.

**Ziele der Stadt Bern:** Als Übergangslösung bis zur Bypass-Realisierung stellt die PUN die beste Lösung dar. Im Rahmen der PUN werden zudem bauliche Lärmschutzmassnahmen umgesetzt (zusätzliche Lärmschutzwände, besserer Strassenbelag). Es ist darauf zu achten, dass für die betroffene Bevölkerung die bestmögliche Lösung erarbeitet werden kann, ohne das Bypass-Projekt zu gefährden; der Gemeinderat hat im Einspracheverfahren eine entsprechende Eingabe gemacht. 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, wie sie bereits im Stadtentwicklungskonzept 2016 vorgesehen sind.

**Ausblick:** Bei der Realisierung der PUN rechnet das Bundesamt für Strassen mit einem Bauplan von rund zwei Jahren nach Abschluss der Einspracheverhandlungen.

Der Zeithorizont beim Bypass-Projekt ist nach wie vor weit gefasst. Das Bundesamt für Strassen geht für den Abschluss der Planungsarbeiten von 2030, für die Realisierung des Bypasses von 2040 aus. 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.

### **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. Die BLS ist für die Stadt Bern als regionale S-Bahn von grosser Bedeutung. Daher anerkennt der Gemeinderat

die Notwendigkeit einer neuen Werkstätte. Er ist gewillt, bei der Standortsuche konstruktiv mitzuarbeiten und gemeinsam mit allen Beteiligten nach Lösungen zu suchen.

**Entwicklungen 2016/2017:** Am 20. September 2016 präsentierte die Begleitgruppe Werkstätte nach über einjähriger Arbeit ihre Empfehlungen. In die Überlegungen floss auch die vom Gemeinderat in Auftrag gegebene Studie der ETH-Zürich ein, die einen Standort im Raum Allmendingen gegenüber einem Standort im Westen Berns favorisiert. Die Begleitgruppe legte 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 Werkstatt-Neubau am Standort Chliforst-Nord zu realisieren. Der Vorschlag Chliforst-Nord setzte sich in der Schlussrunde in der Begleitgruppe gegen den Standort Niederbottigen durch. Rund um dem Standort Chliforst-Nord empfahl die Begleitgruppe dem BLS-Verwaltungsrat diverse Kompensationsmassnahmen zur Prüfung, so zum Beispiel die Verlegung der Schiessanlage Riedbach in den Untergrund des Areals im Chliforst-Nord, mit gleichzeitigem Rückbau des Kugelfangs.

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 Gemeinderat zog in Erwägung, dass Chliforst-Nord im Vergleich mit anderen Arealen im Westen von Bern die künftige Stadtentwicklung am wenigsten beeinträchtige. Auch sei an diesem Standort eine als Insellösung konzipierte Anlage denkbar, die im Gegensatz zu Brünnen, Riedbach und Niederbottigen einen besseren Schutz der Landschaft ermögliche.

Der Verwaltungsrat der BLS hat sich im November 2016 den Empfehlungen der Begleitgruppe angeschlossen und mit seinem Standortentscheid die ordentlichen Planungsschritte zum Bau der Anlage eingeleitet. Das Bundesamt für Verkehr hat im Frühjahr 2017 das Sachplanverfahren für die neue Werkstätte eröffnet.

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. Just diese Option war von der Begleitgruppe Werkstätte freilich geprüft und nach Anhörung der SBB als nicht realisierbar verworfen worden. Angesichts der mit dem SBB-Angebot veränderten Ausgangslage hat die Begleitgruppe Werkstätte auf Wunsch des Regierungsrats das Dossier nochmals geöffnet und wird in Zusammenarbeit mit SBB und BLS die Möglichkeit einer Nutzung der Infrastruktur in Biel überprüfen.

**Ziele der Stadt Bern:** Die Haltung des Gemeinderats hat sich seit dem letztmaligen Positionsbezug im November 2016 nicht verändert. Wenn die Bedürfnisse der BLS in bestehender Infrastruktur bzw. in einer bestehenden Industriezone abgedeckt werden können, 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:** Die Begleitgruppe Werkstätte wird ihre zusätzlichen Abklärungen voraussichtlich bis April 2018 abschliessen. Der Gemeinderat wird auf der Basis der allenfalls

neuen Erkenntnisse der Begleitgruppe seine Position aktualisieren. Vom Bundesamt für Verkehr wird es voraussichtlich im Zeitraum November 2017 bis März 2018 zu einer ersten Vernehmlassung und im Sommer 2018 zu einer zweiten Vernehmlassung im Rahmen des Sachplanverfahrens kommen. Der Gemeinderat wird sich in diesem Rahmen selbstverständlich einbringen.

### **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 Konzentrationsstufe 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.

