



Anträge (Stand 25.11.2020, 09.00 Uhr)

Stadtratssitzung vom 3. Dezember 2020

Traktandum 9: Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Verkehrsmassnahmen Stadt Bern; Ausführungskredit (Vortrag und Abstimmungsbotschaft) (2000.GR.000608)

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
1.	GaP (Simone Machado)	<p>Rückweisungsantrag</p> <p>Das Geschäft Zukunft Bahnhof Bern sei an den Gemeinderat zurückzuweisen mit dem Auftrag, dem Stadtrat ein Alternativprojekt zu unterbreiten, das auf die Unterführung verzichtet und die Erhaltung des Hirschengrabenparkes mit den Kastanienbäumen sicherstellt.</p> <p>Das Alternativprojekt ist zudem auf die geplanten Ausbauschritte nach 2035 abzustimmen.</p>	<p>Das Projekt basiert aufgrund bisheriger Entwicklungen hochgerechneter Passant*innenzahlen, die zu hoch sind. Zudem zeugen Unterführungen von Planungen von gestern, die Menschen wollen nicht in den Untergrund verlegt werden.</p> <p>Die Kastanienbäume am Hirschengraben müssen erhalten bleiben, sie sind Bestandteil der historisch gewachsenen Parkanlage und werden von seltenen einheimischen Tierarten besiedelt. Ein ausgewachsener Baum kann nicht durch einen Jungbaum ersetzt werden und erst recht nicht durch klimaresistente Linden in Baumtrögen.</p> <p>Weiter ist es unsinnig, das Bubenbergs-Denkmal in die Mitte des Hirschengrabenparkes zu versetzen, um es</p>

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
			<p>wie geplant im Jahr 2035 wieder auf den Bubenbergplatz zurück zu versetzen. Zudem ist eine unterirdische Passage unnötig, wenn der Bahnhofplatz dereinst verkehrsfrei werden soll. Denkbar ist es zum Beispiel, die Gebäude am Bubenbergplatz 8 – 12 nach hinten auf die Bogenschützenstrasse zu versetzen und dadurch vorne einen Platz zu schaffen, von wo aus sich Passant*innen in alle Richtungen (Länggasse, Westen, Monbijou oder Richtung Bahnhof) verteilen können. Dadurch wird auch eine unterirdische Unterführung obsolet.</p>
2.	SVP und GaP	<p>Rückweisungsantrag Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine Gesamtplanung für die Zukunft inkl. Perimeter Bahnhof-/Bubenbergplatz und Bahnhof Wankdorf und Europaplatz zu machen.</p>	<p>Alle müssen für die Zukunft strategisch planen; der Bahnhof Wankdorf ist ebenfalls ein wichtiger Standort. Es gilt eine Gesamtplanung für die genannten Standorte zu erstellen; die Bewältigung der Pendlerströme kann nicht isoliert auf Teilgebiete gelöst werden.</p> <p>Auszug 20 Minuten:</p> <p>Die SBB wollen Intercity-Züge in Vorstadtbahnhöfen halten lassen – um den Halt in Bern-Wankdorf wird noch gestritten</p> <p>In Aussenquartieren entstehen immer mehr Arbeitsplätze. Nun sollen dort Fernverkehrszüge halten. Der Bund weicht dafür sogar eine Regel auf, die er ursprünglich den Bahnen auferlegt hatte.</p> <p>Dies gilt es für die vorliegende Planung zu berücksichtigen. Wir müssen strategisch denken und</p>

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
			dürfen die Fehler vergangener Jahrzehnte nicht wiederholen.
3.	SVP und GaP	Rückweisungsantrag Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage den Entscheid und die die Empfehlungen BAK (Bundesamt für Kultur) und der Denkmalpflege betr. Hirschengraben abzuwarten und in die Planung mit einzubeziehen.	
4.	SVP und GaP	Rückweisungsantrag Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage keine Eingriffe zuzulassen, die zu nicht wieder gut zu machenden Eingriffen in die archäologische Substanz führen.	Das archäologische Erbe verbietet solche Eingriffe.
5.	SVP und GaP	Rückweisungsantrag Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage gemeinsam mit den Eigentümern der im Perimeter befindlichen Liegenschaften am Bubenbergplatz, insbesondere Bubenbergplatz 8, 3011 Bern eine städtebaulich und verkehrstechnisch bessere Lösung zu planen (z.B. Rückversetzung der Liegenschaften)	<p>Es gilt eine zukunftsweisende Planung zu machen; unter Fehlplanungen leiden auch kommende Generationen!</p> <ul style="list-style-type: none"> das jetzige geplante Dispositiv ist viel zu eng. Es braucht Luft. Sonst ist die ganze Sache nicht funktionsfähig und muss schon nach wenigen Jahren wieder korrigiert werden es handelt sich um den zweitgrössten Bahnhof der Schweiz und dessen zweites Hauptportal, das braucht Raum: <p>Heute bereits ist klar absehbar: Die offiziell vorliegende Lösung kann auf Dauer die hier</p>

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
			verlangte Funktion nicht erfüllen und genügt dem Anspruch nicht, der an diesen zentralsten Ort der Stadt Bern gestellt werden muss. Eine klassische Fehlplanung also. Die offizielle Lösung ist damit nicht nachhaltig, also leider falsch investiertes Geld.
6.	SVP und GaP	Rückweisungsantrag Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine Etappierung vorzunehmen und einen Masterplan auszuarbeiten	Es gilt Fehlplanungen zu vermeiden, durch eine Etappierung kann diese verhindert werden; allenfalls muss auch für eine Übergangszeit mit einer provisorischen Lösung gelebt werden. Dies ist immer noch besser als, dass wir die Zukunft verbauen.
7.	SVP	Rückweisungsantrag Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine 'Gesamtplanung Verkehr' zu erarbeiten, die sicherstellt, dass auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Richtungen mit privaten Motorfahrzeugen ermöglicht wird.	
8.	SVP	Rückweisungsantrag Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine Gesamtplanung zu erarbeiten, die auf weitere Einschränkungen für den MIV (z.B. auf Abbiegebeschränkungen, Kapazitätseinschränkungen etc...) verzichtet und die für zu Fussgehende (z.B. durch wesentliche Verkürzung der Wartezeiten, Pflicht die unterirdischen Wegführungen zu benutzen etc..) attraktive Verbesserungen bringt.	

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
9.	SVP	Eventualrückweisungsantrag zu Antrag Nr. 8 Die Vorlage sei an den Gemeinderat zurück zu weisen mit der Auflage eine Gesamtplanung für den Verkehr inkl. Fussgänger zu erarbeiten.	
10.	BDP/CVP	Rückweisungsantrag Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage, dem Stimmbürger die Möglichkeit einzuräumen, über jede einzelne der fünf Massnahmen (1, 2, 3a, 3b, 4) gesondert abzustimmen.	Dieses Projekt verletzt die Einheit der Materie klar und nötigt den Stimmbürger, zu einem Massnahmenpaket in Globo Stellung zu beziehen, welches diverse Massnahmen vorsieht, die sowohl geographisch als auch in Bezug auf die Notwendigkeit, die Grösse und den Kostenpunkt grosse Unterschiede aufweisen. Dem Stimmbürger wird keine Möglichkeit eingeräumt, eine Auswahl resp. eine Priorisierung zwischen den fünf Bausteinen und zig Massnahmen zu treffen.
11.	PVS	Ergänzungsantrag Es sei sicher zu stellen, dass in Zukunft immer auch hochstämmige, grosskronige Bäume langfristig beim Hirschengraben bleiben können	
12.	PVS	Ergänzungsantrag Es sei sicher zu stellen, der Boden des Hirschengraben nicht von 'Fassade zu Fassade' durch eine unterirdische Betondecke versiegelt wird.	
13.	PVS	Ergänzungsantrag Der Hirschengraben wird nur dort gepflästert, wo es für die Zirkulation der Fussgänger*innen unabdingbar ist. Der Rest des Platzes wird wie heute mit einem Mergelbelag versehen.	Im Mitwirkungsbericht wird Folgendes festgehalten: «Aufgrund der zu erwartenden Fussgängerströme ist zum Beispiel ein Mergelbelag nicht mehr die geeignete Materialisierung. Sowohl für Passantinnen und Passanten als auch für den Betrieb und Unterhalt