**Entwicklungen 2016/2017:** Am 1. 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.

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 (144 Ja, 0 Nein, 1 Enthaltungen) und zugleich einen Verpflichtungskredit für die Durchführung eines Architekturwettbewerbs beschlossen (136 Ja, 0 Nein, 4 Enthaltungen). Der Ausgabenbeschluss über den Baurechtsvertrag untersteht dem fakultativen Finanzreferendum. Die Referendumsfrist läuft am 30. Oktober 2017 aus; von einem Referendum ist indessen nichts bekannt. Nachdem die BFH im Dezember 2016 kommuniziert hatte, das Departement WGS aufteilen zu wollen, drohte der zuvor erarbeitete Standortkompromiss erneut in Frage gestellt zu werden. Der Grosse Rat hat allerdings zeitgleich mit seinen Beschlüssen zum Baurechtsvertrag und zum Architekturwettbewerb seine Beschlüsse zur Standortkonzentration bestätigt.

**Ziele der Stadt Bern:** Die Konzentration der Departemente WGS und HKB im Raum Weyermannshaus wird umgesetzt. Die dazu notwendigen Infrastrukturen (Erschliessung, Freiraum) werden realisiert und stehen rechtzeitig betrieblich zur Verfügung.

**Ausblick:** Bei planmässigem Voranschreiten der Arbeiten soll der Architekturwettbewerb im Frühjahr 2018 gestartet werden. In der Folge ist der Beschluss zum Projektierungskredit und Ende 2021 der Beschluss zum Ausführungskredit durch den Grossen Rat vorgesehen. Der Baustart ist für Mitte 2022 geplant, was einen Bezug des Campus Weyermannshaus-Ost Mitte 2026 ermöglichen würde.

### **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!" soll künftig jährlich anfangs August durchgeführt werden 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 bisher folgende Themen behandelt:

- Notwendigkeit und Gestaltung eines jährlichen Treffens der Sportämter bzw. Sportfachstellen
- 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
- Schneesportlager

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 beim Betrieb einer 50m-Schwimmhalle der Fall sein. Im Rahmen der Rasenstrategie der Stadt Bern ist die BSS (Sportamt) zudem daran, mit den umliegenden Gemeinden in den Jahren 2017/18 zu prüfen, ob eine partnerschaftliche Realisierung von Sportrasenfeldern sinnvoll und möglich ist. Insbesondere in den Gemeinden Muri-Gümligen, Bolligen, Köniz und Ostermündigen ist ebenfalls ein Manko an Sportrasenfeldern vorhanden und die Erstellung von neuen Infrastrukturen ein Thema. Die Prüfung soll Ende 2018 abgeschlossen sein.

**Entwicklungen 2016/2017:** Das Neufeld wurde vom Gemeinderat als Standort für die 50m-Schwimmhalle bestimmt und der Wettbewerb wurde im Mai gestartet. Zudem wurde der Velogrossanlass "Hallo Velo!" durchgeführt.

Abgesehen vom Freibad Wyler wurden zu allen Eis- und Wasseranlagen Machbarkeitsstudien erstellt (Ka-We-De, Weyerli, Marzili, Lorraine) oder erste Planungen vorgenommen (Weyerli Freibadbecken-Sanierung, Bueber). Inbetriebnahme zweier Kunstrasenfelder auf der Grosse Allmend und Inbetriebnahme Doppeltturnhalle Bitzium.

**Ziele der Stadt Bern:** Bau einer 50m-Schwimmhalle zur Deckung des Defizits an Hallenbädern in der Stadt Bern, eine der städtischen Entwicklung der Wohnbevölkerung angepasste Sportanlagenplanung, bedarfsgerechte Bereitstellung von Sportinfrastrukturen wie z. B. Turnhallen und Sportrasenplätzen.

**Ausblick 2017/2018:** Wahl eines geeigneten Projekts "50m-Schwimmhalle" im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens. Start Sanierung Bueber und Kreditantrag Sanierung Freibadbecken Weyermannshaus.

**Durchgangs- und 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 118 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 also rund zwei Drittel der Standplätze im Kanton zur Verfügung und übernimmt hier eine überkommunale Aufgabe im öffentlichen Interesse.

Der Betrieb des Standplatzes Buech war zu Beginn problembehaftet. In den 2000er Jahren konnten die Verhältnisse zwischenzeitlich verbessert werden, in den letzten Jahren haben sich die Probleme jedoch wieder verschärft (Überbelegung des Standplatzes, Einhaltung der Schulpflicht, Einhaltung der Platzordnung, Zusammenarbeit zwischen Bewohnenden und Stadt, wirtschaftliche, soziale und gesundheitliche Situation der Bewohnenden).