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
			<p>muss zumindest für einen Teil der Hirschengraben-Anlage ein anderer Belag gefunden werden.»</p> <p>Aus stadtklimatischer Sicht, ist ein Mergelbelag ganz klar vorzuziehen. Zudem soll der Hirschengraben nicht nur zur Zirkulationsfläche werden, sondern weiterhin als Park funktionieren können. Auf dem Teil des Hirschengrabs, der nicht als Zirkulationsfläche dient, soll deshalb weiterhin ein Mergelbelag eingesetzt werden.</p>
14.	PVS	<p>Ergänzungsantrag</p> <p>Im ganzen Perimeter rund um den Bahnhof, d.h. auch auf dem Bollwerk und dem Bahnhofplatz ist Tempo 30 einzuführen</p>	Ein einheitliches Tempo-30-Regime erhöht die Verkehrssicherheit und verringert die Abgas- und Lärmemissionen.
15.	PVS	<p>Ergänzungsantrag</p> <p>Im Zuge der Planung des Abschnitts Bollwerk muss der Abschnitt Bollwerk-Bahnhof aufgewertet werden (weniger Fahrspuren, mehr Platz für Velos, sicherere Veloführung, deutlich breitere Trottoires, Nutzung als «Flaniermeile»), damit sich die Trennwirkung zwischen Schützenmatte und Innenstadt verringert.</p>	Eigentlich hätte es eine Einheitliche Planung gebraucht, die den ganzen Perimeter inklusive Bahnhofplatz und Bollwerk mit einbezieht. Dafür ist es nun aber zu spät, jedoch muss bei der weiteren Planung die ganzheitliche Perspektive unbedingt einbezogen werden.
16.	PVS	<p>Ergänzungsantrag</p> <p>Die Option autofreier Bahnhofplatz muss weiterverfolgt werden.</p>	Auch wenn der autofreie Bahnhofplatz mit diesem Projekt noch nicht umgesetzt werden kann, soll er als Endziel weiterverfolgt werden. Diese Zielsetzung entspricht auch dem STEK 2016.
17.	PVS	<p>Ergänzungsantrag</p> <p>Auf den Ersatz der beiden grösseren Bäume am südöstlichen Rand des Kleeplatzes wird verzichtet.</p>	Alte Bäume tragen sehr viel zum Stadtklima und zur Aufenthaltsqualität auf einem Platz bei. Es wird Jahrzehnte dauern, bis neu gepflanzte Bäume diese Rolle im gleichen Mass wahrnehmen könnten. Ein

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
			Ersatz der Bäume, für eine leicht geänderte geometrische Anordnung auf dem Platz, lässt sich deshalb nicht rechtfertigen.
18.	PVS	Ergänzungsantrag Im gesamten Perimeter sind Umweltspurten zugunsten von Velostreifen aufzuheben, sobald das reduzierte Verkehrsaufkommen des MIV dies erlaubt. Es ist regelmässig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen dafür auf den jeweiligen Strassenabschnitten erfüllt sind.	Umweltspurten mit Mischverkehr ÖV/Velo stellen weder für den ÖV noch für den Veloverkehr eine sichere und befriedigende Lösung dar. Gemäss Masterplan Veloinfrastruktur sind Umweltspurten «eher kritisch zu betrachten» und sollen nur bei «tiefem bis mittlerem Bustakt» eingesetzt werden. Diese Voraussetzung ist auf dem Bollwerk, dem Bahnhofplatz, dem Bubenbergrplatz und der Schanzenstrasse nicht erfüllt. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und das Nebeneinander von ÖV und Veloverkehr zu erleichtern sind die geplanten Umweltspurten daher zu ersetzen, sobald das Verkehrsaufkommen dies erlaubt.
19.	PVS	Ergänzungsantrag Der Masterplan Veloinfrastruktur ist im ganzen Perimeter anzuwenden, insbesondere über Knoten und auf als Velohaupttruten vorgesehenen Strassenabschnitten.	Der Masterplan Veloinfrastruktur definiert Standards für die Veloinfrastruktur, darunter eine «unterbruchsreihe und adäquate Führung des Veloverkehrs». Diese Standards sind auf den vielbefahrenen Velorouten im Bereich Bahnhof anzuwenden, insbesondere bei der Verkehrsführung über Knoten und auf Strassenabschnitten, die als «Velohaupttruten» klassiert werden sollen.
20.	PVS	Ergänzungsantrag Als Sofortmassnahme für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist zu prüfen, ob der MIV-Rechtsabbieger beim Bollwerk in die Speichergasse aufgehoben werden kann. Im Rahmen der ZBB-Verkehrsmassnahmen ist eine Lösung umzusetzen,	Weil sich die Wege von rechts abbiegenden Autos und (vortrittsberechtigten) geradeaus fahrenden Velos auf diesem stark befahrenen Strassenabschnitt kreuzen, kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen und Unfällen. Im Oktober 2020 ereignete sich dort ein Unfall, der für einen Velofahrer tödlich endete. Zur

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
		welche den Konflikt zwischen dem rechtsabbiegenden MIV und den Velos auf andere Weise verhindert.	Erhöhung der Sicherheit ist daher die Möglichkeit des Rechtsabbiegens für den MIV aufzuheben.
21.	GB/JA!	Ergänzungsantrag Bei der Umgestaltung des Hirschengrabens wird auf das Fällen und Ersetzen der Bäume möglichst verzichtet. Falls der Ersatz unumgänglich ist, soll er möglichst zeitlich gestaffelt über mehrere Jahre erfolgen.	Die alten, grosskronigen Bäume sollen gefällt und neu gepflanzt werden, um Platz zu machen, für das Bubenbergsdenkmal und den Aufgang der Passage. Das Bubenbergsdenkmal soll jedoch laut Begleitgremium möglichst ab 2035 auf den Bubenbergplatz gestellt werden. Die Versetzung innerhalb des Hirschengrabens ist also nur eine Vorübergehende Lösung für einige Jahre. Es ist nicht zu rechtfertigen, die alten Bäume für eine Übergangslösung für das Denkmal zu fällen. Die Bäume sind mindestens so identitätsstiftend wie das Denkmal. Zudem tragen sie sehr viel zum Stadtklima und zur Aufenthaltsqualität beim Hirschengraben bei und es wird Jahrzehnte dauern, bis neu gepflanzte Bäume diese Rolle im gleichen Mass wahrnehmen könnten. Deshalb sollen nicht alle Bäume gleichzeitig gefällt werden. Der Ersatz der Kastanien mit einer robusteren Baumart soll schrittweise über mehrere Jahre erfolgen.
22.	GB/JA!	Ergänzungsantrag Auf dem Bollwerk soll im Bereich Schützenmatte eine Begegnungszone (Tempo 20) eingeführt werden.	Die Einrichtung einer Begegnungszone würde die Aufwertung und Belebung der Schützenmatte wesentlich unterstützen, und wurde auch von den angrenzenden Gewerbebetrieben gewünscht.
23.	FDP/jf	Ergänzungsantrag Baustein 1 (Umfeld des Zugangs Bubenbergplatz) und Baustein 2 (Passage / Hirschengraben) sind	Die neue Verkehrsführung um den Bubenbergplatz ist sehr einschneidend. Die neuen Verbote und Verlagerung des Verkehrs werden die umliegenden