Abzugrenzen ist der Standplatz Buech vom provisorischen Durchgangsplatz auf dem Schermenareal an der Wölflistrasse, den die Stadt auf Ersuchen des Kantons seit Sommer 2014 zur Verfügung stellt. Er stellt eine Übergangsmassnahme bis zur Schaffung neuer definitiver Durchgangsplätze durch den Kanton dar. Damit hat die Stadt Bern einen Beitrag zur Entschärfung der Situation geleistet. Gleichzeitig erhielt der Kanton, in dessen Zuständigkeit die Schaffung von Stand- und Durchgangsplätzen für die Fahrenden fällt, etwas mehr Zeit, um Lösungen zu finden.

**Entwicklungen 2016/2017:** Die involvierten Verwaltungseinheiten haben im Frühjahr 2016 in einem Bericht zuhanden des Gemeinderats die verschiedenen Probleme beim Betrieb des Standplatzes Buech umrissen und 12 Massnahmen zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen. Diese wurden im September vom Gemeinderat verabschiedet. Zudem hat der Gemeinderat im Juni 2017 die Mittel für ein Projekt zur Stärkung der Selbstverantwortung und Selbstorganisation der Bewohnenden genehmigt.

Der Kanton hat bei der Bereitstellung von neuen Plätzen Fortschritte erzielt; die Bereitstellung von geplanten Einrichtungen braucht indessen seine Zeit. Im 2016 bestand weiterhin ein Bedarf, weshalb der Gemeinderat eingewilligt hat, den provisorischen Durchgangsplatz auch für die Reisesaison 2016 zur Verfügung zu stellen. Im Januar 2017 genehmigte der Gemeinderat für die weiteren zwei Jahre 2017 und 2018 die provisorischen Durchgangsplätze an der Wölflistrasse. Der Kanton, dem das Grundstück gehört, übernimmt wiederum die Einrichtungskosten für die Standplätze. Für den Betrieb ist die Stadt Bern zuständig.

**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. Nötig sind deshalb Massnahmen auf kantonaler Ebene, allenfalls auf Bundesebene.

In Bezug auf den provisorischen Durchgangsplatz wird daran festgehalten, dass dieser nicht zum "Providurium" werden darf.

**Ausblick:** Die Massnahmen zur Verbesserung der Situation beim Standplatz Buech gemäss Bericht sollen in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden. Die von den Bewohnenden im Buech gewünschte Kapazitätserweiterung im Buech und somit eine Verdichtung auf dem Areal birgt die Gefahr zusätzlicher sozialer Spannungen und muss sorgfältig geprüft werden.



### **Regionale Altersplanung und Fokus Alterspolitik**

**Kurzbeschreibung des Projekts:** Im November 2015 hat das Alters- und Behindertenamt der Gesundheits- und Fürsorgedirektion des Kantons Bern (GEF) die Regionalkonferenzen bzw. die Regionen mit einem Leistungsvertragsentwurf für die Regionale Altersplanung bedient. Der Kanton Bern möchte den Regionen damit 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 der 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. Aus diesem Grund und mangels einer regionalen Altersplanung in den letzten Jahren 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 2016/2017:** Im Jahr 2016 fanden zwei Veranstaltungen des Austausch- und Vernetzungsgefäss "Fokus Alterspolitik" statt, im 2017 einmal. Eine erste Sitzung der Arbeitsgruppe der RKBM findet im vierten Quartal 2017 statt.

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

**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 professionellen 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 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 Sozialhilfebezüger, neues Erwachsenen- und Kinderschutzgesetz).

**Entwicklungen 2016/2017:** Mit dem Bericht "Grundlagen zu den Zentrumslasten der Stadt Bern" vom 11. Februar 2016 von Ecoplan wurden die Finanzflüsse zwischen Stadt und Kanton verifiziert und die bestehende Zentrumslastenabgeltung untersucht. Die Zentrumslasten wurden letztmals in den Jahren 2004/2005 (auf Basis der Jahresrechnung 2003) detailliert erhoben und seither in jährlichen Reportings (Bern, Biel und Thun) fortgeschrieben bzw. für Burgdorf und Langenthal im Jahr 2012 aufdatiert. 2016 erfolgte nun auch eine Aktualisierung der Zentrumslasten aller Städte des Kantons Bern auf Basis der Jahresrechnung 2015; insbesondere wurden auch alle Kostenschlüssel neu berechnet. Das vom Kanton geleitete Projekt "Aktualisierung der Zentrumslasten im Kanton Bern AkZe 2016» wurde mit dem Schlussbericht vom Mai 2017 von RegioSupport AG abgeschlossen.

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

**Ausblick:** Der Kanton hat zum Bericht über die Erfolgskontrolle des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich ein Vernehmlassungsverfahren eröffnet. Bis zum 30. November 2017 wird sich die Stadt auch über die Ergebnisse des Projekts "AkZe 2016" äussern können.

Bern, 25. Oktober 2017