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
		getrennt zur Abstimmung zu bringen; die Abstimmungsbotschaft ist entsprechend anzupassen.	Quartiere, insbesondere die Länggasse belasten. Es ist zu befürchten, dass das ganze Geschäft einen Schiffbruch erleidet an der Urne. Mit der Trennung der beiden Bausteine in je einen separaten Kreditantrag kann einer Gesamtablehnung des Geschäfts Rechnung getragen werden.
24.	FDP/jf	Eventualergänzungsantrag (zu Antrag 24) Baustein 1 ist zu sistieren, bis ein Jahr nach der Inbetriebnahme der Passage und danach ist ein neues Verkehrskonzept, basierend auf die dann-zumal aktuellen Verkehrsströme dem Stimmvolk vorzulegen.	Während der Bauphase kann der Verkehr bereits monitoriert werden und Erkenntnisse daraus können in eine neue Verkehrsführung einbezogen werden.
25.	FDP/jf	Ergänzungsantrag Auf eine Pflasterung beim neuen Hirschengraben ist zu verzichten.	Pflasterung ist für Menschen mit Behinderungen, für Kinderwagen etc. nicht geeignet; da der Hirschengrabenpark künftig vor allem von Fussgängern begangen werden wird, ist eine für Fussgänger angenehmere Oberflächenmaterialisierung anzustreben.
26.	FDP/jf	Ergänzungsantrag Nach Fertigstellung der Arbeiten um den neuen Hirschengraben(park) ist ein generelles Parkverbot für Velos und Motos einzuführen.	Es kann nicht sein, dass nach der teuren Fertigstellung des neuen Hirschengrabens der Platz wieder als Gratis-Velo-Abstellplatz benützt werden wird.
27.	SVP	Ergänzungsantrag Es sei auf Massnahmen, die Einschränkungen zum Nachteil des MIV vorsehen (Abbiegebeschränkungen, Kapazitätseinschränkungen etc.), zu verzichten.	

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
28.	SVP	Ergänzungsantrag Es sei sicherzustellen, dass die oberirdische Querung des Perimeters Bahnhof-/Bubenbergplatz und Hirschengraben für Fussgänger attraktiv (kurze Wartezeiten bei Ampel) bleibt.	
29.	SVP	Ergänzungsantrag Es sei sicher zu stellen, dass die hochstämmigen, grosskronigen Bäume des Hirschengrabenparks in Zukunft auch längerfristig bleiben können und der Hirschengraben inkl. Denkmäler seine historische Bedeutung bewahrt und die Denkmäler im Perimeter verbleiben.	
30.	SVP	Ergänzungsantrag Es sei sicher zu stellen, dass der Hirschengraben seine Funktion als öffentlich zugänglicher Stadtpark behält und nicht zu einem ÖV-Knoten verkommt.	
31.	SVP	Ergänzungsantrag Es sei sicher zu stellen, dass der Boden des Hirschengrabenparks nicht von 'Fassade zu Fassade' durch unterirdische Betondecken versiegelt wird	Auf Betondecken können keine Bäume gepflanzt werden und das Versickern von Regenwasser wird verunmöglicht. Dies gilt es zu verhindern.
32.	SVP	Ergänzungsantrag Es sei sicher zu stellen, dass der Hirschengrabenpark in der Zukunft für Flanieren	

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
		und Aufenthalt genutzt werden kann und nicht als Veloparkplatz zweckentfremdet wird.	
33.	BDP/CVP	Ergänzungsantrag Das Geschäft sei an den Gemeinderat zurückzuweisen, mit der Auflage, auf die «Option autofreier Bahnhofplatz» (Ziff. 5 des Vortrags) zu verzichten.	Die Stimmberechtigten der Stadt Bern haben im Herbst 2009 die Initiative „für einen autofreien Bahnhofplatz“ abgelehnt. Dass das Stadtparlament sich über den Volkswillen hinwegsetzt, ist demokratiepolitisch höchst bedenklich. Was ebenfalls festgehalten werden muss ist, dass dieses Projekt die Einheit der Materie klar verletzt und den Stimmbürger nötigt, zu einem Massnahmenpaket Stellung zu beziehen und keine Möglichkeit eingeräumt wird, eine Auswahl zwischen den fünf Bausteinen und zig Massnahmen treffen zu können.

Traktandum 10: Neue Festhalle für Bern; Investitionsbeitrag von 15 Mio. Franken an die Messepark Bern AG (Abstimmungsbotschaft) (2020.FPI.000091)

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
1.	FSU	BEX /MPA gewähren der Stadt für die Halle ein Vorkaufsrecht.	---
2.	FSU	BEX / MPA verzichten während 30 Jahren auf über die aktuelle Nutzung hinausgehende Ansprüche im Bereich Allmend.	---
3.	FSU	BEX /MPA vereinbaren mit den zuständigen Quartierorganisationen der Stadtteile 4 und 5 Nutzungsbedingungen für Räumlichkeiten für	---

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
		Veranstaltungen von nicht gewinnorientierten Organisationen, die im Nordquartier aktiv sind.	
4.	FSU	BEX/ MPA verpflichten sich bezüglich Ökologie / Klimaschutz zu zusätzlichen Massnahmen - insbesondere im Bereich der Begrünung von Gebäuden und der Entsiegelung von Böden.	---

Traktandum 11 : Überbauungsordnung Mingerstrasse –Papiermühlestrasse (Abstimmungsbotschaft) (2015.FPI.000007)

Nr.	Antragstellende	Antrag	Begründung
1.	PVS	Die naturnahe Aufwertung der Grossen Allmend ist sicherzustellen.	Da ein Teil der bestehenden Parkplätze auf dem Messeplatz in den Untergrund verlegt werden, werden die Flächen von Parkplätzen auf Grossen Allmend frei. Die naturnahe Aufwertung soll durch die UeO sichergestellt werden.
2.	PVS	Es sind Sanktionen zu definieren, die bei nicht-einhalten Modalsplitts (max. 30% MIV) angewendet werden.	Nur mit griffigen Sanktionen kann gewährleistet werden, dass die Vorgabe zum Modalsplit in der UeO auch eingehalten wird.
3.	PVS	Der Umstand, dass auf dem BEA Areal Parkplätze frei werden, darf nicht dazu führen, dass die auf der Allmend frei werdenden Parzellen ausschliesslich oder mehrheitlich einem Sportclub zu kommen; insbesondere für den organisierten Clubfussball dürfen keine Trainingsplätze auf der Allmend erstellt werden. Vielmehr ist die Allmend für die Allgemeinheit zu erhalten. Dazu gehören auch die Nutzung durch nicht clubmässig organisierte Amateure verschiedenster Sportarten darunter auch Hundesport, Frisbee, Badminton, Modellfluggruppen etc., aber auch ein Lunapark und food festivals.	<p>Der Herr Stadtpräsident sprach in seinem Artikel in der BZ davon, dass infolge der Aufhebung der Parkplätze Trainingsplätze f YB erstellt werden könnten. Diese Möglichkeit wollen die Antragsteller ausschliessen. Es besteht sonst die Gefahr, dass auf dem Weg der UeO YB die offenbar "versprochenen" Trainingsplätze durch die Hintertür erhält.</p> <p>Die Allmend dient der Allgemeinheit, sie darf nicht weiter verkleinert werden; YB verzichtete beim Neubau auf Trainingsgelände. Die Allmend muss unbedingt auch für nicht organisierte Sportler, Amateure und Freizeitler erhalten bleiben.</p>

